

Ellevte episode av Einars erindringer.

Citgo Aruba Oil Refinery.

Etter å ha tilbakelagt godt og vel et døgn seilas gjennom det Karibiske hav, får vi omsider landkjenning med Aruba, en liten øy som ligger ca. 2,5 mil fra Venezuela's fastland. Vi følger skipsleia som går rundt den sydvestlige spissen på øya, og ender opp ved en havbukt der oljeselskapet har bygget noen svære lagringstanker - Citgo Aruba Oil Refinery. Etter en lang seilas over et veldig ocean, der det er dagsreiser mellom de få øyene, kan vi endelig se frem til å ankre opp ved bestemmelsesstedet. Det skal bli godt å få kontakt med Moder jord igjen, etter uker på et gyngende skipsdekk.

Aruba.

Da M/t Beau tidlig på morgenkysten glir inn i havneområdet, står jeg på bakken sammen med Benn, en eldre matros. I hånden holder jeg en kveilet fangline, som jeg fester til trossa med et solid flaggstikk, den vanligste måten å knytte sammen to tau på. Min læremester Benn, følger med at alt går riktig for seg. Straks båten klapper til kai, kaster jeg lina i en stor bue mot en av sjauerne på brygga. Sjaueren er tydeligvis dreven i faget, for han fanger opp tampen uten problemer. Hans jobb er å hale til seg trossa ved hjelp av lina, og tre den over pullerten. Når det er gjort, slår han begge armene i kryss et par ganger, tegnet på at alt er i orden. Samme prosedyre gjentas på nytt. Fortøyningen er dermed sikret med to tykke trosser. For sikkerhets skyld. Uvær kan lett oppstå her på grunn av ustabile luftmasser. Samme fremgangsmåte benyttes på poopen, der lettmatrosen utfører det samme oppdraget. Benn nikker fornøyd da båten er forsvarlig fortøyd. Det ser ut til at jeg besto prøven. Stikkene holdt ihvertfall. Vi sees på stamkneipa senere i kveld, sier han, med et skøyeraktig smil.

Bunkring.

Den brennhete solkula, som etter hvert har krøpet opp mot senit, sender sine hvitglødende stråler mot oss på dekk. Sammen med matrosene er jeg i full sving med å tilrettelegge forberedelsene for oljemottak. En eim av stillestående oljelukt fyller havneområdet. Her, i denne avstengte bukta, blåser ingen avkjølede passatvind. Den oljeflekkete skjorta sitter som klistret mot ryggen. Svetten drypper

mens driver jeg på med å rulle ut oljeslangene som skal kobles til hovedsentralen på land, hvorfra det går tykke oljerør til raffineriet. I og med at lasterommet er inndelt i flere seksjoner med skott mellom, blir det en del slanger som skal klargjøres. Før slangene festes over luka, må nytt rensfilter innsettes. Utover dette arbeidet har vi som jobber på dekk også tilsynet med å kontrollere alle oljeførende slanger for lekkasje, samt å skifte ut de som eventuelt viser sprekkdannelser. Når alt er greit så langt, åpnes hovedkranen i sentralanlegget, i første omgang for halv trykkbelastning. Atter en kontrollrunde. Synes alt å være i normalt gjenge, vries hendelen på full åpning. Etter en siste kontrollerende runde, er det kun vakthavende offiser, samt de som har vaktørn, en fire-timers økt som går på skift, som er i virksomhet - resten får fri. Ved så kort landligge, strekker Kapteinen seg ganske langt for at flest mulig skal få anledning til å kjenne fast grunn under beina - noe mannskapet setter stor pris på. Som rimelig er, har nok de fleste et stort behov for diverse adspredelser etter så lang tid i sjøen. I så måte tyder det på at havnebyen San Nicolas, som ligger et par km. herfra, vil bli et kjærkomment sted å avreagere på for en stor del av mannskapet. Det er blitt meg fortalt at det finns minst 30 kneiper i San Nicolas, så her skulle det være mulig å rense tørre struper.

Havnebyen San Nicolas.

San Nicolas ligger 19 km. sørøst for hovedstaden Oranjestad, og er den nest største by på Aruba. Øya, kun en ubetydelig flekk i det Karibiske hav, er 32 km. lang og 10 km. bred, og var en del av De nederlandske Antiller fram til 1986. Det første raffineri for Venezuelansk olje ble igangsatt på Aruba allerede i 1928. San Nicolas hadde sin glanstid som utskipningssted da Lago Oil and Transport Company åpnet sitt oljeraffineri, en råoljeutvinning som varte fra 1929 til 1985. Senere ble utskipningen mer sporadisk, den steg og sank i takt med konjunktorene. Antall skipsanløp var på topp fra 1950-årene til begynnelsen av 1960-årene, og på det meste var det over 600 skandinaviske skipsanløp årlig, der majoriteten var norske skip!

Landlov.

Det lir ut på ettermiddagen. Den intense heten er ikke fullt så

trykkende lenger, da sola forlengst har passert middagshøyden. Bunkringen, som har pågått helt siden båten la til kai tidlig på morgenkvisten, fortsetter. De som er på vakt går sine faste runder, som veksler mellom dekk og brygga. Slangekoblinger, trykk og eventuelle lekkasjer blir kontrollert. Vaktrutinen ombord fungerer som en slags turnustjeneste. Fire timer vakttørn - fire timer fri. Døgnet rundt. Etter lang tid på åpent hav, ser alle frem til en etterlengtet landlov, et velfortjent avbrekk fra den daglige rutine. Alle som ikke skal på vakt de første fire timer, er ikke sene om å ta en oppfriskende dusj, for deretter å gå på lugaren og ikle seg finstasen, alt fra hvite tropeklær til blådress. Det gjelder å vise seg frem i presentabel stand, med brylkrem i håret og kvitskjorta på, når en skal gjøre byen for første gang. Så det er ingen overdrivelse å si at det er en feststemt gjeng som går ned landgangen. Særlig for oss førstereis, som aldri hadde vært her før, er alt nytt og spennende, en utrolig fascinerende opplevelse. Nå står vi på farten for å se mer av øya.

Vi har så vidt rukket å ta oss en liten knert, før de to drosjene, som gnisten velvilligst har bestilt, kommer osende i full fart inn på bryggeområdet med en virvlende støvsky etter seg, før de tverrstopper så det skriker i bremsesystemet. Det passer seg slik at Ernst og undertegnede, lettmatrosen, to kokker, samt tre matroser entrer den drosjen om står nærmest. At bilen blir fullstendig overlesset, ser ikke ut til å bekymre sjåføren i det hele tatt. Han kikker seg bakover, og smiler fornøyd mot oss som sitter nesten oppå hverandre. Dess flere passasjerer som kan presses inn, desto større blir fortjenesten. Her betyr tydeligvis pengene mer enn trafikkreglene.

Snart etter fyker vi av gårde mot den forgjettede byen med de mange kneiper. Det knaker faretruende i den gamle doningen hver gang sjåføren foretar halsbrekkende forbikjøringer så sanden spruter. Ernst, som liker fart og spenning, løfter den noe ansente stemningen flere hakk da han plutselig setter i gang med den kjente sjømannsvisa; -Kom til onkel, snille onkel, kom til onkel med klokker og klær. De andre synger med for full hals, mer eller mindre samstemt. Benn, han som har invitert oss til sin stamkneipe, sitter i forsetet og forsøker, på et gebrokkent Engelsk, å forklare sjåføren kjøreretningen. - Snart er vi fremme ved min stamkneipe, en sjappe det ikke finnes maken til i hele verden, skryter han hemningsløst, og

tar seg en dugelig støyt av romflaska, før han sender den på omgang.

Ny episode neste søndag.