

Niende episode av Einars erindringer.

M/t Beau kaster loss.

Det er tidlig på morgenvkysten. En ny dag er i ferd med å jage nattemørket på flukt. Gjennom noen ulne skybanker over himmelbrynet i øst, bryter etter hvert et strålende fargespill fram som brer seg over by og land. Jeg har nettopp skaffet ferdig, og er på vei mot mine gjøremål på dekk, som stort sett består av vedlikeholdsarbeid - en jobb som går ut på rusthacking med påfølgende overmaling, daglig kontroll av blokker og daviter, pussing av metallinstrumenter o.l. Mens jeg sitter og gnikker på et messinginstrument, begynner sjauvegjengen, som har vært i aktivitet en god stund, å koble fra og kveile sammen slangeforbindelsene som går fra båt til lagringstanker på land, noe som tyder på at lossingen går mot slutten. Da jeg noe senere driver på med å spyle vekk noe oljesøl på dekket over maskinrommet, merker jeg plutselig at stempelslagene fra de 4500 BHK-sterke motorene under meg begynner å dunke, og etter hvert som de øker takten oppstår en svak vibrering i dørken, noe jeg tolker dit hen at hovedmotorene trimmes før avgang. Ved landligge er det vanligvis bare hjelpemotoren som er i funksjon, da det ikke er behov for så mange hestekrefter som ute til havs.

Straks slanger og annet nødvendig utstyr i forbindelse med lossingen er fjernet, lar sjauerne på brygga fortøyningene gå, trossene blir halt ombord og krysslågt over pullertene som er montert framme på baugen. Inne i bestikklugaren, et rom på kommandobroen der en foretar navigering, blir kursen plottet ut på draftet. Når alt er klart, ringer skipsklokken for avgang. Maskintelegrafen, som er montert på kommandobroen med forbindelse til maskinrommet, hendles over til sakte fart akterover. Umiddelbart begynner sjøen å boble opp bak hekken, tankeren kommer i siget, samtidig som den bakker ut fra brygga. Så snart båten er kommet klar, slår telegrafen sakte fart forover, roret blir lagt hardt styrbord, og vi er underveis mot fjernere mål.

Langs Danmarks østkyst.

Som en frisk pust stryker pålandsbrisen forbi her jeg står fremme på bakken og kveiler noe tauverk, mens jeg betrakter byen som etter hvert forsvinner i landdisen. Så snart havneområdet er passert, der

oppankrede fartøyer ligger på begge sider av skipsleden og venter på lossing, slås telegrafan over fra halv til full speed, båten øker gradvis hastigheten til max. mens vi stevner fram langs Danmarks opprevne Østersjø-kyst så det fosser om baugen. Mens jeg lener meg mot rekka og tar en blå, kan jeg så vidt skimte en grønn, sammenhengende landstripe som avtegner seg mot himmelranden om babord. Etter hvert som vi nærmer oss trer konturene tydeligere fram, slik at en kan øyne blågrønne fjordarmer som bukter seg innover området og skjærer opp det flate landskapet i flere mindre øygrupper. Den danske skjærgård som vender ut mot Østersjøen, som denne øygruppen er en del av, er kjent for å være rik på blankskurte svaberg og grønne, idylliske øyer, der det vokser mange varmekjære busker og trær. Etter å ha passert Møns klint, en landtunge som ligger ytterst ute på østkysten av den danske øya Møn, legges kursen mot en annen smal tange med betegnelsen Gedser odde, som stikker ut i Østersjøen på østre side av øya Falster, og som har ferjeforbindelse over til Warnemünde i Tyskland. Foruten verftet har dette tettstedet en flott park, som ligger nær havnebyen Rostock på den tyske nordkyst. Etter at vi har passert Gledser odde, blir kursen plottet for Kielkanalen, en 98 km lang kanal som begynner ved byen Kiel og munner ut nær Elben, en elv ved kystbyen Brunsbüttel, også den beliggende i Nord-Tyskland.

Mens jeg fremdeles oppholder meg på bakken, der jeg er opptatt med noe malerarbeide ved spylgattene, kommer en matros slentrende mot meg - den samme som lærte meg og koble til oljeslangene - lener seg mot rekka, tenner en chesterfield, og myser utover mot de skjønne, gressgrønne øyene som glir forbi på babord side noen kvartmil unna. Ganske snart kommer han bort til meg, spanderer en røyk, og begynner å forklare meg om skipsleia framover, deriblant Kielkanalen, en kanal som begynner ved Kieler bucht, går tvers gjennom Tyskland på det smaleste, og munner ut i Nordsjøen. Min gode venn matrosen forklarer at det er et interessant avbrekk å seile gjennom kanalen i og med at avstanden til land på begge sider er relativt kort. Med en skarp kikkert foran øynene kan en studere vakre, monumentale byggverk og skjønne naturområder mens båten sluses gjennom. Han forteller videre at vi denne gang kommer til å passere gjennom kanalen en gang i løpet av natta, noe som er litt skuffende, da jeg dermed går glipp av den opplevelsen. Får

inderlig håpe at anledningen byr seg en annen gang, da helst ved høylys dag - og med en kikkert for hånden.

Gjennom Strait of Dover.

Da dagen gryr i østerled, er vi allerede langt ute i Nordsjøen med kurs for Strait of Dover, eller Doverstredet, som er den smaleste delen av Den Engelske Kanal, med Dover by på den britiske siden, og Calais på det franske fastland. Kanalen er 640 km lang, og bredden er sterkt varierende, alt fra vel 30 km ved Doverstredet til ca. 160 km i når den munner ut i the English Channel i La Manche, et havgap som ligger mellom Storbritannia og nordkysten av Frankrike. Mens vi passerer gjennom det smaleste området på stredet, går jeg opp på kommandobroen, der jeg får låne en skarp, flykikkert, visstnok en fra krigens dager, kan jeg så vidt skjelne detaljer av landskapet både på den Engelske og Franske kysten ved å låne skipets sterke langkikkert. Så snart Doverstredet er passert utvider kanalen seg betraktelig, og da skipsleia går noenlunde midt mellom de to kontinenter, blir avstanden til fastlandet ganske stort, kun noen øyer i havbrynet kan skimtes, hvis ikke tåkedisen, som ofte ligger over kanalområdet, forhindrer sikten.

Ny episode neste søndag.