

IB CHRISTENSEN

SEJLTID I MÆRSK

FRA ASSISTENT TIL MESTER



ERINDRINGER FRA MÆRSKSKIBE

Sejltid i Mærsk

fra assistent til mester

af

Ib Christensen

Sejltid i Mærsk
fra assistent til mester
Copyright Ib Christensen 2011
Skrivet på Microsoft Works Tekst
Publiceret af Ib Christensen Birkebakken 10
DK-5260 Odense S
Omslagsillustration: Ib Christensen
Tryk: OAB-Tryk a/s Odense
ISBN 978-87-994554-1-6

1. oplag 2. Udgave 2011

Tidligere udgivelser.

Sejlads gennem livet.
en odensedrengs erindringer

ISBN 978-87-994554-0-9

Acta
historien om en odenseansk maskinfabrik

ISBN 978-87-994554-2-3

Indhold.

5	Forord
7	En enkelt udmønstring og så i land - det var planen. Leda Mærsk 1965-1966
15	Effie Mærsk i Filippinerfarten. Effie Mærsk 1966.
23	Moderne tider i messe og maskine. Laust Mærsk 1966-1967.
31	Cecilie Mærsk verdens hurtigste stykgodsskib. Cecilie Mærsk 1967-1968.
63	På skolebænken - igen. Odense Maskinmesterskole 1968-1970.
67	Nybagt mester - og far på langdistance. Cecilie Mærsk 1970-1971.
79	Varm debut som 1. Mester i nok en C-båd. Chastine Mærsk 1971.
85	Tanken om at sige op meldte sig allerede i roderiet på Rita Mærsk. Rita Mærsk 1971-1972.
91	Supply service i Nordsøen. Mærsk Server, Mærsk Shipper, Mærsk Helper 1972.
97	Susan Mærsk på opsigelsen. Susan Mærsk 1972.
101	Skibsliste
105	Efterskrift: Tilbage i et Mærsk skib. Eleo Mærsk 1993.
109	Ordliste.
111	Rederiets historie og udvikling.

Forord.

Beretningen om min tid i rederiet A.P.Møller, først som ueksamineret maskinassistent og efter maskinmestereksamen fra Odense Maskinmesterskole, som maskinmester, er skrevet i vinteren 2009 og sluttelig redigeret her i 2011.

Det er erindringer fra de skibe jeg i perioden 1965 til 1973 gjorde tjeneste i. Erindringerne blev i 2010, i forkortet og redigeret udgave, bragt som føljeton i det maritime Danmarks brancheblad SØFART, som udgives af Foreningen til Søfartens Fremme.

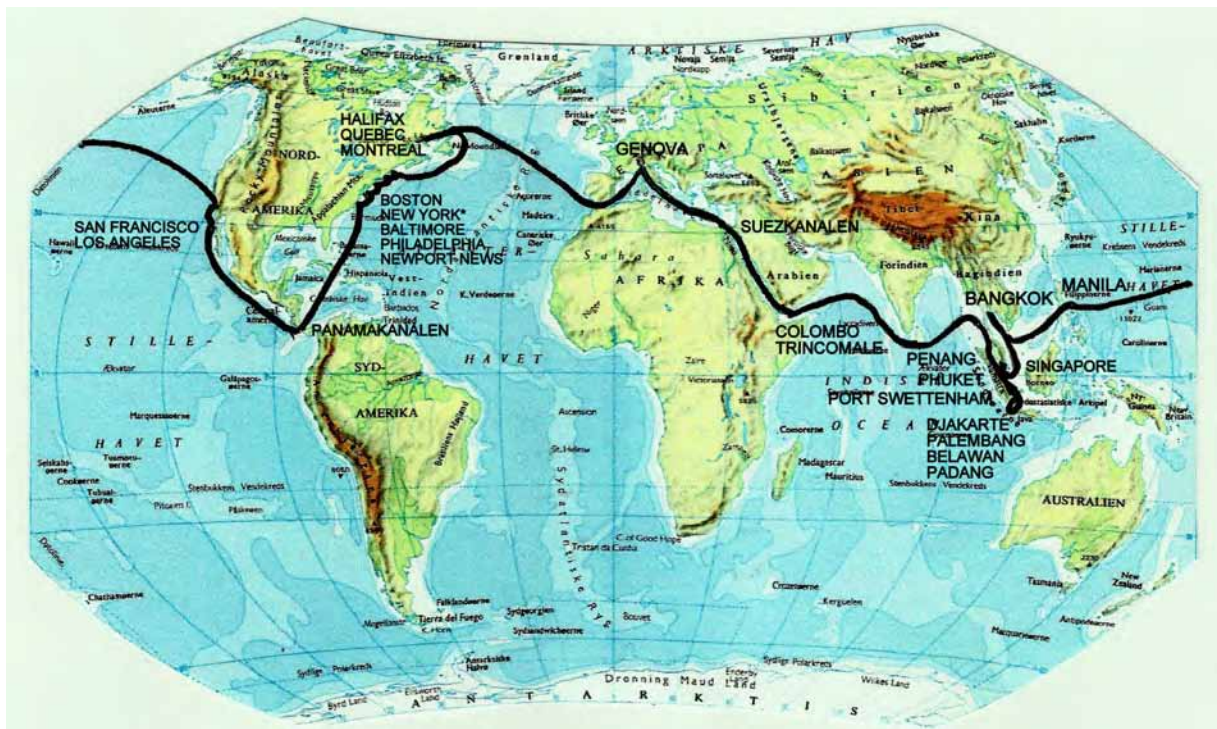
Ib Christensen
Skt. Klemens 2011

En enkelt udmønstring og så i land - det var planen.

Mit første møde med livet til søs ombord på Leda Mærsk bragte mig jorden rundt, fra Genoa til Genoa via USA, Østen og Suez Kanalen.

“Sodavandspigerne” og “Billy boyes”, Mosquito Bar og “Pissekroen blev nye begreber i dagligdagen for maskinassistenten, der stadig troede, at dette var hans første og eneste udmønstring.

Jorden rundt farten.





Leda Mærsk var bygget på Odense Stålskibsværft og afleveret i 1957. Hovedmaskinen var en ottecyklindret 2-takter fra B&W. Stykgodsskibet på godt 12.000 t.dv. sejlede 17,5 knob. Som det var normalt for stykgodsskibe på den tid, var Leda Mærsk også indrettet med passagerer kamre seks i alt. Foto: Jørn Albjerg.

Grunden til at jeg i det hele taget kom ud at sejle var nok to ting. Et par morbrødre, hvoraf den ene, Viggo, kom til USA lige før krigen. I starten af krigen sejlede han med alm. handelsskibe blandt andet i konvoj på Nordatlanten og blev da torpederet et par gange. Han endte derefter i US Navy som juniorløjtnant, Viggo blev i USA, og jeg besøgte ham flere gange i hans hjem i New York.

Den anden morbror, Robert, sejlede blandt andet som fyrbøder i A.P.Møller i slutningen af trediverne.

Endelig var der jo også nogle gamle lærekammerater fra Maskinfabrikken SIO, hvor jeg havde lært som maskinarbejder, der, når de besøgte os på fabrikken, kunne fortælle om den store og fremmedartede verden. Dengang var det ikke så almindeligt at folk rejste til for eksempel USA eller Japan.

På det tidspunkt var der også mulighed for "eventyr" for en ung maskinarbejder, idet der på alle større skibe var fem ueksaminerede maskinassistenter, ud af de 14 mand der var i maskinen.

Og der var mulighed for en på "opleveren", da man jo havde god tid i havn og kom på mange små pladser.

Til Genoa i bus.

Efter samtale hos A.P.Møller på Kgs. Nytorv 8 blev jeg ansat som maskinassistent. Så da jeg var færdig som soldat mønstrede jeg ud i mit første skib, som var "Leda Mærsk".

Det skulle egentlig have været det første og eneste. Idet jeg i bund og grund egentlig kun var ude efter at opleve lidt af verden.

Men sådan gik det ikke, og jeg blev hængende en del år.

Ved påmønstringen skulle jeg møde på Københavns hovedbanegård, hvorfra vi med bus, fra firmaet Gundorf & sønner, skulle køre til Genoa i Italien.

Her stiftede jeg for første gang bekendtskab med de forskellige typer, der sejlede til søs. Lige fra garvede matroser og motormænd, over styrmænd til ældre assistenter, alle med en del år bag sig. Og så var vi et par unge assistenter, der skulle ud for første gang, vi sad "måbende" og hørte på deres fortællinger om "dengang jeg var i Effe osv. osv. osv." Og den fik ikke for lidt.

Vi kørte sydpå med den første overnatning i Hamburg, derfra til Innsbruck for på tredje dagen at ankomme til Genoa.

Tour-de-waterfront.

Da Leda Mærsk ikke var ankommet endnu og først ville komme et par dage senere, blev vi indlogeret på hotel. Og så skulle Genoa besigtiges og nej, det var ikke de normale turistseværdigheder, der blev besøgt, men "waterfronten" og værtshusene og da specielt Zanzibar.

Efter et par dage kom Leda, og om aftenen kom besætningen op på Zanzibar. Jan Smith, elektriker, kom i øl snak med en lille mand i sin bedste alder. Jan fik forklaret ham, hvor skabet skulle stå både i land og ikke mindst nede ombord.

Da vi næste morgen mønstrede, var han en af de første vi mødte, og han viste sig at være Maskinchefen Kjærsgård Andersen også kaldet "Bøllebørge" eller "Uldjyden". Skipperen var Otto F. Caroc, også kaldet "Karotten".

Fartsområdet var det, der hed jorden - rundt - farten.

På vej mod Amerika.

Vi afsejlede fra Genoa mod Halifax på Nova Scotia. Jeg var sat på 4-8 vagten sammen med 1. Mester Leo Amelung fra "Mittelspeed" (på dansk Middelfart).

Under rejsen over Atlanten fortsatte Jan og chief'en deres øl snak, først i assistentmessen og senere på chiefens kammer.

Kl. 7 om morgenen, når elektriker skulle tørne til, fulgte chief'en ham ind på maskintoppen og derefter gik han ind på sit kammer, låste døren og knaldede branderten ud. Elektriker, som chief'en jo troede ville være på arbejde hele dagen, gik over på kokkens kammer og knaldede sin brandert ud der. Det stod på et par dage, inden chief'en fandt ud af, hvad der skete. Derefter lod han elektriker i fred, i hvert fald når det gjaldt konsumering af øl i store mængder.

Efter Halifax var næste havn New York. Jeg havde glædet mig til at komme til New York, idet jeg jo havde familie der, min tidligere omtalte morbror Viggo.

Han kom ned og hentede mig for at tage mig med over til Staten Island, hvor han boede hos et ældre ægtepar, Jackson, som var han en søn af huset.

De havde under krigen givet ham et familiært fristed, og det fortsatte indtil deres død.

Evig fest på Pats bar.

På vej op til undergrundsstationen på Atlantic Avenue, passerede vi et værtshus, der hed Monteus Bar. Det viste sig til min onkels overraskelse, at han og bartenderen kendte hinanden. De var som letmatroser på et norsk skib sammen kommet til USA i 1939.

For besætningerne på Mærsk skibene var havnearbejder værtshuset Pats Bar stamværtshuset i New York. Det lå lige uden for Pier 11's gate. Alt startede der, og der er drukket mange frokostbajere, især var der gang i den, når der var op til flere Mærsk både ved kajen.

Jeg havde et par fridage, og så Viggo og jeg sammen lidt af New York, blandt andet selvfølgelig Empire State Building, som på det tidspunkt, med sine 381 meter, var en af de højeste bygninger i verden.



Lidt sightseeing blev det tid til i New York, her fotograferet ved Rockefeller Center. Foto: Privat

På vej mod østen.

Efter New York var det Boston, derefter Philadelphia og så Savannah i Georgia og så videre ned til Panama. Inden vi gik igennem Panama Kanalen, skulle der bunkres i Cristobal, og så var det en tur op på "horekasserne", hvoraf Samba Bar nok var den mest kendte.

Det at sejle gennem Panama Kanalen første gang var en stor oplevelse. Derefter videre op til Los Angeles og San Francisco. Efter USA fortsatte rejsen over Stillehavet til Manila på Filippinerne og første smag på Østen.

Der gik det løs med San Miquel øl eller Tanduyarom på Sally Bums og Pissekroen der lå lige udenfor gaten. Vi var derefter rundt på flere pladser på Filippinerne blandt andet i Zamboanga, hvor vi lastede palmeolie i vores højtanke. Og efter endnu et par små pladser kom vi til Cebu, der for søfolk nok er et af de mest kendte steder.

Her lå værtshusene kun en spytklat fra kajen, idet de lå inde i pakhuset.

Efter en uges tid rundt på øerne var det dejligt at komme til søs igen på vej mod den næste udfordring, Bangkok. Det gav også tid til at få repareret helbredet, specielt maven.

Bangkok-piger i både.

Ved ankomst til Bangkok måtte vi normalt vente et par dage ude i bugten, før lodsens kom og ved højvande tog os ind over barren og op af Phraya-floden op til Klong Toi. Undervejs op ad floden blev vi mødt af piger i hurtiggående motorbåde, som skulle høre om de havde "bekendte" ombord. Og så snart det var muligt, blev "kusselejderen" sat ude agter og de kravlede ombord. Festen var startet.



Mosquito Bar i Bangkok var et fast holdepunkt for Mærsk-sejlerne. Foto: Privat.

Mosquito Bar var eksklusivt område for “deepwatersejlerne” fra Mærsk. “snesejlerne” fra ØK holdt til på Venus Bar lidt længere oppe af gaden. En dag på Mosquito Bar startede med at de af besætningen, der havde fri om morgenen vandrede derop, medbringende “skorstenen”.



Fra ophold i Bangkok fra venstre Erik, “Marstal”, en af Mosquito Bars piger, en nordmand og jeg selv.
Foto: Privat.

“Skorstenen” med.

“Skorstenen” var en kopi af en Mærsk-skorsten, der rummede ca. 10 liter og med en taphane i siden. Den blev så fyldt med nogle flasker Monkeyshine, som er den lokalt bryggede og kortvarigt lagrede whisky blev kaldt, og en del colaer.

Det hele blev så smagt til med en sok eller en pistøffel, og så var der klar til festen. I løbet af dagen, når andre kom til, skulle de så enten give et par flasker eller noget andet smagfuldt. Hen under aften flyttede festen så op på første sal på Mosquito Bars "natklub"

En svømmetur i poolen samt lidt afslapning og spisning foregik i Mariners Klub, som lå lige ved siden af Mosquito Bar.

Der blev dog også i Bangkok lidt tid til sightseeing: Flydende marked og templer. Efter fem-seks dage i Bangkok var helbredet klar til, at vi skulle sejle videre. Så efter at være udlosset og derefter lastet med en del teaktræs logs på dækket, var vi på vej videre over det Syd kinesiske hav mod Singapore.

I Singapore lå havnen lige ved Anson Road, der var en vej med grøfter i begge sider. (Anson Road eksisterer fortsat, men er nu en sekssporet motortrafikgade, der fører lige ind i containerhavnen.)

Lige uden for gaten lå Union Bar, hvor folk kom i dagtimerne, for hen under aften at rykke hen på Ritz Bar. De lidt mere "hellige" kom i den Danske Sømandskirke.

Bugis Street.

Når natten faldt på, så rykkede man op i Bugis Street, hvor "damerne" ikke var damer men gik på herretoiletet. De var det, man lokalt benævnte "Billy boys". Men i Singapore blev der også tid til lidt sightseeing, blandt andet Tiger Balm Garden og en Singapore sling på Raffles Hotel, medens man sad og betragtede cricketspillet. Når vi lå på strømmen i Singapore, blev vi sejlet ind til Clifford Pier, en shorebådsstation som dengang lå centralt i byen. Lige overfor lå det store handelsmarked og ikke at forglemme Cellar Bar.

Når vi lå på strømmen, bestod underholdningen i, at vi fik besøg af "sodavandspijerne", der officielt sejlede ud til skibene for at handle. Deres handelsvarer var imidlertid af den mere kødelige slags.

Efter Singapore var det over til Indonesien til Djakarta på Java. Der var gang i den oppe på Radiobar. Hvis man havde gaflet et par nylonkjorter fra lasten og solgt dem, så var der til en aften. På den tid var inflationen så stor, at man for 10 Singapore Dollars kunne få 50.000 rupees og senere samme aften 90.000 rupees.

Latex i højtankene.

Efter Djakarta fortsatte rejsen rundt på de andre øer, til Bali og på Sumatra flere pladser som Padang, Belawan, Palembang og andre mindre pladser, hvor vi lastede rågummi i baller, krydderier og flydende latex i højtankene.

På Indonesien, så vidt jeg husker, var det i Padang, havde jeg mit første og eneste bekendtskab med euforiserende stoffer. På vej op i byen traf jeg et par af matroserne, som sad og røg. Det var Marihuana, og jeg fik et par sug på piben, først blev jeg svimmel, så begyndte mit hjerte at hamre, og så føltes det, som det "fløj" op gennem hovedet for "senere" at vende tilbage, hvor det hørte til. Det var det !

Fra Indonesien til Port Swettenham i Malaysia og videre til George Town på Penang Island, hvor vi blandt andet besøgte slangetemplet. Et buddhistisk tempel, hvor giftslangerne fra omliggende skov har slået sig ned og betragtes som templets vogtere. De hænger rundt omkring i templet, heldigvis godt bedøvet af røgelse.

Derfra videre over Det Indiske Ocean til Ceylon, hvor vi lastede både i Colombo og Tringomalee.

Mindehøjtidelig ved rederens død.

Vi lå i Port Swettenham 12. juni 1965, da vi fik besked om, at vores chef, Skibsreder Arnold Peter Møller, var afgået ved døden. Skipperen indkaldte til en lille mindehøjtidelighed, og flaget ude agter blev sat på halv.



Undervejs jorden rundt blev navnet agter frisket op. Og som det hør og bør sig, fra en stilling.
Foto: Privat.

Videre jorden rundt.

Fra Colombo videre op til det Røde Hav for at indgå i en konvoj gennem Suez Kanalen. Også denne sandørken var en vis oplevelse. Om natten navigeredes skibet midt i kanalen ved hjælp af en projektør i forskibet, som ved hjælp af hulspejle kastede lys på en række pæle i kanalsiden.

Vi havde også under turen gennem kanalen et gedemarked af bådfolk som også var "handelsfolk", de ville sælge alt fra franske postkort til læderting fremstillet i farvet pap. Efter at have forladt Suez Kanalen i Port Said og en tur gennem Middelhavet var vi tilbage til udgangspunktet Genoa. Den første rejse var slut.

Efter to rejser mere, hvor jeg må indrømme, at der blev brugt mere tid på sightseeing end på værtshusbesøg, var "eventyret" slut. Jeg havde fået den på opleveren, jeg havde søgt. Var vi nået tilbage til Genoa igen, jeg afmønstrede og rejste hjem.

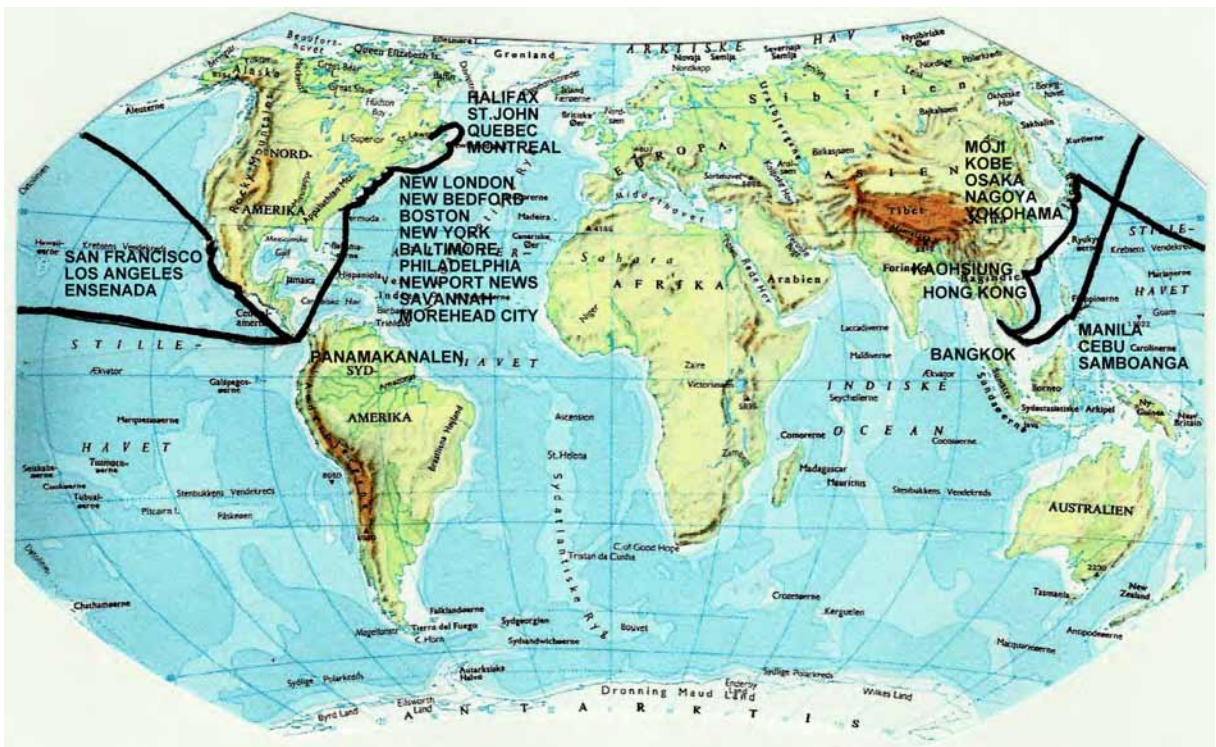
Jeg selv og min assistentkollega "Marstal", 3. Mester "Grev horn af "snottenborg" og vores engelske telegrafist fik en uforglemmelig hjemrejse med toget.

Effie Mærsk i filippinerfarten.

Under udmønstringen på Effie Mærsk var jeg med til at installere alarmanlæg, så maskinrummet kunne være ubemandet under land.

En teknologisk udvikling, der førte til reducere af antallet af assistenter om bord. Derved gjorde jeg mig selv "arbejdsløs" og måtte ommønstre i Japan.

Filippinerfarten





Effie Mærsk bygget i 1955 på Odense Stålskibsværft, var udrustet med lastkøleanlæg, med seks køle/ fryselastrum. I 1965 blev Effie på værft i Japan forlænget med 11 meter. Foto: A.P.Møller.

Efter tre måneders ferie, køb af min første bil - en VW boble - og gode aftener i venners lag, var der ved at være lavvande i pengekassen, og hvad er så den letteste løsning. Jo, det er at ringe til rederiet og bede om et forskud. Som tænkt så gjort, så kort tid efter hang jeg på den. Jeg var på vej til New York for at påmønstre Effie Mærsk.

Effie Mærsk blev også kaldt "Kongeskibet", og årsagen var, at Kong Frederik 9. og Dronning Ingrid under et besøg i New York havde været nede for at se Mærsk Lines pakhus og kaj anlæg pier 11.

Meningen var, at de skulle ombord i Lica Mærsk, som i den anledning var shinet op. Men da de passerede Effie Mærsk gik Frederik ombord og oppe i sidegangen fik han sig en håndbajere og en snak med et par matroser, medens de andre blev stående på kajen.

Da vi ankom til New York, lå Effie og var klar til at sejle ned til Philadelphia. Jeg nåede knapt at blive klædt om, før jeg sammen med 2. Mester stod nede i maskinrummet, og vi var klar til afgang.

Fartsområdet var det, der hed "Filippiner-farten".

Skipperen var Kurt Brændekilde, der var kendt for redningsaktionen af japanske fiskere i Nagoya, medens han var i Jessie Mærsk.

Maskinchefen hed Thorkild Kristensen og 1. Mester Thomas Hentze. Sidstnævnte var færing. Det var første gang, jeg traf på en sådan, og det var lidt af et kulturchok.

Jeg fik et par dage fri, da vi kom tilbage til New York, efter at have været i Boston samt Quebec og Montreal i Canada. Fridagene tilbragte jeg sammen med min onkel.

Vi sejlede derefter ned af østkysten og gennem Panama Kanalen til Los Angeles, hvor vi lå ved kaj i Long Beach. Derefter til San Francisco og så videre over Stillehavet til Manila.



Damerne hos Sally Bums i Manila sammen med mig selv, donkeymanden og koksmaten .
Foto: Privat.

I dok i Hong Kong.

Derfra videre rundt på Filippinerne, over Det Sydkinesiske Hav til Hong Kong, hvor vi gik i dok.

Det blev nogle travle dage med at føre tilsyn med alle de dok arbejder, der skulle udføres i maskinrummet. Man skulle kontrollere alt, for kineserne havde det med at springe over, hvor gærden var lavest.

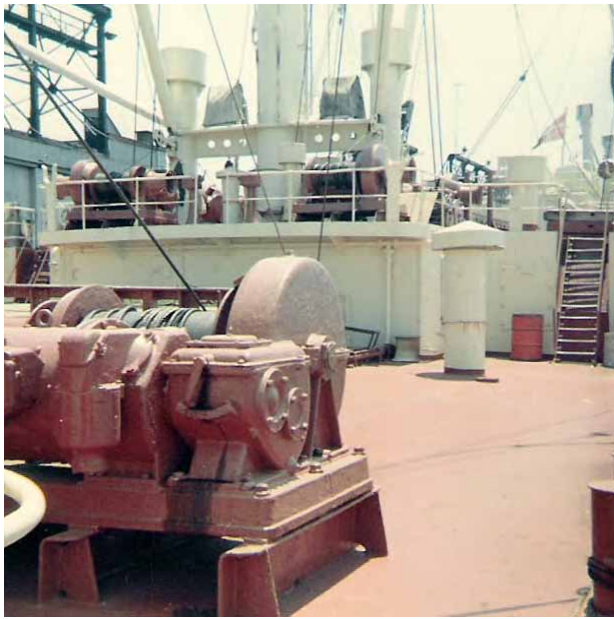
Der var dog tid til at besøge skrædderen Thomsen & Co. og få et par øl eller andet, medens man eventuelt bestilte et par skjorter eller måske en ny habit. Og så endte en aften normalt på sømands baren Red Lion.

Han tog os også med på nogle af de store kineserrestauranter, hvor man jo fik alle de forskelligartede retter, som vi ikke var vant til - for eksempel grillede andefødder. Der blev også tid til lidt sightseeing i form af en tur over på Hong Kong siden med Star Ferry, op på Peak, hvorfra man har den skønneste udsigt over Hong Kong og havnen med alle skibene.

Efter uddokningen gik vi ud i bøjle for lastning af plastikblomster, tøj og andet, som for det meste kom inde fra røde Kina men af hensyn til USA var mærket: Made in Hong Kong.

Vi fik også der besøg af de lokale skønheder som kaldtes "søndagsskolen".

Medens vi lå på redan, var jeg over og besøge Leo Amelung, han var blevet maskinchef på Tobias Mærsk. Så vi fik et par pilsner og en snak om tiden i Leda Mærsk. Derfra gik vi videre til Taipei på Formosa, som jeg husker som varmt som i en sauna. Og herfra sejlede vi over til Kobe i Japan.



Agterdækket ved luge 5, med spil og lossebomme. Foto: Privat.

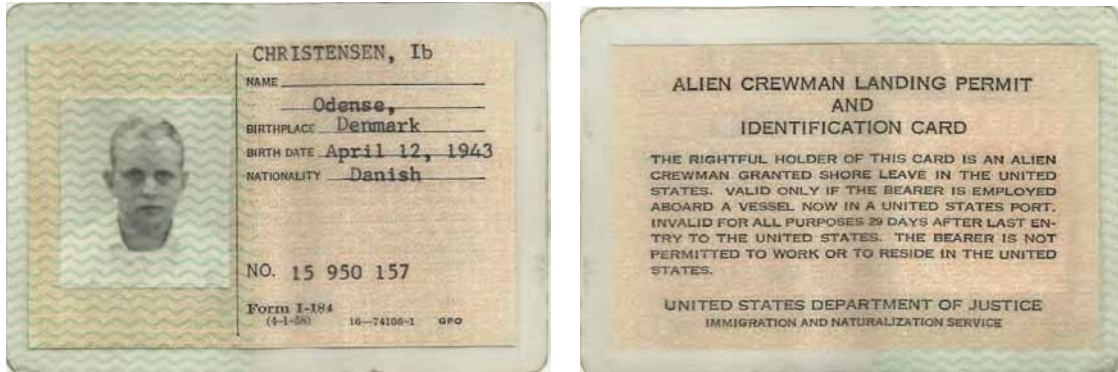


Maskintoppen med hovedmotorens udstødningsventiler og vippearne. Foto: Privat.

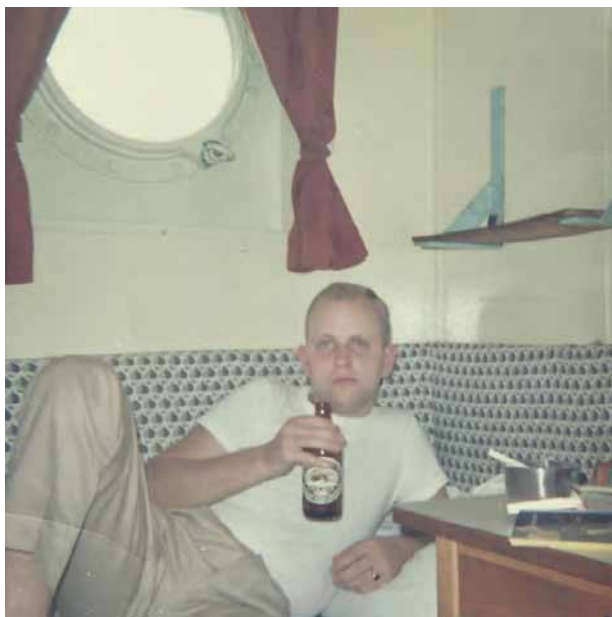
Japan en anden verden.

Japan var som at komme til en helt anden verden. Det hele var mere menneskeligt koldt, og så var alting røvedyrt i forhold til, hvad vi var vant til. Så det hele gik mere stille af. Det blev dog blandt andet til besøg på Sunshine Bar (oppe i Motomachi) der var ejet af Robert, den lokale formand for Sømændenes Forbunds afdeling i Kobe. Af samme årsag var Sunshine Bar derfor også tilholdssted for en lang række af de matroser og motormænd, der boede i Kobe eller var ledig og ventede på hyre. Fra Kobe sejlede vi over til Osaka, op til Nagoya og sluttelig til Yokohama. Derfra retur over Stillehavet gennem Panama-kanalen og op til New York og derfra på østkysten, blandt andet til New London i Massachusetts.

Under opholdet der besøgte jeg Mystic Seaport i Mystic. Det er nok et af de største søfartsmuseer i verden. For en dansker har museet en attraktion "Joseph Conrad", som er den gamle "Georg Stage" bygget på B&W i 1882. Skibet sank i 1905 efter en kollision i Hollænderdybet, men blev senere hævet og solgt til en amerikaner, hvorefter den endte på museet.



Da jeg kom i Effie Mærsk fik jeg "papirer" som rigtig deepwatersejler, nemlig "Permanent D1 visa for United States of America". Det var nu lidt af en oplevelse i amerikansk bureaukrati. Turen gik over til Department of Justice på Manhattan for at udfylde et stort spørgeskema og aflevere fingeraftryk. Derefter ind i en stor sal med plads til et par hundrede ventende. Efter et par timers venten blev jeg så kaldt op til en myndighedsperson, som højlydt meddelte mig, at de havde tildelt mig permanent D1 visa.



Afslapning på kammeret, nydende en Kirin Beer. Foto: Privat.

Agterudsejlet.

På samme rejse blev jeg sammen med et par andre assistenter udsat for alle søfolks skræk, idet vi i Boston blev agterudsejlet. Vi tog dog resolut Greyhound bussen op til næste havn New Bedford, en seks timers kørsel. Vi stod så den næste morgen sammen havnearbejderne og tog mod skibets trosser.

Da vi kom ombord, måtte vi op til skipperen til jordens største skideballe, men han undlod dog at informere rederiet.

Derfra videre rundt på øst- og vestkysten USA, Manila, Bangkok, Hong Kong og op ad Japankysten til Yokohama.

Under et ophold i Moji, fik jeg den store oplevelse at besøge museet for atombomben i Nagasaki. Det er en oplevelse for livet, og man er helt andægtigt stille, når man står på mindepladsen, som var centeret for eksplosionen den dag i 1945.



En hård arbejdsdag skylles ned med en øl i messen. Fra venstre 1, stmd. Flemming Tromborg, to af mine assistentkollegaer og jeg selv. Foto: Privat.

Under dokopholdet i Hong Kong var der blevet monteret kabler fra maskinrummet og op til mesterkamrene, og vi gik så selv og monterede pressostater på hjælpemotorernes smøreolietryk samt alarmpaneler, således at der ved lavt smøreolietryk var "shut down" og alarm på kamrene. Der var også tilsluttet en enkelt alarm for vand under dørken.

Formålet var, at maskinrummet under land skulle være vagtfrit. Tidligere havde der været en assistent på vagt i maskinrummet og en mester på sofavagt.

Dette skulle nu klares af mesteren alene, som også skulle passe trimningen af skibet og andet om natten.

Derfor skulle antallet af assistenter reduceres fra fem til fire, og jeg skulle derfor følgelig afmønstre ved ankomst til Yokohama for at rejse ned til Fukuyama syd for Kobe. Her skulle jeg mønstre Laust Mærsk - en bulkcarrier.

FORHOLDSREGLER VED BRAND:



- 1** Begyndende brand søges slukket øjeblikkelig: Brug et tæppe, vand, et håndslukningsapparat el. lign. Træk ikke brændende ting ud i korridorer, på gange eller trapper.
- 2** Kan ilden ikke slukkes øjeblikkelig, så **LUK DØRE OG ANDRE ÅBNINGER TIL DET BRÆNDENDE RUM** for at hindre lufttilgangen og begrænse ildens udbredelse.
- 3** **SLÅ ALARM OG TILKALD HJÆLP**
- 4** **BRING SLUKNINGSMATERIELLET FREM OG GÅ TIL ANGREB MOD ILDEN**, men åben ikke døren til det brændende rum, før materialet er klart til øjeblikkelig brug. Det gælder frem for alt om at hindre, at ilden breder sig til korridorer, gange, trapper eller tilstødende rum.
- 5** **LUK VENTILATIONEN. SØRG FOR UDLUFTNING AF RØG** fra korridorer, gange, trapper og rum, som ikke er angrebet af ilden.
- 6** Brug rigtige slukningsapparater. Mod brand i elektriske anlæg kan bruges kulsyre (CO₂) eller pulver. Mod brand i benzin og andre brandfarlige væsker kan bruges skum, pulver eller kulsyre. Mod brand i olie kan desuden bruges sand, savsmuld eller vandtåge. Mod brand i karbid, natrium og andre alkalimetaller samt letmetaller må kun bruges tørre slukningsmidler.
- 7** **VÆR ALTID FORBEREDT OG HOLD HOVEDET KOLDT, HVIS ULYKKEN SKULLE INDTRÆFFE.** Studer derfor brandrulle og brandinstruks og gør Dem bekendt med slukningsudstyret og hvor, det er placeret.



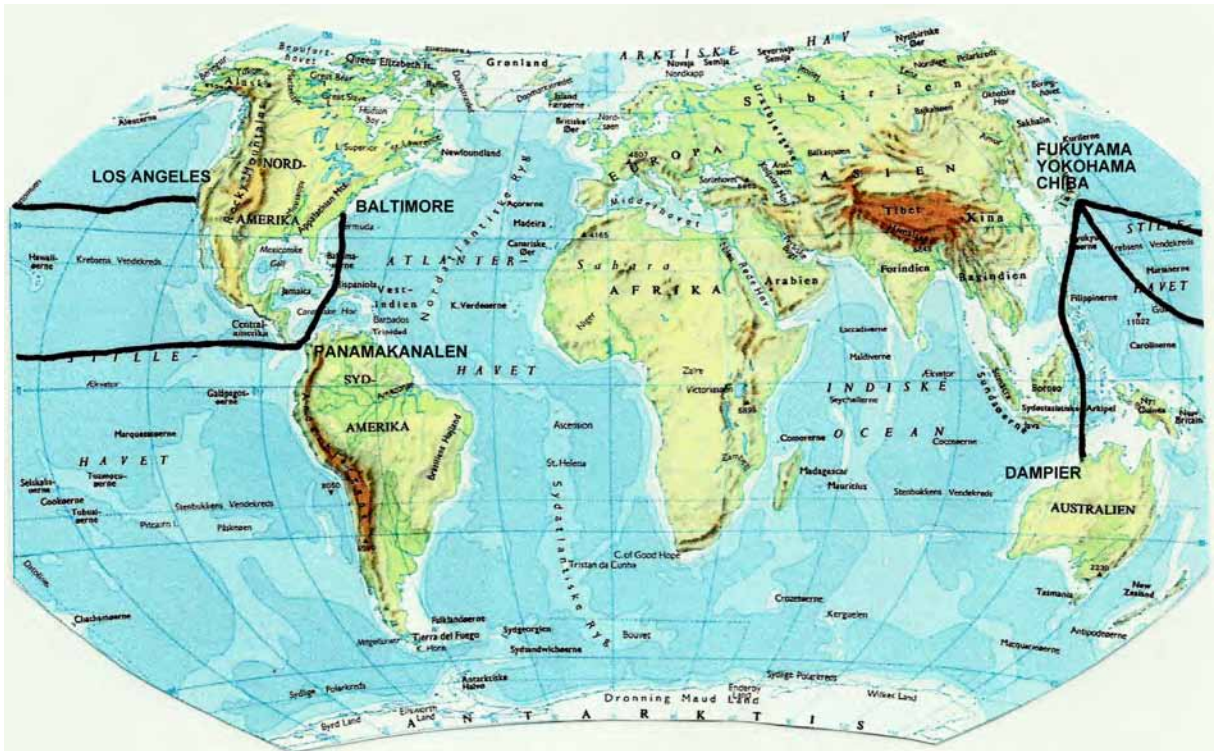
A.P. MØLLER

Den kendte informationstavle, FORHOLDSREGLER VED BRAND. Kortfattet og informativ, den var anbragt på synlige steder overalt i skibene. Specielt var placeringen, på indersiden af alle toiledøre, lige i øjenhøjde så man ikke kunne undgå at læse den, når man sad på toiletet.

Moderne tider i messe og maskine.

Efter at være blevet rationaliseret væk i Effie Mærsk, ommønstrede jeg i Japan. De to første døgn ombord i Laust Mærsk nåede jeg stort set ikke længere end til maskinrummet, hvor nedbrudene stod i kø, selv om skibet kun var et år gammelt. Teknisk set og indretningsmæssigt var det ellers moderne tider for assistenten, der kom fra den ældre stykgodstonnage.

Trampfart





Bulkcarrieren Laust Mærsk var på 46.350 t.dv. bygget på Odense Stålskibsværft i 1965. Hovedmaskinen var en 6 cylindret 2-takts motor fra B&W, der udviklede 13.800 IHK. Med sine 7 lastrum var den Danmarks største tørlastskib. Foto: A.P.Møller.

I december 1966 rejste jeg så med New Tokaido Line fra Yokohama til Osaka for at påmønstre Laust Mærsk.

Det var dengang et af de hurtigste tog i verden med 210 km/t. Det føltes, som om ve fløj, og hastigheden var da også i forhold til togene i Danmark enorm.

Jeg mønstrede skibet på reden uden for Kobe, og så startede et par af de hårdeste og vildeste arbejdsdøgn i mit liv.

Vi havde lige fået lodsens og var på vej ned mod Fukuyama, da vi måtte tage et stem-peltræk. Færdig med dette, i gang igen, så atter et stop, vi havde gennemslag i en stempelstangspakdåse, og denne blev så udskiftet.

Lodsens sagde stop.

Da vi efter yderligere et par timers sejlads havde et haveri på den ene turbolader, så sagde lodsens stop. Og vi blev slæbt resten af vejen af fire slæbebåde.

Efter at vi havde fået fortøjet, gik vi i gang med at adskille turboladeren for at udskifte det brændte trykleje.

Samtidig blev lasten af "kulsnus" losset og sikke et svineri.

Kl. 1600 juleaftensdag var vi klar til at sejle igen med kurs mod USAs østkyst.

Skipperen besluttede, at vi ville udskyde hele julen et døgn, så vi kunne komme ud i frit vand, og vi alle kunne være udhvilede.

Jeg havde på dette tidspunkt knapt nået at se mit kammer og ej heller hilst på resten af besætningen med undtagelse af mine kollegaer i maskinen og Overstyrmand Chr. Mebæk, som modtog mig, da jeg kom ombord. (Privat blev han for øvrigt en af mine og Birgits gode venner, lige indtil hans alt for tidlige død).

Skipperen var Kaj Friis Pedersen, hvis far i mange havde været regnskabschef på Odense Stålskibsværft. Chieften hed Jens Larsen, også kalder "Rotten", og 1.Mester var Frode Jacobsen også kaldet "Frode Fredegod".

Fartsområdet var worldwide trampfart, med kul og jernmalm.

Skibet, der var fra 1965, var en helt anden verden i forhold til den 10 år ældre styk-godsband, som jeg jo kom fra.

Skibet var en ny generation: vagtfrit maskinrum, airconditioneret maskinkontrolrum, større og bedre kamre, og ikke mindst var hele skibet aptering airconditioneret. Vi fik en god jul, og det var helt vederkvægende at være dagmand og derved undgå de 2 gange 4 timers vagt døgnnet rundt.

Ødelæggende vibrationer.

Vi sejlede ikke så stærkt på grund af vibrationer. Farten var på 10-12 knob, mod en servicefart på 16 knob.

Men selv med de reducerede omdrejninger på hovedmotoren vibrerede alt i apteringen. Alt opsat på skot, for eksempel håndvaske, måtte understøttes med træstykker, og alt andet, som for eksempel hylde var spændt ind med små trækiler. Vibrationerne gjorde, at det var næsten umuligt at skrive journalen på broen.

Senere kom der et reparationsgæng fra Odense Stålskibsværft for at foretage diverse små og store afstivninger. De måtte blandt andet reparere revner og påsvejs forstærkninger i agterpeaken og på apteringens forkant ned mod dækket.



På vej over Stillehavet, tagende vand ind over forskibet. Foto: Privat

Skibsklubben.

Det tog os 31 døgn over Stillehavet fra Japan til Panama. Det var kvælende lang i søen for en "stykgoandsmand"

Men vi havde et godt forhold ombord, og som noget nyt for mig var der en skibsklub. Den arrangerede andespil, konkurrenceskydning med luftbøsser og viste film. Jeg blev hurtigt engageret i klubbens aktiviteter, og da jeg jo som soldat havde fået uddannelse i filmfremvisning, blev det min tjans at stå for det.

En anden ting, der var aldeles anderledes sammenlignet med det, jeg tidligere havde oplevet ombord i Leda og Effie Mærsk, var messeforholdene. Der var en fælles messe med to borde, et for officererne med skipperen for bordenden og et for de menige med bådsmanden for bordenden.

På vej over Stillehavet havde vi en grim oplevelse, idet kokken, der var led af depressioner, pakkede sin kuffert. Næste morgen fandt vi den og træsko på dækket, kokken var væk.

Vi vendte om og sejlede nogle timers tid tilbage, men fandt ingenting, men der var jo heller ingen, der vidste på hvilket tidspunkt det var sket.

Vi nåede trods lidt hårdt vejr og et par maskinstop til Panama. Vi var da ved at løbe tør for smøreolie til hjælpemotorerne og havde derfor kun en generator i drift under hele passagen af kanalen. Vi bunkrede i Cristobal, hvorfra vi fortsatte til Norfolk.

Søndagsmiddag i hvid skjorte.

Maskinchefen rejste hjem og blev afløst af chiefen fra Mette Mærsk, han hed Cirules og var født i Letland. Samtidig fik vi også en ny kok.

Han indledte alle samtaler med sætningen "Dengang jeg i Mette var.....". En anden af hans faste vendinger var: "Det har jeg også ikke heller ikke aldrig set før". Han var tørstig, det var skipperen for øvrigt også, men de svingede ikke sammen, så de talte ikke med hinanden ud over det mest nødvendige.

Jeg husker en episode mellem de to. Skipperen forlangte, at vi til middagen søndag stillede i hvide skjorter, og dem med "guld" havde det på skuldrene. Chiefen stillede som den eneste i en sportsskjorte, og skipperen truede ham med, at han ville få fra taget sit uniformstillæg, hvis han ikke næste søndag mødte påklædt som beordret. Søndagen efter mødte chiefen demonstrativt i den samme skjorte, men nu med "guldet" på skuldrene. Guldstriberne var sat fast med et par store sikkerhedsnåle. Skipperen opgav og påklædningen var derefter fri.

Da vi efter at være gået fra Norfolk, lastet med kul, nærmede os Chiba, som ligger i Tokyo bugten, kom der sedler rundt fra Telegrafisten om optagning af penge. Vi skulle ligge i Chiba i to døgn.

Jeg skrev 10.000 yen på sedlen, men gnisten kom straks tilbage og meddelte mig, at det måtte være en fejltagelse.

Her om bord tog man ikke under 50.000 yen op, var beskeden. Nå, vi enedes om 30.000. Jeg kunne jo altid gemme dem, jeg ikke fik brugt, tænkte jeg.



Jeg selv, yderst til venstre, nyder morgenkaffen i brovingen sammen fru Jensen, skipperen og overstyrmanden, en søndag morgen på vej over Stillehavet. Foto: Privat

30.000 yen fyret af.

Da vi om aftenen skulle i land, mødte der mig et syn for guderne. Førstemester i sit landgangsdress. Det bestod af lyse bukser, hvid skjorte med slips, blå blazer og som pyntelommelommetørklæde et par damesilketrusser. Dertil monokel, koreahue og Jyllands Posten under armen. Og - ikke at forglemme - han var kun vasket der, hvor kropsdelen stak uden for skjorten. Det resterende skulle damerne ordne.

Nå da vi skulle sejle et par dage senere, havde jeg brugt alle 30.000 yen. Besætningens opførsel i land og specielt pengeforbruget var helt vildt.

Vi havde så en tur til Los Angeles og tilbage til Japan, hvorefter vi skulle til Dampier i Nordvestaustralien for at hente en last jernmalm.

Da vi på denne rejse ville passere ækvator, og den anden assistent Jørgen Hansen havde sin kone Gitte med på hustru medrejse, besluttede vi i skibsklubben, at vi ville arrangere ækvator dåb.

Så vi gik i gang med forberedelserne. Vi studerede en bog fra Handelsflådens Vel-færdstjeneste, hvori alle aktiviteterne omkring en dåb var beskrevet. De tre damer ombord syede dragter til Kong Neptun, Pilletrilleren og Overdommeren.

Ækvatordåb.

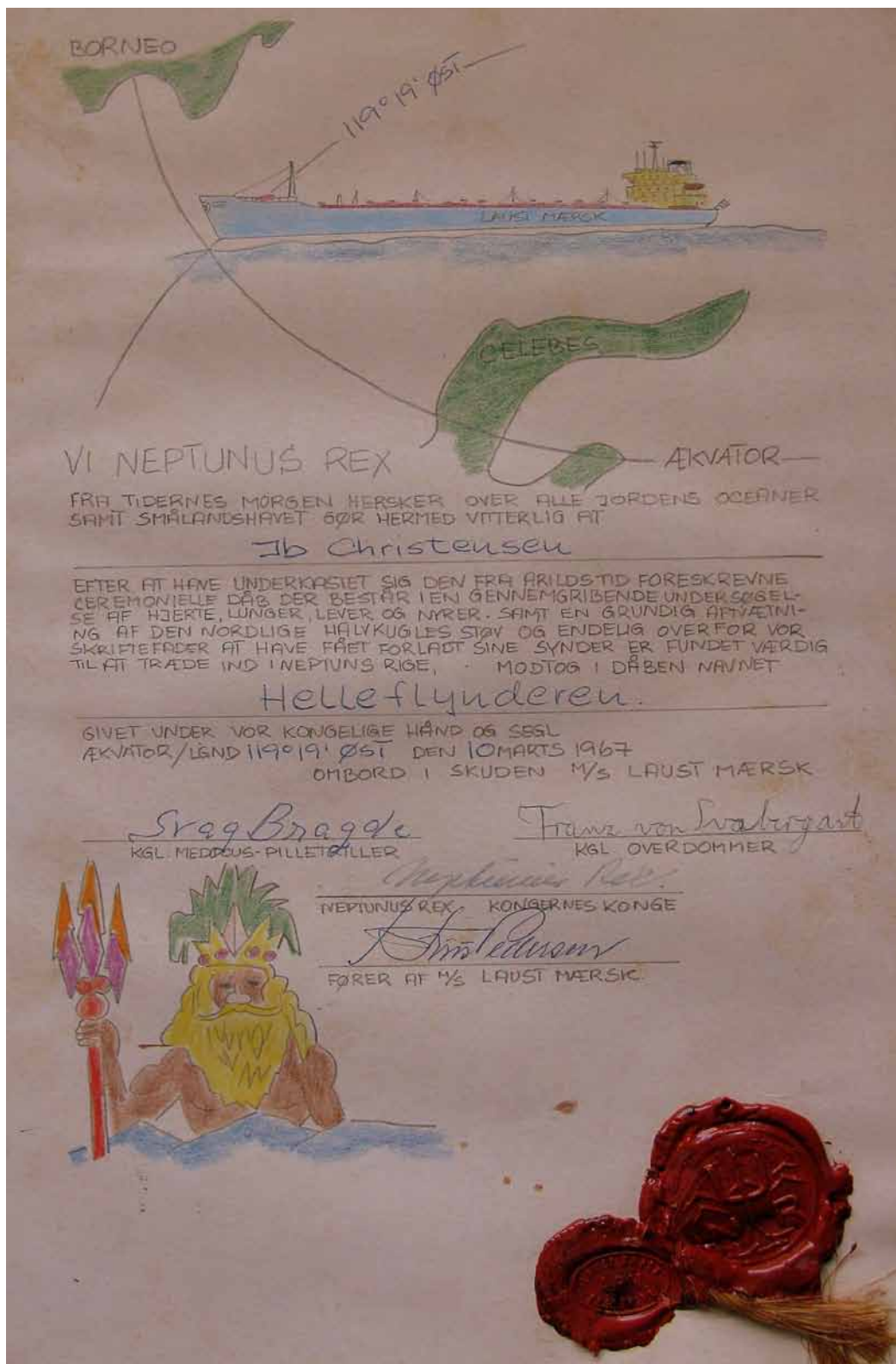
Jeg gik i gang med at tegne dåbsattesten, der blev trykt på en hjemmelavet hektograf, en sådan var der heldigvis også opskrift på i bogen. Og fik dem farvelagt med farveblyanter. De blev trykt på bagsiden af gamle søkort. Jeg lavede også Kong Neptuns stempel til lakseglet.

Hele arrangementet blev klargjort, så da vi den 10. Marts 1967 passerede linjen mellem Borneo og Celebes, gik dåben i gang med alle de tilhørende forfærdelige prøver, der bestod af både mærkelige spiser og drikke samt fysiske undersøgelser. Så efter at have kysset Neptuns sure tæer, der yderligere var indsmurt i fuelolie, blev vi døbt i vores lille svømmebassin.

Jeg fik lov at bære navnet: "HELLEFLYNDEREN".



Hele Kong Neptuns hof fotograferet på båddækket. Jeg selv yderst til venstre, som politibetjent. Det var politibetjentens opgave at opspore og fastholde ikke døbte besætningsmedlemmer, og føre dem til den fysiske undersøgelse og dåben. Foto:Privat.



Til ækvator dåben havde jeg selv tegnet, trykt og farvelagt dåbsattesterne.



Kong Neptun modtages på broen, af skipperen Kaj Friis Pedersen.
Foto: Privat.



Dåbshandlingen visende den fysiske undersøgelse. Kgl. Medicus pilletriller, undersøger sammen med mig selv, en af matroserne. Medens Gitte venter på sin tur og hendes mand Jørgen ser til.
Foto: Privat.

Sygeafmønstret.

Efter yderligere en rejst til USA afmønstrede jeg i juni i Baltimore og rejste hjem med en "medical rapport". Jeg havde haft en del problemer med stærke smerter i ørene, det stammede fra mine mandler. Det blev ordnet på Odense Sygehus, og efter ferien var jeg så klar igen. Knud Rasmussen fra Skibspersonel meddelte mig, at jeg skulle have en nybygning, Cecilie Mærsk, et af de nye hurtigsejlende lineskibe som var under udrustning på Kockums i Malmø.

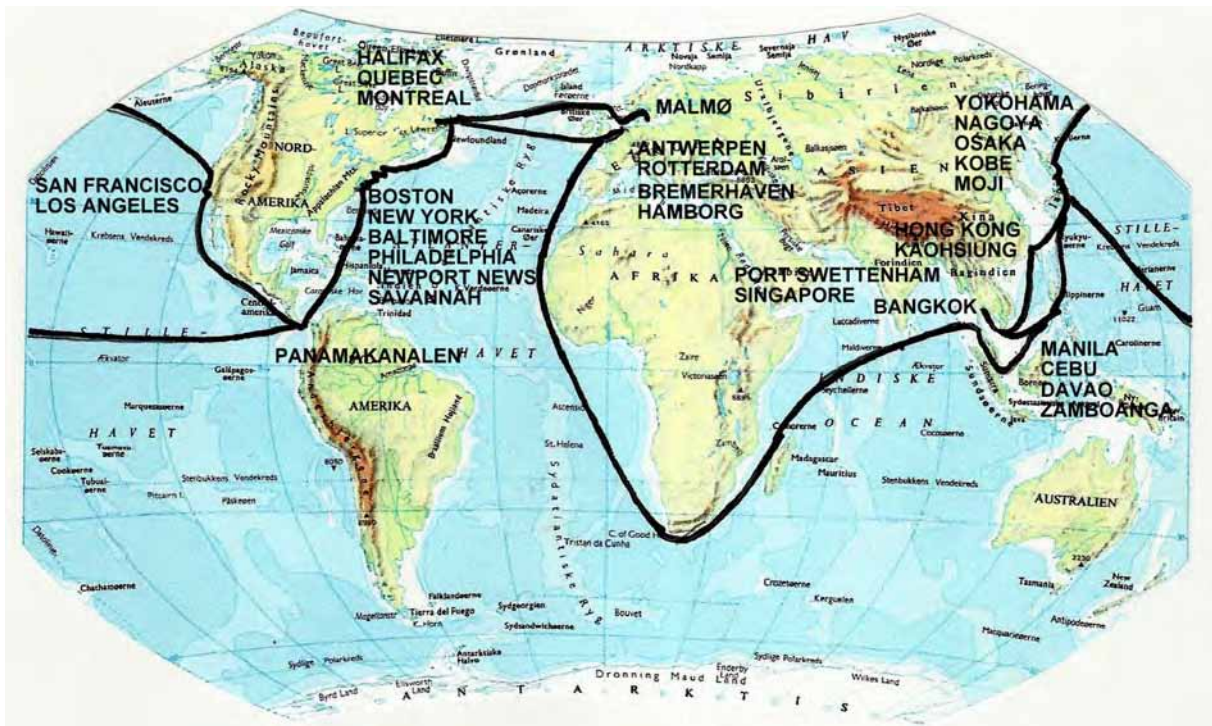
Jeg havde også i mellemtiden besluttet, at en karriere i Mærsk var min fremtid, og havde meldt mig til maskinmestrer uddannelsen på Odense Maskinmesterskole, med start efteråret 1968.

Cecilie Mærsk verdens hurtigste stykgodsskib.

Det var ikke uden forhindring, at rederiet i 1967 sendte den første af C - bådene, "Cecilie Mærsk" i fart. Skibene var epokegørende på flere måder. De var blandt andet rederiets første skibe med faste containerbeslag, og så var de hurtigløbende, 25,7 knob på prøveturen.

Det viste sig imidlertid, at skibenes stabilitet var ekstrem dårlig, hvilket blev afhjulpet med 1.000 ton fast ballast i bunden.

Filippiner- og europafarten





Cecilie Mærsk var den første af de syv C-både, som A.P.Møller fik bygget i henholdsvis Sverige og Norge sidst i 1960'erne, som skulle være verdens hurtigste fragtskibe og samtidig rederiets første semicontainer skibe. Foto: Marc Piche.

A .P. Møller havde midt i 1960'erne bestilt syv hurtigsejlende lineskibe. Tre af dem blev bygget på Kockums i Malmø og de resterende på Bergen Mekaniske Værksted i Norge.

Skibene var af et helt nyt design, og blandt andet var det de første skibe i Mærsk der havde på svejste containerbeslag, så man kunne tage containere i tre lag både på luger og dæk. De var samtidig de hurtigste skibe rederiet havde haft.

Efter at have haft min ferie og fridøgn (fra udmønstringen i Laust Mærsk) startede jeg på et 14 dages nybygningskursus på Kgs. Nytorv og hos nogle af leverandørerne. B&W (hovedmotoren), Lyngsøe (brostyring hovedmotoren) og Sabroe (kølekompressorer). Foruden mig deltog følgende på kurset: Chieften Poul Nielsen, 1. Mester Jens Erik Schou, 2. Mester Børge Hougesen, 3. Mester Niels Christian Nielsen og elektriker Ole Arnoldi. Da kurset var færdigt, rejste vi over til Malmø for sammen med Skipperen Mogens H. Ryge (Generalen) at føre tilsyn med færdiggørelsen, i den næste måneds tid.

Vi fik alle et godt forhold til hinanden og havde da også nogle sjove oplevelser sammen. En af dem, der ikke så let går i glemmebogen er denne:

En aften var vi på Malmborgen, en natklub i Malmø. Vi sad ved bordet og spiste og drak noget øl og nogle "skånske". Der var optræden med en stripper, som over ved vores bord smed sin brystholder og lagde den over hovedet på 2. Mester, 1. Mester tog den og lagde den i sin inderlomme (den skulle hænge i en flagline på prøveturen) de kom flere gange og ville have den igen. Men fik nej.

Lidt senere optrådte en sangerinde, som stod ude midt på dansegulvet i projektørlys. Da hun var færdig, så jeg at de stod klar med en stor buket blomster. Jeg tog resolut buketten fra bordet og gled på mine knæ hen over gulvet, afleverede blomsterne og med to kindkys trak jeg mig tilbage. Da vi skulle forlade etablisementet havde stripperens manager tilkaldt politiet og vi blev så nødt til at aflevere "byttet". Næste dag var der i Kvallopsposten en lille notits om hændelsen.

Cornelia Mærsk, som blev bygget i Bergen, skulle være det første af skibene i serien til at sejle. Men da de i forbindelse med en forhaling inden færdiggørelsen skulle passere under en bro, blev de nødt til at trykke den, udover hvad ballasten kunne give. Dette skete ved at fylde vand i bunden af flere lastrum. Da skibet blev trukket fra kaj, begyndte det at krænge kraftigt på grund af den frie væskeoverflade i lastrummene. Der blev genkalkuleret på stabiliteten, og det viste sig, at den var helt gal. Så for at få en acceptabel metercenterhøjde, måtte der lægges ca. 1000 ton fast ballast ind i skibet.

Mine breve til Birgit, har dannet grundlag for den fortløbende fortælling, der følger her i dagbogsform.

Over Atlanten i “sneglefart”.

Malmø 6. november 1967.

Vi er nu kommet over på værftet og er startet med arbejdet. Det er hårdt for “ben-tøjet”.

Vi bevæger os ustandselig fra kontoret, der ligger uden for værftets areal, og ned ombord. Rundt på skibet for at kontrollere og være med til de sidste afprøvninger før prøveturen, og så tilbage igen for at skrive rapporter.

Skipperen havde skaffet os nogle klubværelser i en ejendom ude på Sperlingsgatan 12, som ejedes af værftet. Det er to værelser med et lille tekøkken og en fælles entre med bad, som jeg deler med 2. Mester Børge Hougeseu “Olsen” (vi kommer begge fra Laust Mærsk). Prisen er 7,50 sv.kroner i døgnnet inkl. rengøring og udskiftning af sengetøj og håndklæder, så det er jo som et hotel.

Morgenmaden spiser vi nede på Centralstationen, en dejlig stor morgenbuffet som koster 3,00 sv.kroner, og frokosten får vi i værftets kantine til 2,00 sv.kroner. Så med de 75,00 sv.kroner vi får i dagligt tillæg, kan det sagtens hænge sammen.

Prøveturen er udsat nogle dage, da værftet er ved at lægge 1000 ton fast ballast ned i bunden af forreste lastrum samt i lastrum nr.3. Dette skal forbedre stabiliteten som man ved en forhaling af søsterskibet Cornelia Mærsk, har konstateret var dårlig.



Cecilie Mærsk ved udrustningskajen på Kockums værftet i Malmø. Foto: Handels- og Søfartsmuseet.

Malmø 18. november 1967.

Prøveturen er overstået og gik godt, vi nåede på "løbet" i Sognefjorden en fart på 25,7 knob, hvilket gjorde os til verdens hurtigste dieseldrevne lastskib.

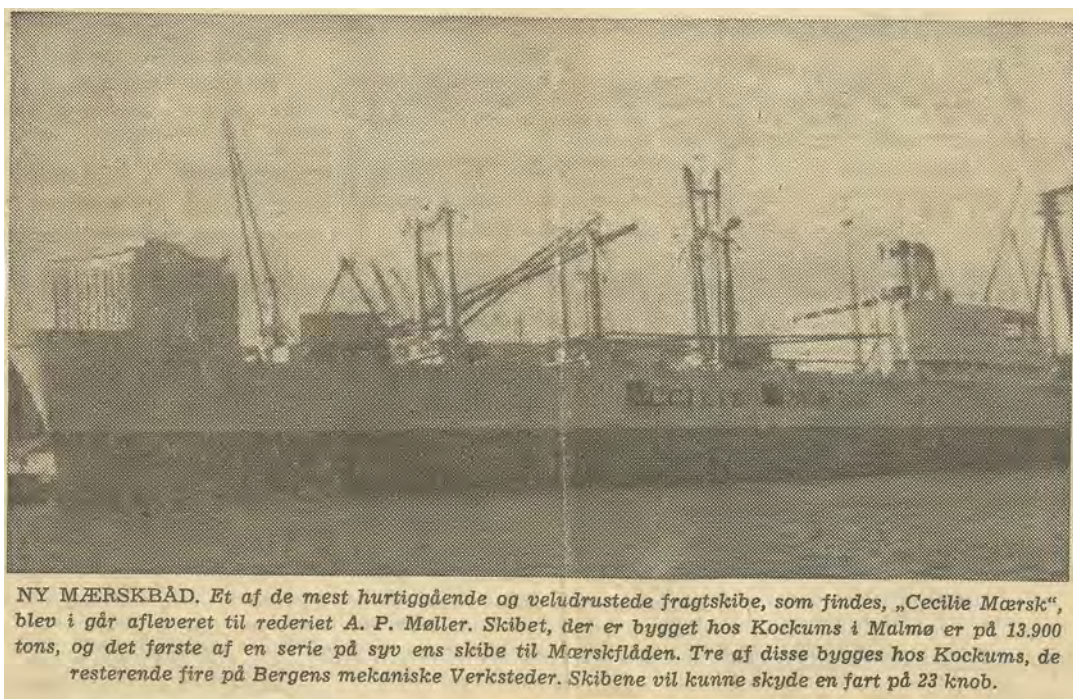
Da vi nåede tilbage til Malmø, var vejret så dårligt, at værftets folk ikke ville tage os ind til kaj, så vi ankrede op i Øresund. "Tøsedrenge" var skipperens bemærkning.

Vi sad inde på Maskinchefen Poul Nielsens kammer og blev enige om at de nærliggende svenskere skulle give en pilsner, og det skulle ikke være "mellemøl" men en stærkøl. Så 1. Mester og jeg gik op i pantryet til den svenske hovmester og spurgte høfligt, om han gav en pilsner. Da han åbnede køleskabet, stod der to løse pilsner samt to kasser.

"Ni kan tage dem alle i hob", sagde han, og jeg tror nok at han mente de to flasker. Men vi snupede de to kasser og skyndte os ned til Chieften, fik kasserne tømt og døren til kammeret låst.

Det varede ikke længe før det bankede på døren. Det var skipperen sammen med Krintel og Movang, cheferne for maskininspektionen. De havde hørt rygterne om øllene.

Næste morgen forhaledede vi ind til udrustningskajen, for den endelige færdiggørelse.



NY MÆRSKBÅD. Et af de mest hurtiggående og veludrustede fragtskibe, som findes, „Cecilie Mærsk“, blev i går afleveret til rederiet A. P. Møller. Skibet, der er bygget hos Kockums i Malmø er på 13.900 tons, og det første af en serie på syv ens skibe til Mærskflåden. Tre af disse bygges hos Kockums, de resterende fire på Bergens mekaniske Verksteder. Skibene vil kunne skyde en fart på 23 knob.

Udklip fra den lokale Odense avis, Tyens Stiftstidende den 23 november 1967.

Øresund 21. november. 1967.

Vi er nu forhalet ud på Øresund og ligger for anker for at tage bunker, så vi kan klare os til Panama. Bunkerbåden, der kom, kan kun give 75 ton/timen, så det vil tage os en 15-20 timer. Derfor er der bestilt en båd mere, så vi kan bunkre fra dem begge samtidig.

Skibet bliver overdraget til rederiet og flaget skiftet, det hele festligholdes med taler og champagne i salonen. Samtidig falder den sidste rate af skibets byggesum på 45 mio. svenske kroner.

Der går rygter om, at vi efter at have lastet på USA og en tur til Østen, skal åbne den nye Europarute, som er et samarbejde mellem Mærsk og det japanske Kawasaki Line.

Vi blev også mønstret ombord og er nu klar til at lette anker for med Kronborg om bagbord at forlade de hjemlige farvande,

146168

Søfartsbog


for

CHRISTENSEN
(Efternavn; med BLOKBOGSTAVER).

J. b.
(Fornavn).

Fødselsdato: 12. april 1943.

Fødested*): Odense



Mønstningskontoret
Odense.

Mønstningskontoret
Odense.

J. b. Christensen
(Boghavens egenhændige underskrift).

Signalement):**

Håret: lys blond Øjnene: blå

Legemsbygning: alm.

Særlige kendetegn: /

Tatoveringer: /

*) Angives for Københavns og købstædernes velkommende ved by og sogn, for landkommuners velkommende ved sogn og amt, evt. tillige by.
**) Togs af den udstedende myndighed.

16

Se om udfyldningen side 6-71

A. Udmønstret fra den 21. marts 1967 med
1) Cecilie Mærsk
af København (D.K.W.M.),
der ligger i København
Stilling ombord Maskinassistent
Skibsførerens navn K. H. Kygn
Hvorhen skibet er bestemt Bülch
København, den 21. marts 1967

B. Har gjort tjeneste som Maskinassistent
fra og med den 21. marts 1967 til og med
den 11. september 1967 (ialt 9 måneder 22 dage.)
11-9 1967 afsejlskibe

C. Skibet har været afsejlskibe. Ful.

Afmønstret:
K. H. Kygn, den 11-9 1967
afsejlskibe

1) Skibets type (S/S, M/S, fiskefartø) etc.
2) Registreringsbogstaver; for skibe under 20 reg. tons br.: Havnekenings-nr. (Fiskeri-nr., stregnummer, etc.
3) Skibsførerens daterede underskrift.

Min søfartsbog, med tjenestegørelses siden fra Cecilie Mærsk.

Atlantehavet 23. november 1967.

Vi afsejlede i går onsdag 22. november kl. 15.00, på jomfrurejsen, med kurs mod første havn, Quebec i Canada.

Vi er nu på vej og passerede Skagen lige omkring midnat. De sidste par dage har været lange, først ved bunkringen, derefter klargøring til afsejling samt manørevagt. Det blev til 39,5 timer i træk, kun afbrudt af et par timers hvile. Så jeg gik til køjs kl. 20.00 og glædede mig til en rolig nats søvn. Men kl. 22.30 blev jeg purret. Der var sprunget et vandrør på kokkens kammer, det tog et par timer at få det ordnet, og så til køjs igen.

Kl. 04.00 blev jeg purret ud igen for at gå vagt i maskinrummet sammen med 1. Mester indtil kl. 11.30 og så igen fra 16.00 til 20.30, Så det er ikke mange timers søvn, vi får ad gangen. Der er noget i vejen hele tiden, og værftets garantiingeniør Torsten Lindholm står konstant til skideballer.

Den menuge besætning er okay fyre, de fleste er garvede Mærsk-folk. Kokken er også en flink fyr og har indtil nu leveret en acceptabel kost.

Navigatørerne er også nogle fine fyre og 1. Styrmand Holger Carstensen har sin kone Bodil med, hun er vores radiotelegrafist.

Vi sejler nu nordover mellem England og Shetlandsøerne i nogenlunde vejr, men vil i morgen fredag iflg. vejrudsigten løbe ind i storm.

Søen 25. november 1967.

Vi er nu løbet ind i det dårlige vejr, og vi ruller meget. I nat sov jeg næsten ikke, jeg faldt ud af køjen et par gange, så flyttede jeg over på sofaen, men også derfra faldt jeg ned.

I maskinrummet er alt det, vi ikke fik surret fast, drønet rundt. Kasserne med værktøj og reservedele lå mellem hinanden. Vi får ikke meget pakket ud, der er nok at gøre med at holde maskineriet i gang.

Det er meningen, at vi skal laste næsten 8000 ton i Quebec, det vil nok tage en 10 til 12 dage, så det ser ud til at vi får julen i New York. Dermed kan jeg holde den sammen med min onkel Viggo, i hans hjem på Staten Island.

Søen 28. november 1967.

Vi har stadig dårligt vejr, så vi løber "langsom frem" med en 5-6 knob, nogle gange står vi næsten stille og kan lige holde os op mod søerne.

Her til morgen sad 1. Mester og jeg og snakkede sammen nede i kontrolrummet. Vi blev enige om, at det havde været en stille vagt, det ser ud som om, vi har fået ram på de forskellige fejl. I næsten samme øjeblik fik vi "black out", og uden strøm går alt i stå, og alarmpanelet ligner et "tivolli". Så vi fik fingrene ud af gaskammeret og gik i gang med at starte hjælpemotorer op igen, derefter pumper og til sidst hovedmotoren. Det hele gav lidt panik, for det er ikke heldigt i sådant vejr at være uden styring og fremdrivning.

Et par timer senere brækkede en af hjælpemotorerne ned, og lidt senere havde vi problemer med smøreolietrykket på hovedmotoren.

Da jeg senere lå og forsøgte at få en eftermiddagssøvn, bankede vi så kraftige pæle i, at jeg igen røg ud af køjen. Jeg flyttede min madras ned på dørken og der sov jeg på resten af turen over Atlanten.

Søen 29. november 1967.

Vi har nu fået lidt bedre vejr og er igen gået op i fart, så vi vil være i Quebec i morgen ved middagstid. Vi skal da muligvis ligge og vente til 6. december før der er kajplads.

Her til morgen da jeg skulle pejle styrbord dieseloliebundtank, stod olien op af pejlerøret. Vi flyttede olien over i en anden tank, og da vi åbnede mandedækslet, kunne vi konstatere, at vi havde en revne i søkisten (bundsugningen til saltkølevands pumpe) og at der kom havvand ind igennem revnen.

Kockums garantiingeniør kontaktede værftet, og sammen med rederiet blev det besluttet, at vi skulle doksættes. Derfor vil man nu gå i gang med at finde en dok i området. Det er skide koldt, og det har sneet så meget, at vi kunne lave sneboldkamp på agter lugen.

Søen 30. november 1967.

Vi er nu gået ned i fart for at reducere vibrationerne i skroget og derved undgå, at revnen (ja der er faktisk to) udvikler sig yderligere. Vi har nu minus 18 grader, og der ligger 20-30 cm. sne over hele skibet og vi har også en del overisning.

Her til formiddag, sejlede både Sally Mærsk og Leda Mærsk (mit første skib) uden om os og over radioen tilbød de at slæbe os, nu hvor vi sejlede så langsomt. Tilbudet var nu nok mest for at gøre grin med os.

Vi har her til aften fået besked om, at vi skal dokke ved Davies Shipbuilding i Lauzon, lige over for Quebec.

St. Lawrence-floden 1. december 1967.

På vej ind i flodmundingen, mødte vi Thomas Mærsk. Da de gik forbi os, stod deres skipper Kurt Brændekilde, ude i brovingen og gennem en "råber" råbte over til os.

"Det er godt gjort, at vi skal slå ned på halv kraft, for ikke at løbe op i røven på verdens hurtigste stykgodsbåd". Jeg havde været sammen med Kurt Brændekilde i Effe Mærsk.

"Der er hul midt i skivet"

Børnesygdommene på verdens hurtigste stykgodsskib, Cecilie Mærsk, var alvorlige. Med revner i skroget var skibet derfor med reduceret fart på vej mod værft. Senere skulle det vise sig, at maskinfolkene måtte i gang med at trække hoved-motorens samtlige ni stempler på grund af revner i såvel stempler som cylinderforinger.

Davies Shipbuilding 3. december 1967.

Vi er nu efter en del besværligheder endelig kommet ind i dokken.

Først tog den stærke strøm i floden os, så vi "kørte" mod dokkanten og fik kraftige indtrykninger i skibssiden. Da vi endelig var inde, kom dokmesteren i tvivl om, hvorvidt dokklodserne lå rigtigt, så vi måtte ud igen. Og ganske rigtigt de lå ikke korrekt. Vi har nu fået etableret kølevand så vi kan køre med en hjælpemotor, så vi er selvforsynende med strøm. Det eneste der ikke fungerer ombord nu er toiletterne, så det er ned på kajen og her i "sne og frost" bruge toiletskurene på kajen. Værftets folk mener at reparationen vil tage et par dage, og med den udmelding så holder tidsplanen for lastning i Quebec.

Thomas Mærsk ligger og laster i Quebec og Sally Mærsk er på vej fra Montreal. Vi skal efter opholdet her over for at laste stykgods, samt et større parti asbest.

Vi er ved at gøre klar til 1. Mesters 30 års fødselsdag, som skal fejres den 6. dec. Han bliver "pebersvend", så vi er i gang med at lave en peberbøsse af to 20 liters malerspande.

For at det ikke skal være løgn, så er vores interne telefoncentral brækket ned, og vi venter nu på reservedele fra Sverige.

Davies Shipbuilding 5. december 1967.

Vi kom ikke ud af dokken som lovet, da de skulle trykprøve tanken, var den næsten mere utæt end da vi dokkede ind. Så rederiets inspektør "to dollar Christensen" er godt tosset. Problemet for rederiet er, at om 14 dage er floden så tilfrosset, at det er besværligt at sejle på den. Så hvis det trækker for meget ud, må vi muligvis droppe lastningen i Quebec. Her er skide koldt minus 15 grader og snevejr.

Davies Shipbuilding 7. december 1967.

Vi ligger stadig i dokken og værftet kæmper, her i den svære frost, stadig med svejsningerne. Men nu er der teknikerne fra Kockums på vej.

1. Mesters fødselsdag gik godt, vi kan mærke det i hovedet her til morgen. Så den står på reparationsbajere i dag.
Skipperen blev lidt stram i betrækket i går ved festen, da vi sang: "*Der er hul midt i skivet, kære Ryge, kære Ryge, der er hul midt i skivet kære Ryge, der er hul*".



Cecilie Mærsk i dokken ved Davies Shipbuilding. Foto: Torsten Lindholm.



Cecilie Mærsk set fra stævnen.
Foto: Torsten Lindholm.



Den store 4-bladede skrue.
Foto: Torsten Lindholm.

Davies Shipbuilding 13. december 1967.

Værftet har nu sammen med teknikerne fra Kockums i den forløbne uge fået styr på problemerne. Et større stykke af bunden blev skåret væk og nye plader isat og med mere styr på forvarmning og svejsemetoder lykkedes det. Vi er nu tæt i bunden og kan dokke ud, og gå over til Quebec for at laste.

Udenfor dokken ligger en japansk båd, der har været på grund og derfor venter på at komme ind.

Vi har under hele opholdet på værftet arbejdet hårdt med at få pakket reservedele og stores ud, få det hele lagt på plads, og få indrettet vores værksted.



Is situationen på St. Lawrence floden. Foto: Torsten Lindholm.

Quebec 14. december 1967.

Vi er nu efter 14 dage på værftet, kommet i gang med at laste. Vejret er slået om til tøvejr, så nu driver der store isflager rundt i floden, og da strømmen vender to gange i døgnet, har vi mindre slæbebåde liggende både for og agter for at undgå, at isen kommer mellem skibet og kajen og derved give problemer med vores fortøjninger.

Jeg var en tur over på Sally Mærsk, for at besøge et par assistenter jeg sejlede sammen med i Effie Mærsk, så det blev til et par bajere og en god snak.

Ifølge besked fra rederiet så skal vi afsejle senest 23. December, så vi får ikke alt den last, der var tiltænkt os.

Quebec 22. december 1967.

I sen i floden er igen begyndt at presse sig sammen, så vi har fået besked på at sejle her til formiddag. Så vi er i fuld gang med at gøre klar.

Her på vej ud af floden måtte vi opgive at komme af med lodsens, da lodsensbåden ikke på grund af is situationen kan komme ud for at hente ham.

Så han må nok med til Staterne, og kommer så opleve en dansk jul.

Atlanterhavet 23. december 1967.

Vi er nu på vej mod Boston, hvor vi er i eftermiddag. Da vi først ville kunne starte med at laste i New York 2. Juledag, vil rederiet tage lidt last her. Så kan vi også komme af med lodsens, og han kan komme hjem til Quebec. I går aftes holdt vi lidt dansk jul for ham.

Her til formiddag havde vi problemer med hovedmotoren. Der var luft i brændstoffsystemet, og vi lå stille et par timer, før vi havde fundet fejlen, fået alt luften ud og kunne sejle videre.

POST- OG TELEGRAFVÆSENET		
Telegrafstation: LYNGBY RADIO		
Dato:		
Fra	Kl.	Af
		R
Til	Kl.	Af
Genfex		
9771		
Cecilie Mærsk ouwm 31		
= RADIOBREV =		
Birgit Vestergaard Sct Jørgensgade 126 5000 Odense		
mange gode ønsker for julen og det nye år kærlig hilsen Ib		

Radiobrev sendt til Birgit med jule- og nytårshilsen. Radiobreve blev sendt af skibets radiotelegrafist, med morsesignaler over kortbølgebåndet til Lyngby Radio, hvor signalet blev modtaget af en anden telegrafist. Derfra videresendt til Post- og telegrafvæsenet og bragt ud som brev. Der blev også fra skibet sendt en officiel julehilsen, der blev læst op i Danmarks Radio og lød som følger: Kaptajn, officerer og besætning på Cecilie Mærsk sender de bedste hilsener, med ønske om en god jul samt et godt nytår, til rederi, familie og venner. Julen holdes i New York.

New York 26. december 1967.

Vi ankom til New York sent om eftermiddagen juleaftensdag, og jeg tog direkte over til min onkel på Staten Island for at holde jul der. Vi var til midnatsgudstjeneste i deres lokale kirke og fik selvfølgelig kalkun til aftensmåltidet. Julemorgen var vi rundt ved naboerne for at ønske glædelig jul, samt aflevere gaver og smage deres julebuffet. Sidst på eftermiddagen juledag tog jeg tilbage til Brooklyn og på vejen fra subwaystationen på Atlantic Avenue, faldt jeg ind på Monteus Bar, hvor næsten hele besætningen sad godt berusede.

Ved ankomsten i går blev vi, som det hør og bør for et skib der anløber New York for første gang og er på sin jomfrurejse, mødt af signalerende og vandsprøjtende bugserbåde fra Moran tugs

I dag var jeg og elektrikerens ovre på Cornelia Mærsk, som ligger i Port Newark og lossere biler. Vi skulle over for at hilse på deres 3. Mester Erling Zacho, som jeg sejlede sammen med i Laust Mærsk.



Udsigt fra Pier 11 over mod Manhattan (billedet taget fra Cecilie Mærsk) Foto: Privat.

Panama kanalen 31. december 1967.

Vi er nu færdige med at bunkre og nåede lige en smut op på Samba Bar, for et par kolde øl.

Kl. 1830 sejlede vi ind i Gatun Lock. I dette slusesystem, som er tre sluser bliver vi løftet 26 meter, for derefter at sejle gennem Gatunsøen og den gravede kanal. For endelig kl. 0200 nytårmorgen i Pedro Miquel og Miraflores Lock at blive sluset ned igen og kan så sejle videre ud i Stillehavet.

Nytårsaften foregik stille og roligt, jeg har fri og har sammen med et par andre sat os tilrette i flugstole på promenadedækket. Hvor vi sidder stille og roligt og nyder et par pilsnere. Turen gennem kanalen er en oplevelse hver gang man passerer.

Stillehavet 1. januar 1968.

Vi er nu på vej mod Los Angeles, i fint vejr.

Nytåret blev, med en dags forsinkelse, fejret med en frokost i salonen. Først en velkomst drink og en lille nytårstale af Ryge. Og så gik vi i gang med frokostbordet, der manglede ikke noget. Hovmesteren og kabyspersonalet havde virkelig strammet sig op. Og så blev der skyllet ned med øl og snaps.

Garantimesteren Morten Nielsen fra B&W Diesel, var sponsor på drikkevarerne, så hovmesteren løb i fast fart til spiritus skabet og tjeneren, en lille filippiner, stod hele aftenen og mixede drinks.

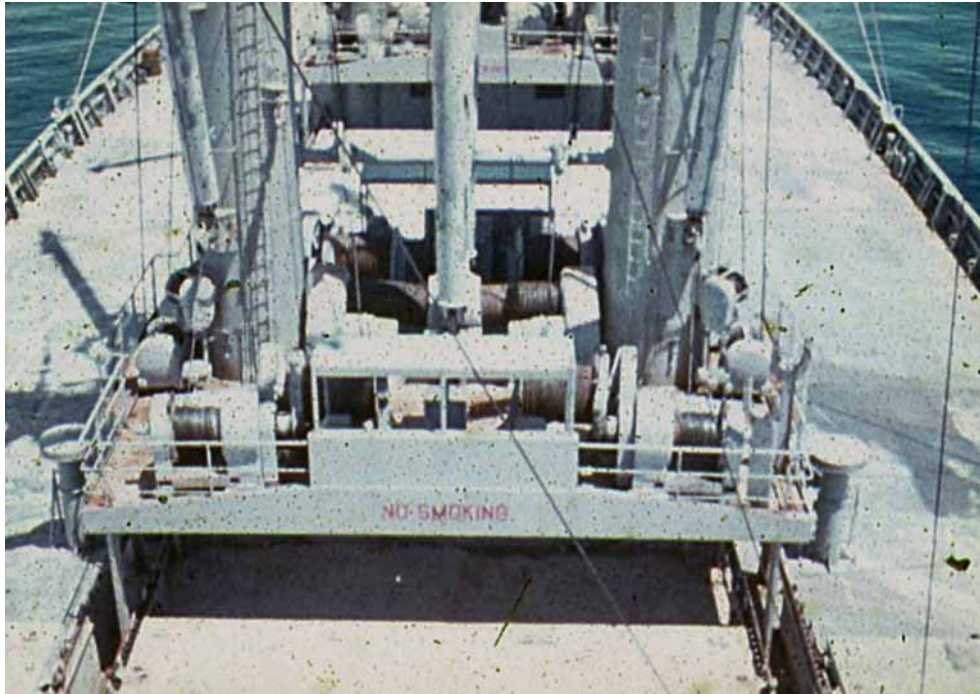
Vi blev også inviteret ud for at spise, når vi kom til Los Angeles. Jo, B&W havde rigtig spenderbukserne på.

Stillehavet 5. januar 1968.

Vi har haft fint vejr op langs USAs vestkyst og vil ankomme til Los Angeles i morgen. Undervejs har vi haft en del maskinproblemer. Natten til onsdag var vi to gange uden strøm i op til tre timer af gangen. Der var problemer med brændolie forsyningen til hjælpemotorerne samt problemer med at få generatoren koblet ind på hovedtavlen.

Om morgenen da vi havde sejlet et par timer efter sidste blackout, havde vi så problemer med vores Hastie hydrauliske styremaskine.

Jeg har under rejsen arbejdet sammen med elektriker Ole, med eftersyn af spilarrangementet til vores 75 tons sværvægtsbom. Så jeg er blevet godt solbrændt (eller rettere solskoldet).



Dækshuset mellem luge 4 og luge 5 (som var tre luger ved siden af hinanden) med spilarrangementet for sværvægts bommen. Foto: Privat.

Los Angeles 7. januar 1968.

Vi ankom i går morges. Da vi sejlede ind til Long Beach blev vi mødt af "Der er et yndigt land" spillet fra sømandskirken.

Da det er weekend og jeg har fri, vil jeg se om jeg kan nå ud og besøge Knotts Berry Farm, en stor western park. Elektriker og jeg fik fat i Kofoed, en ældre dansk amerikaner som kører lidt for rederiet, og fik ham til at køre os rundt. Vi nåede også at se Marineland.

Der går stadig rygter om at vi efter en tur på Østen og udlosning i New York, skal gå ind i Europafarten, Men vi får se.

Los Angeles 9. januar 1967.

Jeg var ved lægen i går med lidt maveonde, fik nogle tabletter der allerede har hjulpet. Da vi skal have et par passagerer med til Japan (et par missionærer), måtte vi i går holde brand- og båd manøvre for US Coast Guard. Vi har i dag haft brevafstemning til folketingsvalget.

Afsejlede her til eftermiddag mod Yokohama, så vi har er en halv snes dage i søen foran os, så vi håber på godt vejr. Men da skipperen, for at spare tid, har valgt at sejle storcirkel, vil vi i hvert fald i de første dage hvor vi kommer op under Aleuterne (øer lige syd for Alaska) der møde dårligt vejr.

På vej mod østen:

Nordlige Stillehav 11. januar 1968.

Vi ligger nu og kæmper med en kraftig storm, skibet ruller hårdt i søen og der bliver banket nogle kraftige pæle i.

Stillehavet 20. januar 1968.

Vejret har i flere dage været særdeles godt og vi sejler nu på klart og stille blå vand. Så vi har fået lavet en del arbejde både i maskinen og på dækket.

Vi har kunnet konstatere at vi under stormen ved Aleuterne, har fået en del indtrykninger af klædningen på bakken. Det ser også ud som stævnen er slået lidt skæv, idet vi har en del større buler i bakkdækket. Spillene har dog ikke taget skade men vi har mistet en del mindre effekter, lamper og andet som er revet af, da de hårde søer skyllede ind over dækket.



Silkemalerierne som er malet af japaneren T. Hagiwari, forestiller skibene sejlen i Tokyo Bugten passerende Japans højeste bjerg Fujiyama (på japansk Fujisan). Bjerget som er 3776 meter højt og har en aktiv vulkan, er for japanerne både et nationalt symbol samt et for den japanske buddhisme et helligt sted. Malerierne som gennem tiden er købt af mange søfolk, som et minde om et skib de har sejlet med, er det nærmeste men i nyere tid kommer på et "skibsportræt.

Yokohama 25. januar 1968.

Vi ankom den 23. om morgenen her til den "opgående sols" land. Vi kom direkte til kaj og ligger her sammen med tre andre Mærsk skibe samt et par ØK skibe, så det danske flag er pænt repræsenteret. Vi var en tur i land i går, og elektrikerer ligger nu på min køje og klager sig, han er så syg. Jeg har det ikke bedre, jeg tror ikke vi kan tåle at komme i land. Her fra Yokohama skal vi direkte til Nagoya og Kobe, og så direkte til Hong Kong for at dokke. Det er en bundmaling, så det tager et par dage.

Samtidig skal skaderne på forskibet laves, så vi kan tage os pænt ud, når vi i havnene bliver præsenteret for rederiets kunder.

Det spørger stadig med snakken om Europafarten, men ifølge skipperen så er der ingen afklaring endnu.

Jeg har i dag udvidet min samling af silkemalerier af de skibe jeg har sejlet i, idet jeg hos T. Hagiwara har købt et af Cecilie Mærsk.

Hong Kong 3. februar 1968.

Vi ankom her til i går, efter to og et halvt døgn sejlads fra Kobe. Vi rullede konstant hele tide. Det er noget af det værste vi har oplevet.

Da der blev åbnet ned til lastrummene, var der også store skader med væltet gods og et par bulldozere, der havde revet sig løs. Vi kom faktisk sejlede ind med en konstant slag-side på en 4-5 grader, på grund af det væltede gods.

Vi kan virkelig mærke, at skibet ikke er udrustet med slingrekøle. Men med et antirulningstanksystem fra det amerikanske firma Flume, der af forskellige årsager ikke fungerer tilfredsstillende. Hvis vi får søen ind skråt fra agter, hvilket er den værste situation for et skib. Så skal tankene være tomme eller helt fyldt med vand og så er systemet virkningsløst.

Efter dette har rederiet besluttet, at når vi kommer tilbage til USAs østkyst skal vi have en tekniker fra Flume med et par dage. Han skal så vurdere hvad der eventuelt kan ændres, for at gøre systemet optimalt.

Vi er overbeviste om, at det hænger sammen med de 1000 ton fast ballast, som blev lagt ned i skibet, for at få den acceptable metacenterhøjde.

Hong Kong 5. februar 1968.

Vi er nu inde i dokken for at få malet bunden. Medens vi ligger her, skiftede elektriker og jeg elmotoren på ankerspillet. Den var brændt af. Det var lidt besværligt da motoren ikke lige kunne tages af, tanddrevet måtte fjernes først da hullet i gearkassen var mindre end drevets diameter. Så Thrige var ikke populær.



Doksat i Hong Kong for bundmaling.
Foto: Privat.

Hong Kong 7. februar 1968.

Vi er nu kommet ud af dokken og ligger på strømmen.

Vi har fået et reparationsgæng fra Brigantine Service ombord, der udover forskelligt forefaldende arbejde, skal udbedre de indrykninger, vi fik på bakken under stormen på vej til Japan. Vi har også fået omlastet den væltede last, samt fået flyttet og surret de bulldozere, der havde revet sig løs, bedre.

I aften skal jeg op til Thomsen & Co, vores skrædder for at prøve min nye mørkeblå habit. Så bliver det nok til en lille tur i byen.

I morgen afsejler vi mod Bangkok. Vi skal have et malergæng med, de skal reparere den dårlige zinckbehandling på lugekarmene, der allerede ruster godt. De skal så re- tur til Hong Kong med et andet skib.



Brigantine Service udbedrer skaderne på klædningen. Arbejdsformen er typisk kinesisk, med håndkraft og stående på stillinger. Foto: Privat.

Bangkok 10. februar 1968.

Vi er her til eftermiddag kommet til kaj i Klong Toi i Bangkok. Det bliver et ophold på kun et par dage. Vi har en del der skal laves i maskinen og vi er kun mestrene, elektrikerer og jeg, motormændene har fri. Der bliver derfor ikke megen tid til landgang, men vi skal nå en tur op på Mosquito Bar.



Cecilie Mærsk vender på Chao Phraya floden for at gå til kaj ved Klong Toi. Ved kajen ligger Leda Mærsk og en ØK båd. Foto: Privat.

Sydkinesiske Hav 13. Februar 1968.

Ved afsejlingen fra Bangkok manglede vi dæksdrengen. Og vel ude i Siam Bugten fandt bådmanden en blind passagerer. Han havde tilsyneladende "skiftet" plads med dæksdrengen i Bangkok. Han fremviste et Schweizisk pas, men vi var ikke helt sikker på ægtheden af det. Skipperen var godt tosset, der er ikke noget værre end en blind passagerer. Man ved aldrig hvornår man slipper af med ham, og så alt det besvær med myndighederne i havnene. Han troede at han kunne mønstre ombord, nu vi manglede en dæksdreng. Men beskeden til ham var at han kunne arbejde for føden, hvilket gjorde ham så ophidset at måtte lukke ham inde i den lille messe der er i et af dækshusene. Og da det ikke beroligede ham, satte vi fuld varme på rummet, så efter en "svedetur" var han til at tale med.

Zamboanga 18. februar 1968.

Vi ankom i går her til Zamboanga en lille plads på øen Mindanao på Filippinerne. Vi har bortset fra et par maskinstop, haft en rolig rejse.

Vi er fortøjet ved en simpel mole og skal vente til begyndelsen af næste uge, før vi kan begynde at laste. Palmeolien vil komme i små tankbiler og "løbes" fra dem, ned i vores højtanke, en 7-8 tons af gangen. Der kan være omkring 300 tons i hver af de fire tanke der skal fyldes, så det vil tage sin tid.

Men her er stille og roligt, de fleste huse er kun hytter med palmetag. Vi "købte" et af værtshusene som var indrettet i en af palmehytterne. Så for en kort tid var vi værtshusejere.

Når vi er færdiglastet her, så er der tre andre små pladser på øerne og så Manila. Vi skal afsejle her fra Filippinerne senest den 29. Februar til Hong Kong - Formosa - Korea - Japan - USA - Canada og derefter **Hamborg**, nu skulle det være sikkert, og ikke kun rygter. Idet der er kommet besked om at vi skal være i Europa først i maj.

Hong Kong 3. marts 1968.

Vi er nu tilbage i Hong Kong. Vi har på rejsen fået telegram fra B&W, der er fundet revner i stempler, som er støbt i Italien og fem af dem sidder i vores hovedmotor. Rederiet har derfor arrangeret at andre skibe med samme hovedmotor, har landsat stempelhoveder og cylinderforinger, så vi kan få dem.

Vi troede, at det måtte være et job for deres garantimester eller at B&W fik arbejdet udført her i Hong Kong. Men nej, vi må selv i gang. Vi havde ikke regnet med at skulle trække stempler i den periode vi var ombord. Da vi fik trukket det første stempel, kunne vi ganske rigtigt konstatere et begyndende brud i det øverste ringspor. Men hvad der var lige så slemt er, at der øverst i cylinderforingen er masser af langsgående mindre revner. Så rederiet har besluttet, at vi hurtigst skal skifte alle ni stempelhoveder og foringer hvis nødvendigt. Og det skal være afsluttet, før vi forlader Japan. Vi har stadig vores blinde passagerer ombord, vi slap ikke af med ham i Manila og det ser heller ikke ud til at ske her.

Det blev lige til en lille udflugt over til Victoria med Star Ferry og op på Peak, hvorfra der er den flotteste udsigt over havnen og Kowloon. I aften skal jeg op til Thomsen for at hente den habit, jeg bestilte sidste gang. Og han har inviteret på Hajfinnesuppe og andet godt kinesisk.

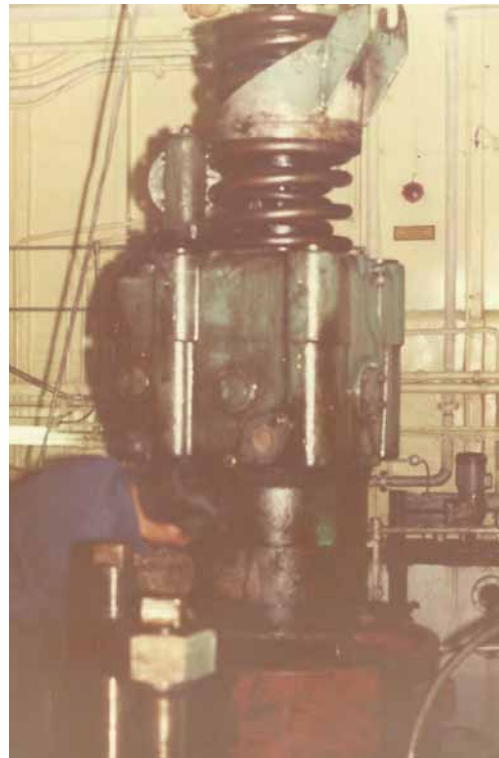
Da vi skal til Formosa herfra, så gnisten i gang med at indsamle små glas med "lorteprøver", som skal undersøges for kolera.



Gæng fra Brigantine Service assisterer med stempeltræk, i forbindelse med vore problemer med stempler og cylinderforinger. Hovedmotoren er en B&W 9-cyl.dieselmotor type: 984-VT2BF-180. Det vil sige med en stempel diameter på 840 mm og en slaglængde på 1800 mm. Foto: Privat.



Montering af stempelhoved på stempelstang
Foto: Privat.



Udstødningsventil. Foto: Privat.

Pusan 8. marts 1968.

Vi er nu ankommet til Pusan, det er første gang jeg er her og jeg må sige det er et kedeligt sted. Mørkt og dystert, og så er der udgangsforbud fra kl. 2200 til kl.0600 den næste morgen.

Da vi lå ude på strømmen om natten, fik matroserne stjålet en del vasketøj fra vaske-rummet, der må være kravlet folk ombord. Så nu låser vi alle steder.

Det var ikke bedre da vi var i land her til aften, vi måtte give 390 wok for en lille øl, det svarer til 10.90 danske kroner. Så det er rent røveri, også oppe i land. Det er ca. dobbelt så dyrt som i Hong Kong. Da vi skulle ned ombord blev donkeymanden rullet for sine penge og ur. Heldigvis så sejler vi i morgen formiddag.

Kobe 12. marts 1968.

Vi ankom til Kobe søndag morgen. Torben Mærsk lå her og der er Christian Mebæk Overstyrmand. Ham var jeg jo sammen med på Laust Mærsk, hvor han havde sin kone Tenna med. Hende mistede han sidste sommer, efter en kortvarig sygdom.

Vi er i gang med et par stempeltræk, og fandt som tidligere revnede stempler og fo-ringer.

Vi kom ikke ind til Formosa, så vi kunne godt have sparet det "skideri" i Hong Kong. Jeg har haft en god snak med vores nye 3. Styrmand Finn Mogensen, han er jo også fra Odense og det viste sig at vi begge som børn har boet i Oluf Bagersgade, endda i nabohusene. Så vi fik over en flaske whisky genopfrisket barndomsminder. Ja, ver-den er lille.

Vi sejler herfra direkte til Yokohama og videre til New York. Tidsplanen for at gå ind i europafarten, som er et samarbejde med det japanske Kawasaki Line, er ved at væ-re stram.



Portræt fotograferet i Kobe: Iført landgangstøjet. hvid skjorte syet hos Thomsen i Hong Kong og thaisilkeslips. Foto: Privat.

Yokohama 17. marts 1968.

Vi ligger nu her og tager den sidste last, før afsejlingen til New York i morgen. Vi er endelig sluppet af med vores blinde passagerer. Selvom det viste sig at hans fine pas ikke var helt ren i kanten, så tog det Schweiziske generalkonsulat her i Yokohama sig af ham. Skipperen er lettet, tanken om at skulle have ham med til USA var næsten ikke til at bære.

Vi skal lige have overstået det sidste stempeltræk og så er vi i hvert fald fra maskinens side klar til den lange rejse til New York. Den vil tage små tre uger, med et kort stop i Panama. Skipperen håber at vi kan slå rekorden for sejltiden Yokohama - New York.

Vi har fået ny overstyrmand idet Tage Nielsen er blevet skipper på Ras Mærsk. Sejlplanen på Europa bliver: Antwerpen - Rotterdam - Bremerhaven og Hamborg. Med to dage hvert sted.

... og der er hul midt i skivet igen.

Besætningen så på turen rundt på fjernøsten frem til at skulle til Europa, i dok og derefter ind i europafarten i et samarbejde med Kawasaki Line. Det eventyr sluttede næsten før det begyndte. Og midt i det hele fik Cecilie Mærsk igen "hul midt i skivet". Denne gang et hul, der var til at få øje på. Og maskinbesætningen havde stadig sit at se til med børnesygdommene i nybygningen.

Stillehavet 23. marts 1968.

Vi passerede datolinjen i dag. Det betyder at i går var det fredag og det er det også i dag. For når vi går denne vej jorden rundt, altså mod øst så får vi en ekstra dag.

Urene bliver også under hele rejsen stillet frem.

Det er stadig koldt, men om et dage skulle vi igen trække i shortsene.

Vi er alle gået på afmagringskur, jeg har tabt et par kilo. Vi starter dagen med morgen gymnastik i kontrolrummet. Og efter udskejning (fyraften) bliver det til lidt løbetræning på dækket.



Bulben "skærer" sig gennem Stillehavets lå vand.
Foto: Privat.

Stillehavet 29. marts 1968.

Vi har stadig fint vejr, der er ikke en krusning at se på vandet. Vi sejler nu sydover langs Mexicos kyst. I dag har vi haft fire stop for at skifte udstødningsventiler på hovedmotoren. De brænder på sædet og bliver derved utætte. Så B&W er ikke særlig populære. Vi har modtaget besked om at der i New York ligger en serie nye ventiler. Vi regner med at være fremme ved Panama kanalen mandag 1. april om aftenen. Vi skal så sejle igennem om natten og vil være fremme i New York omkring 3 - 4 april. Så min 25 års fødselsdag bliver sandsynligvis i Baltimore.

Stillehavet 31. marts 1968.

Det går stadig stille og roligt, de sidste par dage uden uheld eller problemer. Vi har nydt en dejlig søndagsmiddag hvor menuen stod på:

Legeret aspargessuppe.

Flæskesteg med brune kartofler og rødkål, med rødvin.

Mandarin dessert, med Sherry Heering.

Til Eftermiddagskaffen havde bageren lavet Napoleons kager.

Vi har nu fået besked om at vi skal være udlosset senest 5. Maj, og så sejle i ballast fra Canada til Antwerpen. Så vi får rigelig tid på USAs østkyst.

Panama kanalen 1 - 2 april 1968.

Vi er ankommet her kl. 1700 og ligger for anker og venter på lodsens, som kommer omkring midnat, da vi skal sejle ind i den første sluse kl. 0200.

Da vi jo har haft mange problemer, både med hovedmotoren og ikke mindst med hjælpemotorerne, skal vi være flere i maskinrummet under passagen og når vi når Cristobal skal vi bunkre. Så der bliver ikke megen søvn det næste døgn.

Jeg håber at nå i land i Cristobal for at blive klippet, jeg ligner snart en hippie.

New York 2. april 1968.

Vi ankom her til morgen, efter en forholdsvis stille rejse. Jeg har fri i weekenden og tager over til min onkel på Staten Island.

Når vi er udlosset her, er det videre til Philadelphia og Baltimore, hvor vi er på min fødselsdag.

Baltimore 12. april 1968.

I dag er det min 25 års fødselsdag, så det skal fejres. Kokken serverede min livret: Helstegt svinekam med tilbehør og til dessert gammeldags æblekage.

Senere i aften skal vi op i Baltimore Street, hvor de har verdens længste bar. Jeg skal nok blive fejret på behørig vis, har de lovet mig.

Boston 19. april 1968.

Min fødselsdag forløb godt og heldigvis stille og roligt. I går var det elektrikerens 30 års fødselsdag, det var lidt mere vildt. Så der er lidt hoved på her til morgen, men vi skal have skiftet et par udstødningsventiler og en serie brændstofventiler. Men som chiefen siger: "når vi kan drikke, så kan i også arbejde"

Vi skal herfra videre til Canada for udlosning af det sidste gods fra fjernøsten.

Rederiet forhandler om en last biler fra New York til Antwerpen, så vi ikke skal sejle helt tom over. Men vi skal i hvert fald have en del tomme containere på dækket.

Vi skal have en serviceingeniør fra Flume med på rejsen herfra og til Canada, men vi har ikke megen tiltro til et resultat, som kan mindske vores rulninger.

Montreal 26. april 1968.

Efter et par dage i Trois-Rivers er vi ved at være færdigudlosset her i Canada, lasten af biler glippede. Så udover de tomme containere skal vi have 2400 træ pallets med. Da vi skal direkte på værft, har vi ikke megen bunker og med den last vi har og kun vore ballasttanke fyldte er vi meget "let" og vi håber derfor på godt vejr over Atlanten. Det er kun hvis det bliver allermest nødvendigt, at vi fylder vand i vores DB-fuelタンク.

Atlantehavet 29. april 1968.

Vi er på vej og skal en tur ned syd for Azorerne, hvor der er et område, hvor der må lænses olieholdigt vand ud. Vi er ved at skylle vore DB-タンク, for at de kan være gasfri når vi går på værft.

Antwerpen 7. maj 1968.

Efter en rolig rejse, med godt vejr og uden de store uheld med maskineriet er vi nu ankommet og efter at have losset containerne, skal vi i morgen til reparationsværftet Mercantiele.

Der skal udføres en del garantiarbejder, både på dæk og i maskinen. Blandt andet så skal alle målerørene til fjernpejlingen af vore DB- og ballasttanke udskiftes. Jeg har fået en uge fri, for at tage hjem til Birgits 30 års fødselsdag, så jeg er først tilbage et par dage før vi forlader værftet. Os der skal hjem på ferie tog i eftermiddag op til Bruxelles for at få flybilletter. På vej tilbage til skibet faldt vi ind i Skipperstrassen, for at besigtige det belgiske værtshus liv, og det kostede mig et blåt øje.

Antwerpen 14. maj 1968.

Jeg er nu tilbage efter den lille ferie, og vi er ved at gøre klar til at forlade værftet. I morgen forhaler vi over til kaj, for at starte lastningen. Vi skal have 1600 tons, så det kommer til at tage et par dage. Der går allerede rygter om at vi skal ud af europafarten, når vi kommer til Japan og afløses af Cornelia Mærsk.

Rotterdam 19. maj 1968.

Vi fik ny Maskinchef i Antwerpen, han og garantimesteren Morten fra B&W var i land i går, her til morgen da vi skulle sejle kunne vi ikke purre ham. Derimod lå Morten helt forslået i sin køje og min pæne blazer og lyse bukser, som han havde lånt, lå på dørken, hullet og fyldt af blod. Han var blevet slået ned og rullet for alt af værdi. Efter vi var afsejlet, fandt vi ud af at Chieften ikke var ombord, han var agterudsejlet.

Hamborg 21. maj 1968.

Chieften kom i Bremerhaven og Skipperen er godt sur på ham. Vi er nu ved at være færdiglastet og har modtaget en stor mængde stores og proviant. Det er også tiden at vi forlader Europa, en af styrmandsaspiranterne fik brækket sin næse oppe i Sankt Pauli, nej lad os komme tilbage til østen. Vi skal sejle i morgen eftermiddag og får så 23 døgn i søen, rundt Afrika inden vi ankommer til Port Swettenham i Malaysia.



Cecilie Mærsk "pløjer" sig vej ned langs Afrikas kyst. Foto: Privat.

Farvel til Europa og goddag til østen.

Indiske Ocean 10. Juni 1968.

Vi har nu været i søen i 19 døgn og passerede Kap det gode Håb 2. pinsedag. Det har været en stille rejse med godt vejr og ingen uheld.

Vi glæder os til at se land, så mange dage i søen er ikke noget for en stykgodsmand.

Vi forventer at anløbe Port Swettenham på fredag.

Vi hørte for at par dage siden, over radioen, at Robert Kennerdy var blevet myrdet, hvad foregår der dog derovre.

Malaccastrædet 13. juni 1968.

Vi har lige fået besked om lønforhøjelse, så nu er der månelige hyre for en som det hedder "ueksamineret maskinassistent" steget fra 1913,- til 2112,- kroner om måneden.

Vi har nu også fået den endelige besked vedrørende europafarten, vi udgår af farten efter endt udlosning i Japan. Samtidig er det besluttet at Oslo - Gøteborg og Århus skal anløbes, så vi hænger alle med hovederne og er skuffede. Det er slut næsten før det begyndte for os.

Vi har nu gjort "piratklar", dækket er helt oplyst og matroserne er klar med spuleslangerne ved lønningen. Malaccastrædet er ikke helt ufarligt.

Vi er i Port swettenham i morgen fredag og sejler videre lørdag til Singapore. Så det bliver nok en tur i sømandsklubben og en svømmetur i poolen.

Port Swettenham 14. juni 1968.

Vi ligger her ude på strømmen og venter på at komme til kaj. Elektrikeren og jeg har i de sidste dage knoklet med at efterse vores lossespil, så de er klar.

Skipperen har fødselsdag i dag, så han har budt på et par formiddagsdrinks.

Singapore 16. juni 1968.

Vi ankom her til formiddag og sejler igen til midnat, idet vi kun skal losse og ikke også laste. Der ligger et par andre Mærsk både her, så hen og se i bemandingslisten om der er nogen bekendte ombord. Det var der på Ellen Mærsk, hovmesteren og 1. mester. Så da det er søndag tager jeg derover og besøger dem, og der blev snakket "kan du huske osv. " og der blev drukket noget øl.

Sydkinesiske hav 17. juni 1968.

Et par timer efter vi var sejlet fra Singapore, havde vi en mindre brand på toppen af hovedmotoren. Et lavtryksrør med 120 grader varm fuelolie, var revnet og olien stod over på udstødsrøret så der stod store flammer op. Vi fik stoppet hovedmotoren og olie pumpen og samtidig slukket branden. Og jeg svejste røret, samtidig med at det blev forstærket med en muffe.

Rørene på alle ni brændstofpumper skal forstærkes når vi kommer til Hong Kong.

Hong Kong 19. juni 1968.

Vi ankom her til morgen og skal sejle igen i morgen formiddag.

Alle brændolierørene er nu demonteret og bragt op på Brigantines værksted hvor de skal forstærkes. Jeg er fulgt med for at kontrollere at de bliver svejst ordentligt, derefter trykprøvet. Så der bliver arbejde hele natten før de er monteret igen.

Jeg nåede lige at bestille en tweedjakke og bukser hos Thomsen, inden vi sejlede.

Keelung Formosa 22. juni 1968.

Vi ankom i går eftermiddags og lå for anker udenfor havnen i nat. Vi havde et lille uheld, da strømmen vendte og vi svajede rundt stødte vi sammen med et mindre flådefartøj. Udover nogle mindre skrammer, skete der ikke noget.

Der er fuldt af krigsskibe rundt os, det ser helt drabeligt ud, og om natten er havneindløbet lukket med en minespærring.

Efter den nye sejlplan vi modtog i går, skal europabådene ligge otte dage i København, så vi havde alle en lille tåre i øjet. Det er næsten ikke til at bære.

Vi bliver afløst af en Kawasaki Line båd France Maru. Så det bliver en Mærsk og to Kawasaki Line både på ruten.

Vi fik et par kineserreparatører med fra Hong Kong, som skal lave en del småting.

De er såmænd dygtige håndværkere, men kan ikke tænke selv. Alt skal forklares til dem, og skæres ud i pap.

Yokohama 2. juli 1968.

Vi er nu efter et kort ophold i Kobe, nået hertil Yokohama, hvor vi skal losse det sidste last fra Europa. For derefter at gå til Filippinerne og at starte lastning til USA. Da vi i går aftes sad oppe i en lille spiserestaurant, der ejes af en tidligere hovmester Børge Reimers, som jeg sejlede sammen med i Effie Mærsk, han er japansk gift og er gået i land. Oplevede vi et mindre jordskælv, det hele rystede og vi kunne mærke at bygningen svingede, det varede nogle sekunder.

Nede ombord på skibet havde de også mærket det, de følte det som skibet hoppede. Thomas Mærsk var i Kobe blevet undersøgt af toldere, der fandt en større mængde hash gemt i et lastrum. Man regner med at det er kommet ombord i Bangkok. Så nu holder tolderne på hele japankysten øje Mærsk skibe. Vi blev også undersøgt grundigt her ved ankomsten.

Stillehavet 4. juli 1968.

Vi afsejlede i går og er nu i ballastet tilstand på vej til Cebu.

På grund af en del problemer på vore søsterskibe, kører vi for en tid ikke med vagtfrit maskinrum. Så der er sat normal søvagt.

Det har nu ingen indflydelse på min dagligdag, da jeg heldigvis går dagmand.

Cebu 10. juli 1968.

Vi var lige en tur i Davao på øen Mindanao, hvor vi lastede krydsfinerplader. Det er en lille plads hvor der udover det store savværk, kun er ganske få huse i byen. Når der ikke arbejdes på savværket, er der ingen strøm i husene. Så om aftenen måtte vi selv medbringe isen, til vores rom og cola.

Undervejs hertil, havde vi søndag aften en større skylleluftsbrand. Det er en brand inde i hovedmoterens skylleluftsrum, forårsaget af et mindre gennemslag, grundet slidte stempelringe, som så antænder den oliesump af cylinderolie der ligger i rummet. Efter at ilden var slukket og der var rensset ud kan man starte op igen. Denne brand løb over det halve af hovedmotoren, nemlig fem cylindre, og det tog os derfor fire timer før vi var klar til at sejle igen.

Vi er nu nødt til at trække stemplerne (åh nej nu igen) på disse cylindre for at skifte stempelringene, de er sandsynligvis af en dårlig kvalitet.

Vi ligger nu og laster og har trukket det første stempel og stempelringene var som vi frygtede, næsten væk. Så nu er der lagt i kakkelovnen til B&W igen.

Manila 14. juli 1968.

Vores danske kammerdreng er lige mønstret over på Lica Mærsk som dæksdreng, og vi har fået en filippiner, en jeg kender fra Leda Mærsk.

Vi glæder os snart til at komme hjem på ferie og som 1. Mester siger: jeg er så glad hver gang jeg skriver en ny dato i journalen, så er der en dag mindre.

Vi har lige fået besked om at vi i Hong Kong skal have to kinesiske maskinaspiranter ombord. Chieften regner med at de bliver mine afløsere, så der ikke kommer nogen dansk maskinassistent når jeg rejser hjem. Jeg skal her til middag op i klubben og spise. Da jeg mødte hovmesteren i sidegangen sagde han: Nå nu igen. Ja, så får jeg da noget ordentligt at æde, var mit svar. Så var han sur.

Hong Kong 17. juli 1968.

Vi kom hertil i går, og er allerede ved hjælp af et par gæng fra Brigantine Service i gang med at trække de sidste fire stempler og oplevelsen er de samme. Stempelringene er også her næsten væk. Vi har også med luftfragt fået en ny sending ringe hjemmefra.

Kobe 26. juli 1868.

Vi ligger for øjeblikket ude i Kobe bugten for anker og venter på en tyfon, som er på vej. Der ligger vel i alt ca. 100 skibe herude, idet myndighederne i lørdags ordrede alle skibe ud af havnen.

Det er ikke rigtigt begyndt at blæse endnu, men det skulle komme hen på eftermiddagen, det vil nok forsinke os nogle dage. Hele formiddagen har matroserne surret alt løst, fast på dækket.

Tyfonen "Mary" som nu er nedgraderet til en kraftig tropisk storm ramte os her til aften, med en hastighed på 60 m/sec. det svarer til 216 km/timen. Og med et meget kraftigt regnvejr.

Kollisionen.

Nagoya 1. august 1968.

Vi afsejlede i går morges onsdag 31. juli kl. 0530. Da vi ville være oppe ved Yokohama midt på eftermiddagen, valgte matroserne at arbejde igennem og ikke gå over og slumre en times tid på kamrene, som ligger i bagbord side. Det skulle senere vise sig at være deres held, idet de alle sad over i messen der ligger i styrbord side.

Selvom der var svær tåge, valgtes det at trykke farten op til de normale 24 knob. Da maskineriet så efter afgang var stabiliseret, valgtes 1. Mester, der havde vagt, at gå op i duty messen, der også ligger i styrbord side. Han trængte til morgenmad. Det skulle også ganske kort tid efter, vise sig at være hans held.

Selv var jeg blevet vækket til normal tid og var lidt i syv ude på badeværelset. Pludselig lød der et ordentlig brag. Hele skibet rystede, dørken løftede sig og lyset gik ud. Da jeg kom ud på dækket, kunne jeg se, at vi slæbte et mellemstort skib med os. Det hang simpelthen fast - men pludselig gik det fri og gled af.

Det viste sig at det andet skibs styrbord anker havde hægtet sig fast i os ved kollisionen, og først da ankerstokken knækkede, slap det fri.

Vi gik derefter i gang med at undersøge, hvad der var sket, og hvor omfattende skaderne var.

Det viste sig heldigvis at det "nye store vindue" vi havde fået nede i kontrolrummet, ikke nåede ned til vandlinen.

Men kontrolrummet så ikke så pænt ud og flere af matroskamrene, der ligger på hoveddækket, var totalt molesterede, de var faktisk væk.. Kamrene på 1.dæk, mestre, elektriker og assistent beboelsen var også mere eller mindre, kraftigt beskadigede. Dørken var flere steder løftet ca. 40 cm og specielt 2. Mesters kammer var totalt ødelagt.

Men det vigtigste, midt i det hele, der var ingen tilskadekomne. Der var sket det, at vi var kommet sejlen med "god" fart og med det andet skib som modgående. Det viste sig at være et filippinsk fragtskib Don Hernan II på 3.294 TDW.

Da de på broen hos os fik øje på det andet skib, drejede vi styrbord over. Det filippinske skib fulgte desværre ikke søvejsreglerne og drejede bagbord over. Derved ramte det os lige midt i apteringen i bagbord side.

Kort efter uheldet var den japanske Coast Guard på stedet, og i løbet af dagen blev vi slæbt tilbage til Nagoya.

Nagoya 2-3. august 1968.

Vi er ligge nu i havnen, fortøjet til et par bøjer. Da det er besluttet at vi skal på værft i Yokohama, har Lloyds forlangt at hullet bliver lukket og der foretages afstivninger. Så et lokalt firma er hyret til opgaven og de skal samtidig rense en sektion af vor hovedtavle, så vi kan få strøm, som muliggør, at vi for egen kraft kan sejle til værftet.

**Mærsk-skib
kollideret
i Stillehavet**

TOKYO, TORSDAG (AFP)

Det danske fragtskib „Cecilie Mærsk“ blev i morges beskadiget ved en kollision med et philippinsk fartøj i Stillehavet ud for den japanske kyst.

Sammenstødet skete i tæt tåge ud for Nagoya i det centrale Japan. „Cecilie Mærsk“, der er på 11.000 tons, fik et 10 meter bredt hul i skroget, da det blev påsejlet bagbords af den philippinske fragtbåd „Don Hernan“.

Kaptajnen og den øvrige besætning på det danske skib var i sikkerhed, oplyste den japanske kystvagt.

Hullet i „Cecilie Mærsk“ lå over vandlinen nær maskinrummet.

Skibet, der var ude af stand til at fortsætte, blev bugseret ind til Nagoya for at blive repareret, mens det philippinske fartøj kunne fortsætte for egen kraft.

Ulykken indtraf seks kilometer fra kysten i bugten ud for Nagoya.

**Danish, RP Ships
Collide In Ise Bay**

NAGOYA—A Danish and a Philippine cargo ship collided in the Ise Bay, about 4.7 kilometers from Chita-gun, Aichi Prefecture early Thursday morning, according to a cable reaching the Fourth Maritime Safety Headquarters here.

The ships were the 11,000-ton Cecilie Maersk of Denmark and the 3,294-ton Don Hernan II of the Philippines. All the crewmen were reported safe.

The Danish ship suffered a 10-meter crack in its hull and was unable to generate power but was in no danger of sinking. It was later towed by two Japanese tug boats into Nagoya Port.

The Philippine ship was not damaged.

Vi var ovre og kigge på vores filippiner båd, for at se hvor slemt han var beskadiget. I stævnen var der, udover at den var lidt flad, også tre hakker som passede til vores dæk. Vi hørte også at deres radar havde været ude af drift.



Bagbord side efter kollisionen. Hullet var direkte ind i maskinkontrolrummet. I "det store nye vindue" ses fra venstre: elektrikeren, chiefen, 1. mester og jeg selv. Foto: Privat.



Billeder taget kort tid efter kollisionen, samt inde i Nagoya havn. Fotos: Private.



Japanske Coast Guard skibe, samt en af de slæbebåde der skulle trække os ind til Nagoya. Fotos: Privat.



Billede af skaden på hoveddækket, ankeret fra Don Herman II ses nederst i billedet. Foto: Privat.



Hullet er nu lukket og godkendt af Lloyds, så vi er til at sejle til Yokohama. Foto: Privat.



Don Hernan II, hvor skaderne på stævnen ses tydeligt. Foto: Privat.

Stillehavet 4. august 1968.

Vi er nu på vej mod værftet i Yokohama, ved egen kraft, assisteret af to slæbebåde.

Yokohama 5. august 1968.

Vi er her til eftermiddag, efter en stille og rolig tur, ankommet til værftet. Der har allerede været en stor flok japanere nede for at se på skaden, og der er blevet suget noget luft og diskuteret. Så de går nok i gang med skærebrænderne i morgen.

Yokohama 18. august 1868.

Vi er nu efter to uger klar til at forlade værftet, for at forhale over til kaj og starte lastning. Men forhalingen kom til at foregå med slæbebåde. Mitsui-B&W havde været nede for at montere nye mellemstykker for udstødningsrøret mellem udstødningsventilen og turboladeren. Da det er præfabrikerede rør og da de skal tilpasses på stedet, er kun den ene flange fuldsvejst. Den anden er bare hæftet og skal efter at røret er fastspændt, fuldsvejses. Det havde de bare glemt. Så da vi startede hovedmotoren op, stod der ild og gnister til alle sider. Det var nogle slukørede små japanere der kom ned for at færdiggøre arbejdet.

Arbejdet med at udbedre skaderne på skroget og i kontrolrummet var gået godt. Selv om der var kommet inspektører hjemmefra medbringende komplette skibstegninger, så blev der alligevel lavet i hundredvis af træskabeloner af styrbord side.

De skar helt fri omkring skaden og byggede en ny "sektion" som så monteret med en ny hovedtavle, blev sat ind og fastsvejst.

Den nye tavle samt andre komponenter blev fløjet ind fra Bergen, hvor de havde været beregnet for Clifford Mærsk det sidste skib i serien.

Efter indsvejsningen var der kun tilbage at få alle elforbindelserne til hovedtavlen og alle andre funktioner i maskinrummet, samt i skibet generelt monteret.

Kamrene blev ikke færdiggjort, det er meningen vi selv skal gøre det, på rejsen til USA.

Ved kontrol af fundamentboltene på hovedmotoren, fandt vi dem alle løse. Muligheden for at motoren havde forskubbet sig blev diskuteret. Men det endte op med at vi spændte alle boltene, og så under rejsen skulle holde øje med dem.

Vi skal afsejle om et par dage, så det bliver med ankomst til New York omkring den 10. september.

Stillehavet 3. september 1968.

Vi har indtil nu haft en stille rejse, med godt vejr og uden de store problemer. Vi arbejder på fuld tryk med at gøre kamrene færdige.

Jeg er blevet udnævnt til autoriseret VVS montør og har lavet alle disse installationer på kamrene. Det ser ikke ud at vi bliver helt færdige, men flere kamre er allerede beboelige.

New York 9. september 1968.

Vi ankom her til morgen, og vores afløsere kommer i morgen, så vi rejser hjem om et par dage. Det bliver dejligt at få lidt ferie, før jeg skal starte på Maskinmesterskolen. Det har været ti begivenhedsrige måneder, med oplevelser som jeg ikke tror vi havde drømt om, da vi mødtes første gang i september 1967 på Kgs. Nytorv, til nybygningskurset.

New York 11. september 1968.

I dag er det hjemrejsedag. Andersen er kommet for at køre os ud i J.F.Kennedy Airport. Så er det farvel til Cecilie Mærsk - New York og for mig, i et par år til rederiet.

På skolebænken - igen.

Jeg skulle nu skifte arbejdet i maskinrummet ud med skolebænken og nye ord skulle læres og gamle opfriskes, for maskinassistenten, der havde forladt skolen i 1959 med en mellemskoleeksamen.

Nye ord som vektordiagrammer, udvidet pythagoras, molliers diagram, integralregning, cirkelns ligning osv. var nu dagligdagen på maskinmesterskolen.

Efter en "streng" men også sjov og hyggelig skolegang på Odense Maskinmester Skole, med nogle gode klassekammerater. Blev jeg i 1970, i en alder af 27 år, færdig som maskinmester.

Det var lidt svært at komme tilbage til skolebænken igen, efter så mange år ude i det pulveriserende liv. Vi var kun tre i klassen, der havde sejlet før. De andre var kommet lige fra deres læreplads.

Kort efter jeg var startet, fik jeg besked om at jeg skulle over på Teknologisk Institut i København, for at tage håndværkerprøven. Upåagtet af at jeg havde svendebrev som smed og maskinarbejder.

Problemet viste sig at være min læreplads Maskinfabriken SIO i Odense, der åbenbart ikke var anerkendt i Direktoratet for Maskinmesteruddannelsen. Så jeg var nok den første SIOdreng der ville være maskinmester. Det blev ordnet og jeg kunne fortsætte studiet.

For øvrigt stiftede jeg under studiet familie idet jeg i 1969 blev gift med Birgit. Og det sammen med min eksamen året efter, var to vigtige milepæle i mit liv



Brudeparret efter vielsen. Gommens habit var selvfølgelig fra Thomsen & Co i Hong Kong, som også havde leveret thaisilken til brudens kjole. Foto: Privat.

Under studiet var vi på kursus i praktisk brandbekæmpelse og brug af røgbeskyttelsesapparater, på Civilforsvarets uddannelsescenter Uglvig.



Øvelsesbygningen, hvor det i kælderen var indrettet et simpelt maskinrum for brandslukningsøvelser og i de øvre etager "kravlegård" for røgdykkerøvelser. Foto: Privat.

Demonstration af "lets-kum" de fleste skibe var stadig på dette tidspunkt udrustet med Ellehammers mekaniske skumpumpesystem. Foto: Privat.



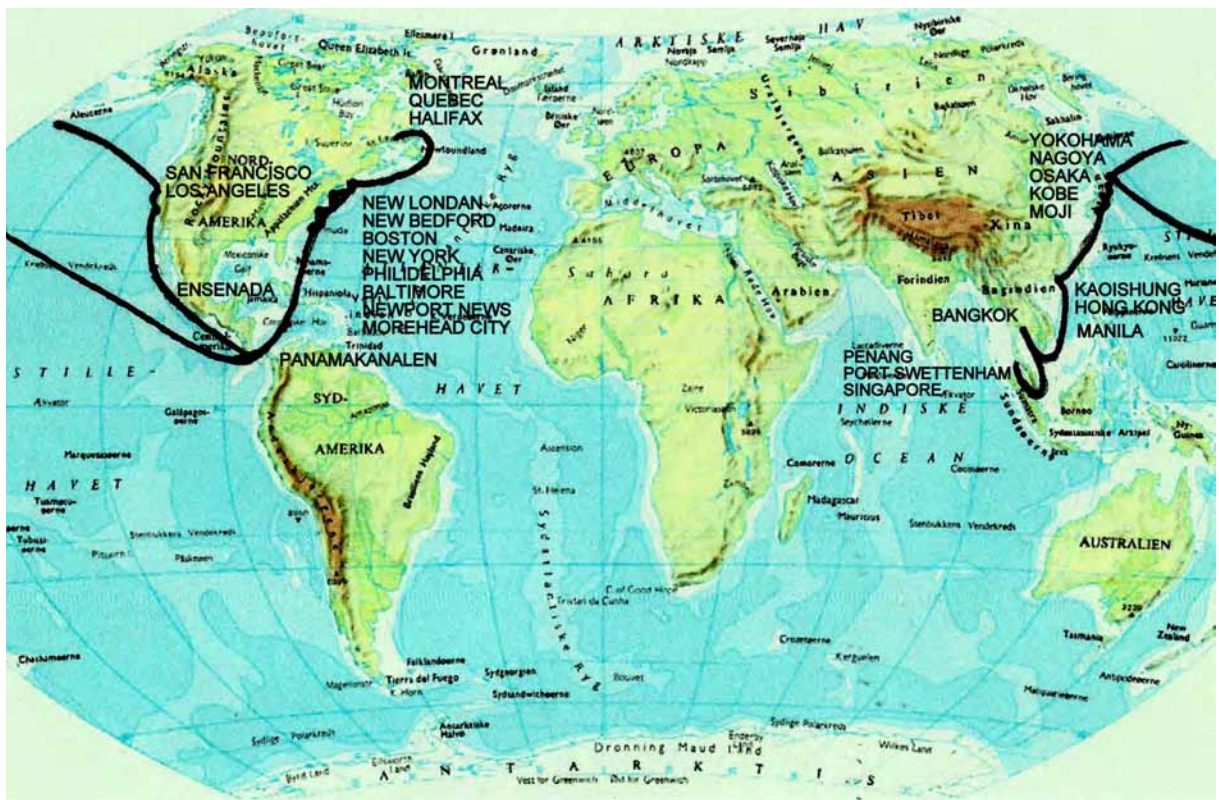
Slukning af brand i det store oliekar, slangerne holdes af to mand i det der kaldes sva-nehals. Foto: Privat.

Nybagt mester - og far på langdistance.

Efter veloverstået eksamen som maskinmester i 1970, mønstrede jeg så ud som 2. mester på mit "gamle" skib, Cecilie Mærsk. Denne gang var Birgit med på hustru medrejse.

Hendes kvalme viste sig at skyldes andet end søsyge, og glæden var stor over den forestående familieførøgelse. Men det var ikke uden forhindringer, at jeg blev far for første gang, på langdistance forstås. Familiens førstefødte var fem måneder gam-, før jeg så ham første gang.

Filippinerfarten



Efter at jeg i april 1970 var færdig på Odense Maskinmesterskole med bestået maskinmestereksamen, og efter at have deltaget i et par kurser, deriblandt Rederiforeningens kursus i ledelse, var jeg klar til at udmønstre som maskinmester.

Jeg havde ansøgt rederiet om hustru medrejse for Birgit, og vi fik besked om at jeg den 10 maj i New York skulle mønstre i Cecilie Mærsk som 2. Mester og hun skulle med.

Vi landede i J. F. Kennedy-lufthavnen, men da vi skulle have vores bagage, manglede hun den ene kuffert. Den blev meldt savnet, og vi ville høre nærmere. Vi blev sammen med de andre hentet af Charlie Andersen og kørt ned til Pier 11.



Birgit betragter Cecilie Mærsk ligge til kaj ved Pier 11, hjulpet af slæbebåd fra Moran. Foto: Privat.

Det var jo spændende, at skulle mønstre Cecilie Mærsk for anden gang, og nu som maskinmester. Det nærmede sig at være to år siden, jeg afmønstrede som maskinassistent. Det at Birgit var med, var også dejligt. Vi skulle nu sammen opleve det, der i flere år havde været mit liv.

Skipperen var min gode ven Mogens H. Ryge og Maskinchefen var C. B. Svendsen. Vi havde lige tid til et familiebesøg hos min onkel Viggo og Mrs. Jackson på Staten Island.

Derefter var der afgang til Canada, op af St. Lawrence til Quebec og Montreal og via Baltimore tilbage til New York.



Maskinaspirant Anker Drejer instrueres i at sætte generator ind på hovedtavlen.
Foto: Privat.



2. Mester på manøvre-
vagt i kontrolrummet.
Foto: Privat.

Medens vi lå i Baltimore var Birgit sammen med Overstyrmand Steen Knutsens kone en trip i Washington, hvor de blandt andet så Det Hvide Hus, Capitol og Arlington kirkegården med Kennedys grav.

Til bage til New York, hvor hendes manglende kuffert kom, den havde været en tur i Florida. Vi fik også her tid til lidt sightseeing. På Manhattan besøgte vi Empire State Building og så Central Park og Times Square.

Derefter gik det ned til Panama kanalen og videre op langs USA's østkyst til Los Angeles.

I Los Angeles fik vi Kofoed, en ældre dansk-amerikaner til at køre os lidt rundt, hvor vi besøgte blandt andet Marineland og Disneyland.



Birgit hilser på en af figurerne i Tegneseriefigurparaden i Disneyland . Foto: Privat.



Birgit og Ib fotograferet i Disneyland. Foto :Privat

Så videre til San Francisco, en af de rareste byer jeg kender. Om aftenen var vi rundt for at se den del af byen, som jeg jo kendte bedst til. En tur med den berømte Cable Cars fra Market street op til Chinatown. Og derfra over på Red Garter Inn, for at få en kande øl og høre lidt banjomusik.

Næste dag var vi med den norske sømandspræst på en større tur, over Golden Gate Bridge til Soslito, hippiernes foretrukne tilholdssted. Derefter til San Quentin fængslet, hvor vi var på rundvisning, Birgit så dog ikke dødsgangen, idet der ikke der er adgang for kvinder. Derefter til Seal Rocks, samt de store Reed Wood skove, med træer på 8-10 meter i diameter og en højde som er svær at bedømme.

På det tidspunkt var Birgit allerede, udover lidt søsyge, begyndt at blive lidt sløj med blandt andet lidt morgenkvalme. Var vores ønske gået i opfyldelse, var hun mon gravid.

Fra San Francisco en rolig sejlads, over Stillehavet til Manila.

Vi havde kun kort tid der, så det eneste, vi desværre så, var de kendte steder nede ved havnen.

Jeg husker en episode oppe på "Pissekroen", hvor vi sad og fik en stille øl og snakke med damerne. Og pludselig sagde en af dem til Birgit, på sit gebrokkne dansk: "Hvis Ib gå med damer, jeg ringe dig og du hænge ham ude på lokum".

Vi nåede da også en tur over på Svend Mærsk, for at besøge hovmesteren Kurt Mikelsen, min gode ven fra Leda Mærsk, hvor han havde været kok.

Fra Manila til Singapore, hvor vi også nåede lidt sightseeing og derfra videre op til Bangkok.

Glædelig nyhed:

Morgenkvalmen og de andre symptomer var nu så udbredte, at der vist ikke var nogen tvivl længere, men vi ville selvfølgelig gerne have det bekræftet, så Birgit måtte til lægen.

Lægen i Bangkok var danskeren Ejner Ammundsen, han var broder til den første medicinaldirektør i Danmark Esther Ammundsen og var som det sorte får i familien, efter sin lægeeksamen sendt ud at rejse. Han blev i Bangkok resten af sit liv og havde der sin lægepraksis, som blandt andet rederiet benyttede. Han var et af de rareste og behageligste mennesker vi har mødt. Birgit blev undersøgt, og han kunne konstatere, at hun var omkring fire måneder henne. Så det må siges at vi begge var meget glade, og lykkelige.

Ammundsen havde af Ryge fået besked på, at der på medical-rapporten ikke måtte stå ordet "pregnet". I det jeg så ved en eventuel hjemrejse før tiden, ville komme til at hænge på alle rejseomkostningerne. Så der stod så vidt jeg husker at han havde konstateret at hun havde noget mavekatar.



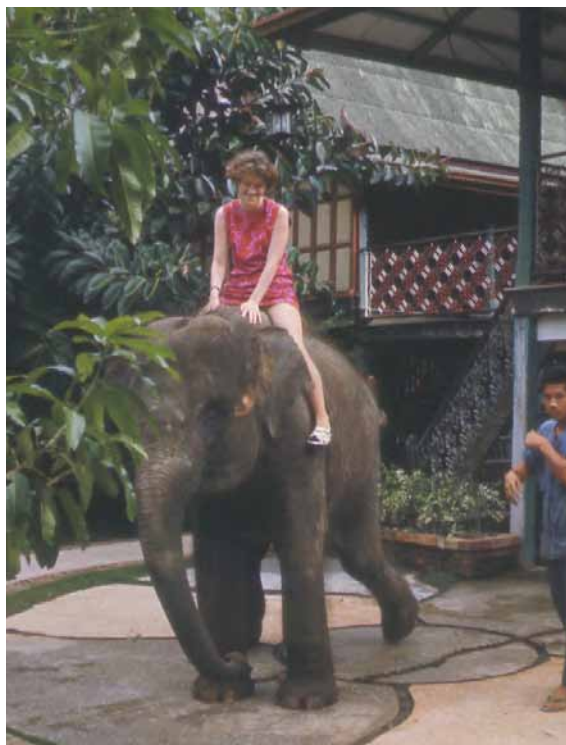
Birgit var lige før vi kørte tilbage skibet, henne ved Ammundsens lille hustempel. For at takke for den glædelige meddelelse.
Foto: Privat.

På vej ned til skibet var vi lige en smut inde på Mosquito Bar, for at aflevere et par flasker til "skorstenen". Og derefter over på Mariners Club, for stille og roligt at fejre det med lidt god mad, så vidt jeg husker fik vi Lobster Thermidor. Nede ombord blev den for os gode nyhed også fejret med et par flasker nede i matrosmessen.

De næste dage, hvor jeg havde fri, var vi så rundt for at se lidt på Bangkok. Templer og selvfølgelig Flydende marked.



Flydende marked. Foto: Privat.



Birgit på elefant. Foto: Privat.

Fra Bangkok videre til Hong Kong, hvor vi også fik tid til lidt sightseeing, udover lidt slentren rundt på Kowloon, hvor vi jo selvfølgelig var oppe hos Henderson & Co for at købe en kamfertræskiste. Vi nåede også en tur med Star Ferry over til Hong Kong øen, op på udsigt stedet Peak, samt ud til den store flydende restaurant i Aberdeen. Thomsen & Co, skrædderen, blev selvfølgelig også besøgt og han inviterede os op til diner, på en af de største restauranter på Nathan Road.

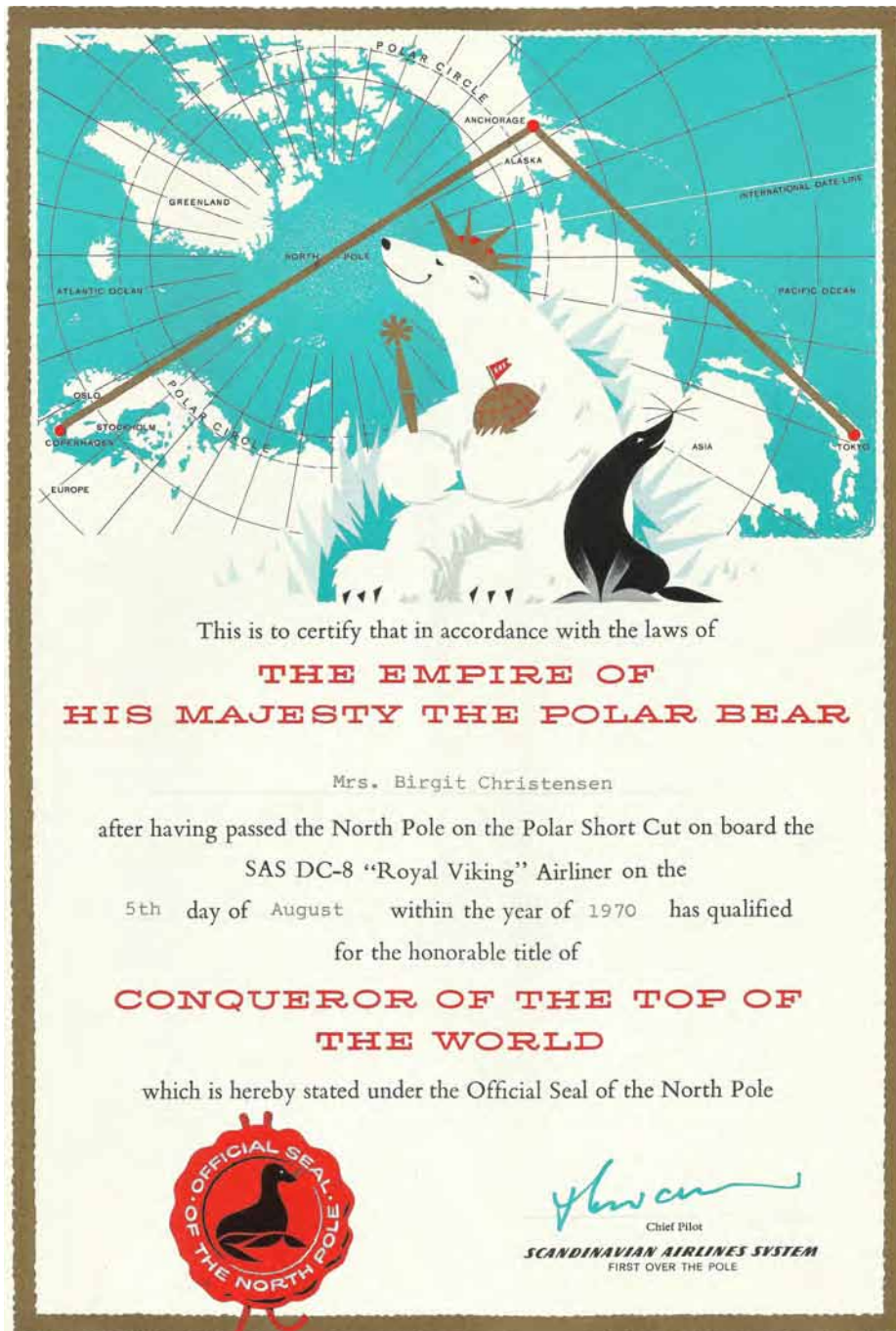
Birgit indlagt i Japan:

Fra Hong Kong til Taiwan, hvor Birgit desværre fik en kraftig influenza. Så da vi kom til Moji i Japan, måtte hun til lægen igen. Vi kunne nu ikke skjule at hun var gravid, så nu kom det officielt frem på medical rapporten. Men skipperen Mogens Ryge fik arrangeret at teksten blev formuleret således, at hvis lægen i Yokohama valgte at sende hende direkte hjem. Så var jeg garderet mod omkostningerne ved både et evt. sygehusophold og hjemrejsen.

Da vi kom til Yokohama den 1. august, besluttedes at indlægge hende på det Internationale Bluff hospital, hvor hun lå fem, dage før hun rejste hjem.

Efter et par dages indlæggelse, skulle vi sejle videre mod USA, og jeg måtte da forlade hende. Så hun var nu helt "alene" omgivet af søde japanske sygeplejersker, indtil hun den 5. august blev fløjet hjem.

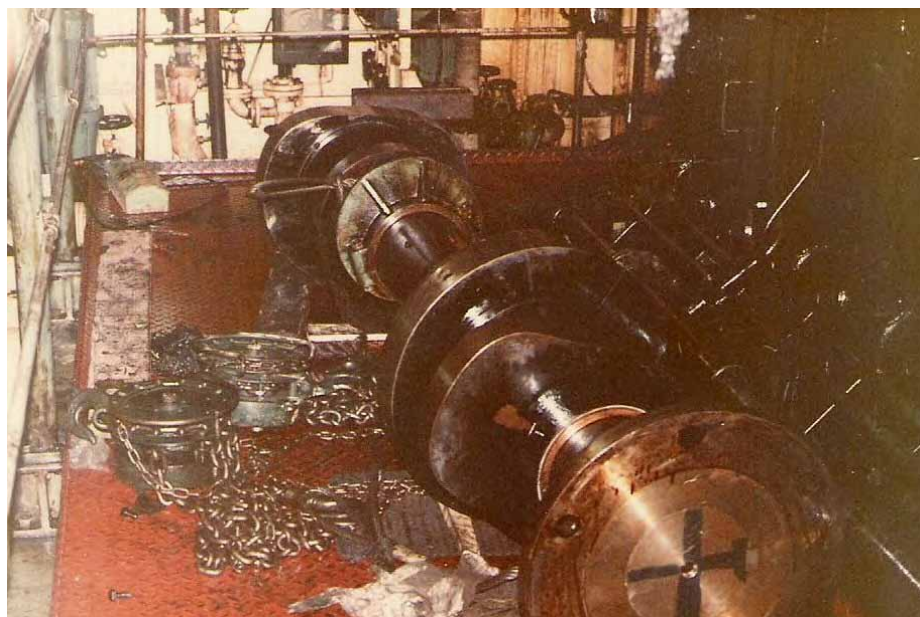
Hjemrejsen med SAS til København, gik dengang over Nordpolen med stop i Anchorage i Alaska. Og der blev af SAS udstedt certifikat, som bekræftelse på, at hun havde fløjet over Nordpolen.



Birgits Nordpolscertifikat.

Igen uheld med maskinen:

Det var ellers gået stille og roligt med maskineriet, uden de store problemer specielt set i forhold til hvad jeg tidligere havde oplevet ombord. Men vi havde nu fået problemer med husene for kamakslen, de gik løse, så ud over jævnligt at efterspænde boltene så måtte de to forreste yderligere fastholdes ved hjælp af taljer. Da vi med flyfragt modtog de nye huse, måtte vi så i gang med det forholdsvis store og besværlige arbejde som denne udskiftning viste sig at være.



Forreste sektion af kamakslen nedtaget, for udskiftning af husene. Foto: Privat.

Telegram flere dage undervejs:

Så gik det for så vidt stille og roligt for mig de næste måneder - indtil den 21. november 1970, hvor vores søn blev født ca. tre uger for tidligt. Det varede dog et par dage fra han var født, før jeg fik beskeden. Vi var på vej over Stillehavet, fra Japan mod USA, og der er et område hvor det ikke er muligt over radioen at få direkte forbindelse med Lyngby Radio.

Da telegrammet fra Birgit kom, blev det højtideligt afleveret af telegrafisten og skipperen sammen med et lykønskningskort fra besætningen. Skipperen medbragte også en kasse øl i dagens anledning. Samme aften havde jeg en telefonsamtale med Birgit, den foregik fra Lyngby Radio over en amerikansk kyststation. Meddelelsen om fødslen blev fejret godt og grundigt i flere dage. Da vi ankom til New York fik jeg i et brev de første billeder af vores søn.



Det første billede jeg modtog af min søn, fotograferet på Odense Sygehus kort efter fødslen. Foto: Privat.

Juleaften 1970 i officersmessen:
 Maskinaspiranten yderst til venstre er i gang med risalamanden, mens der fyres op under tobakken rundt om bordet. Ved siden af aspiranten sidder jeg selv, dernæst 1. Mesters hustru og 1. Mester Jens Erik Schou. Nærmest kameraet med ryggen til maskinasistenten Willy og juniormesteren Keld D. Johansen yderst til højre i billedet.
 Foto: Privat.



Den anden side af bordet. Fra venstre elektriker Ole Arnoldi, der er ved at tage flæskesteg, juniormesteren, en maskinaspirant, assistenten Willy og bagerst telegrafisten. Foto: Privat.

Det andet bord: 2. stmd. og hovmesteren "Mor Danmark". Foto: Privat.



Ingen afløser:

I slutningen af marts 1971 var jeg klar til at afmønstre i New York. Ja, faktisk afmønstrede jeg den 23. marts, men da rederiet åbenbart ikke kunne få fat i en afløser alligevel, så blev jeg påmønstret igen.

Men jeg skulle hjem. Koste, hvad det ville. Hjemme stod vi overfor at skulle flytte til en større lejlighed, og vi skulle have barnedåb. Det var datoer, der ikke kunne ændres. Barnedåben var oprindeligt planlagt til 12. april, min fødselsdag og han var nu også ved at være så stor, at det kneb med at kunne være i familiedåbskjolen. Men det endte med, at Birgit for en sikkerheds skyld måtte udskyde datoen for dåben til den 25. april.

De rederiet stadig ikke kunne skaffe en afløser, og vi ombord havde en juniormester, så foreslog jeg, at de rykkede både ham og 3. Mester op, så 3. Mester blev min afløser, så jeg kunne komme hjem. Det blev accepteret af rederiet, og jeg kunne så endelig nu for anden gang mønstre af, og rejse hjem.

For første gang skulle jeg så se vores søn, der i mellemtiden var blevet knap fem måneder gammel.



Familien Christensen, ved Jesper,s barnedåb. Foto: Privat.

Tilbage til Cecilie Mærsk, af sted før konflikt:

Kort før min ferie var færdig i juni måned 1971, udsendte skibsofficersorganisationerne konfliktvarsel overfor rederiforeningen. Maskinmestrenes Forening var iblandt de foreninger der stod bag varslet. En evt. kommende konflikt kunne dog kun i gang sættes for de medlemmer, der befandt sig i Danmark og derfor arbejdede rederiet på højtryk for at få sendt så mange som muligt - udenfor Danmarks grænser.

Ifølge rederiets plan, så skulle jeg påmønstre Cecilie Mærsk som 2. Mester i New York medio juli. Det var så tredje gang i skibet. I stedet blev jeg så sendt af sted sidst i juni og blev i stedet for New York sendt til Balboa (Panama City) på vest siden af Panama kanalen. Konfliktvarslet blev imidlertid afblæst, så da jeg mellemlandede i Madrid, for at komme videre til Panama, var det hele overstået. Cecilie Mærsk var på dette tidspunkt, knapt afsejlet fra Japan

Her i Balboa opholdt jeg mig i små to uger, før Cecilie Mærsk ankom. Det var lidt kedeligt at gå der alene, men jeg tog flere gange toget til Cristobal, for at besøge skibe fra rederiet, der var inde for at bunkre. Upåagtet af om jeg kendte nogen ombord, bare for at få en snak og et stykke rugbrød med leverpostej.

Jeg kom ombord i Cecilie og sejlede så med til New York som ekstra mester, idet ham jeg skulle afløse, først skulle mønstre af i New York.

Skipperen var Ernst Jørgensen "Sure Ernst". Han var amerikansk gift og bosat i New York. Jeg husker, at han havde en Pontiac Bonneville - en ordentlig flyder - og som han yndede at sige, der kan være 15 kasser øl i trunken. Maskinchefen var H .K .Holmelin.

Da vi kom til New York var der besked fra rederiet. Jeg var udnævnt til 1. Maskinmester og skulle rejse til Penang for at mønstre i Chastine Mærsk (et af søsterskibene til Cecilie Mærsk, men bygget i Norge).

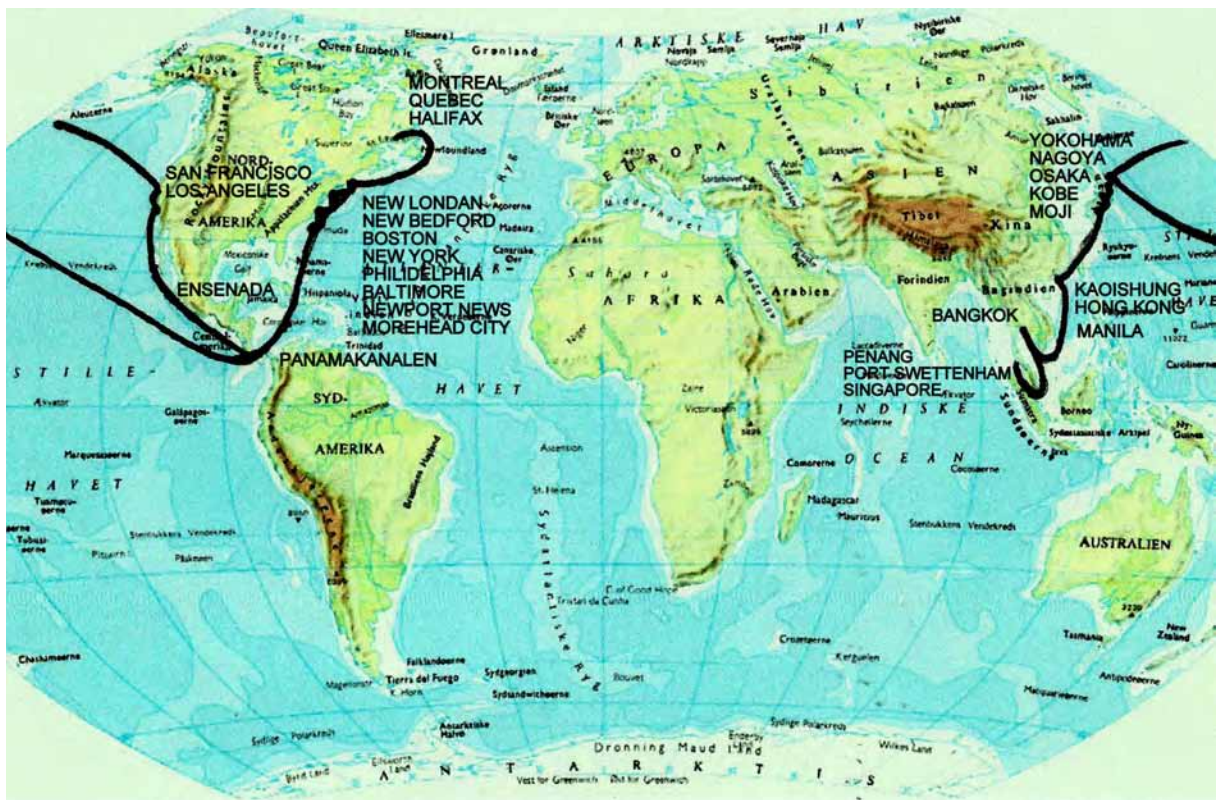
Jeg sejlede dog med ned til Newport News i Virginia. Min afløser var kommet i New York, men Chieffen ville gerne have at jeg tog turen med ned af kysten, sammen med ham.

Ole Arnoldi og jeg mønstrede af og rejste sammen til København. Så alt i alt var min flyvetur i et stræk : Newport News - Washington - New York - København - Athen - Kuwait - Singapore- Penang.

Varm debut som 1. Mester i nok en C-båd.

Første udmønstring som 1. mester blev en travl tid om bord på Chastine Mærsk, hvor ikke alt fungerede efter hensigten. CO₂- anlægget viste sig blandt andet at være temmelig selv rådende. Senere førte defekte brændstofventiler på hovedmotoren, til temperaturer langt over det røde felt.

Filippinerfarten



Jeg mønstrede på Penang. Skipperen var Helge Holm, der var færing, men dog bosat på Fanø. Maskinchefen var Mogens Hansen, en stille og sindig sønderjyde. Det var så min debut som 1.Maskinmester, jeg stod nu for første gang med ansvaret for den daglige ledelse af maskinbesætningen, samt driften af maskinrummet. Efter Penang, den lille ø i Malacca strædet, gik vi til Singapore. Malacca strædet var et område der allerede den gang var en del hærget af pirater, så når vi sejlede der havde vi vagt på dækket og spuleslangerne klar ved lønningen. Efter lastningen i Singapore gik vi til Hong Kong for at gå i dok. Det var så også første gang, at jeg skulle være ansvarlig for det daglige tilsyn ved en dokning.



Chastine Mærsk i dokken i Hong Kong i 1971. Foto: Privat.

Dokning i Hong Kong:

Før dokningen havde jeg et større arbejde med at sætte mig ind i alle punkter i doklisten for at være så godt forberedt som muligt. Jeg jo var lige tiltrådt og havde derfor ikke deltaget i udarbejdelsen af listen.

Det var på det tidspunkt kutyme, at alle skærmydsler med værftet i det store og hele løstes i et samarbejde mellem værftet og 1.Mester - for så vidt opgaverne lå under maskindepartementet. Vedligehold, malerarbejde, alt på dækket og evt. nye pakninger i bundpropperne var under overstyrmandens ansvarsområde.

Der var også den evindelige debat om, hvorvidt nu dette og hint var omfattet af dokplanen og dermed indregnet i værftets tilbud på dokningen.

Hvis konklusionen blev, at en nærmere defineret opgave ikke var omfattet af dokplanen, så ventede forhandlingerne om, hvad det så ville koste i "kineserpenge" at få arbejdet lavet.

Det var en travl periode, hvor der var noget hele tiden, både dag og nat.



Chastine Mærsk i dokken, hvor der bundmales.
Foto: Privat.



Der gøres klar til at demontere rør og skrue for trækning af skrueakslen. Foto Privat.

En ting var tilsyn med arbejdets udførelse. Noget andet var slutkontrollen, hvor der løbende skulle kvitteres på værftets rapporter, så der var nok at gøre for os alle sammen.

Udover de almindelige dokningsarbejder i maskinen såsom overhaling af søventiler og filtre, så havde vi en del reparationsarbejder på hovedmaskinen. Dette blev dog udført af Brigantine Service.

Selv om der var travlt under dokningen, blev der dog også tid til et par små ture i land, mest for at få noget godt at spise.

Efter ud dokning og lastning sejlede vi til Japan, hvor vi afsluttede lastningen på vestkysten i Yokohama, og derefter gik rejsen mod Panama.

Tæt på at gå helt galt:

Under denne rejse havde vi et uheld, som kunne have fået de forfærdeligste konsekvenser.

En lørdag eftermiddag, da jeg lå og fik en lur på sofaen, hørte jeg en hvislende lyd. Jeg troede først, at det var kammerdrengen, der støvsugede, men jeg skulle blive klogere. Det viste sig at være vores CO₂-anlæg til brandslukning i maskinrummet, der var startet af sig selv og havde udløst hele batteriet af flasker. Grundet CO₂en "døde" hele maskineriet. Vi kunne ikke finde 3. Mester, der havde vagten. Så jeg besluttede at tage friskluftsapparat på og gå ned i maskinrummet for at lede efter ham.

Det er ikke let at orientere sig i et mørkt maskinrum med en lommelygte og da slet ikke med friskluftsmasken på, men jeg fandt ikke nogen dernede. Jeg kom derfor op fra maskinrummet uden resultat, og da han stadig ikke var fundet, måtte jeg derned en gang til, men stadig uden resultat. Det viste sig, at han havde ligget ude på bakken for at tage solbad. Derude havde han ikke bemærket noget, ikke engang da skibet var stoppet. Ved hjælp af strøm fra nødgeneratoren fik vi gang i maskinrumsblæserne og fik udluftet, og nogle timer senere var vi sejlede igen. 3. Mester, der jo havde vagten og alligevel var gået ud på bakken for at sole sig, fik både af Chiefen og jeg en skideballe af den store slags. Og han blev da også sendt hjem ved ankomsten til Panama. Vi fik også i Panama et nye sæt CO2 flasker.

Besøg hjemmefra:

På USAs østkyst truede en havnearbejderstrejke med at blive langvarig. Blev den det, kunne det resultere i en kortere eller måske længere oplægning af skibet i New York. Rederiet havde derfor arrangeret, at vore kone kunne få en lille trip herover. Birgit rejste sammen med skipperens kone over til os, så hun og jeg havde et par rare uger sammen, der både gik med familiebesøg og lidt sightseeing. Da strejken var overstået, gik vi i fart igen med lastning og losning på østkysten samt Canada. Og var så på vej mod Panama igen.



Chastine Mærsk, liggende ved Pier 11 på Brooklyn. Der losses både med bomme samt af sideportene. Foto: A.P. Møller.

Varm maling:

Vi havde haft en der problemer med brændstofventilerne til hovedmotoren, idet de "sled" spidsen af dysen, så i stedet for at forstøve olien i den normale cirkel, sendte de kun en stråle lige ned mod stemplet. På grund af travlhed med andet - tror jeg nok - havde vi sprunget udskiftningen af et par ventiler over og havde troet, at det gik nok. Men det gjorde det bare ikke.

Vi fik pludselig en kraftig stigning i smøreolietemperaturen på en cylinder på hovedmotoren som udløste en slow down alarm - altså motoren gik automatisk ned i fart.

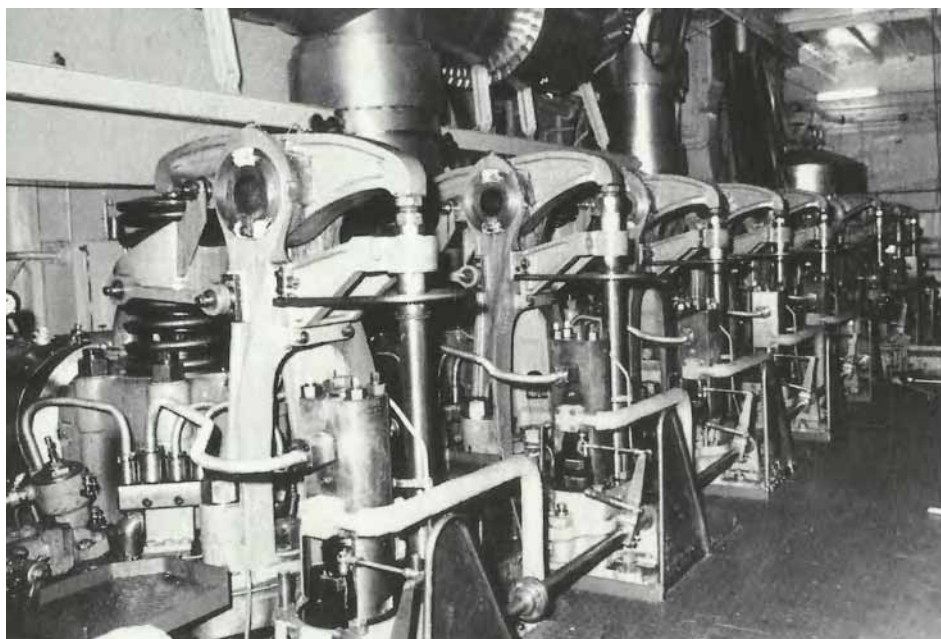
Da vi kom ned i maskinrummet og fik stoppet motoren, kunne vi se, at alt malingen omkring et cylinderparti var "brændt".

Vi startede med at tage topstykket af, det gik også rimeligt, bortset fra at det ikke var muligt at fjerne de ventiler, der var monteret på topstykket, de var brændt fast.

Så kunne vi konstatere, at brændstofventilen faktisk havde fungeret som en skærebænder og brændt et mindre hul i toppen af selve stemplet. Af dette havde smøreløsen, som bliver ledt op indvendig i stemplet for køling, haft fri adgang til selve cylinderrummet og derved til brændoliens eksplosionskammer.

Vi havde et stort arbejde med at tage selve stemplet og stangen op, hvorefter vi konstaterede at det hele havde været så varmt, at stangen var anløbet og krum.

Det hele måtte skiftes. Og medens vi stadig lå stille, trak vi alle de brændstofventiler der ikke indenfor den sidste måned var skiftet, op for kontrol.



Maskintoppen med udstødningsventiler. Foto: A.P.Møller.

Løsgået plejlstang:

Efter denne reparation gik det godt en tid, lige indtil en eftermiddag på vej over Stillehavet, hvor freden igen blev afbrudt.

Pludselig føltes det som om skibet "hoppede". På vej ned i kontrolrummet kunne jeg mærke, at det blev værre, så det første jeg gjorde var at stoppe hovedmaskinen.

Efterhånden som omdrejningerne faldt, blev det stadig værre og værre.

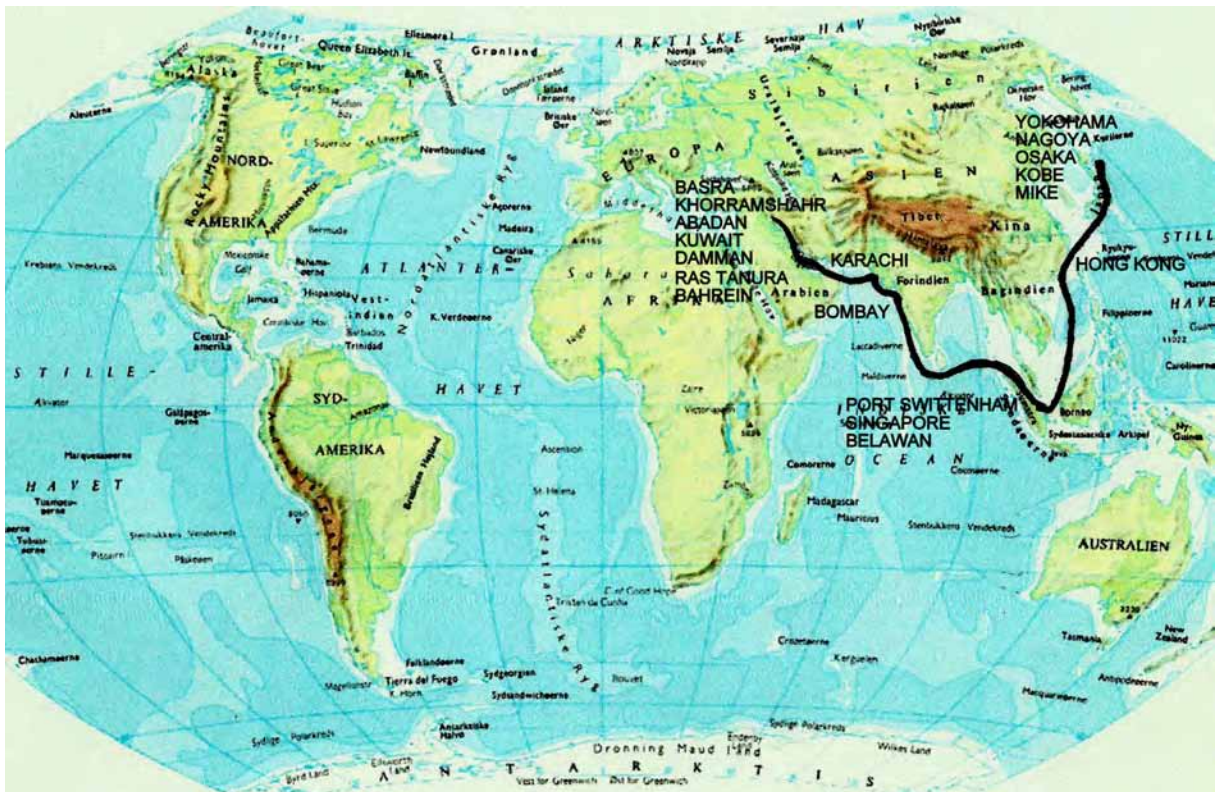
Vi kunne konstatere, at vi havde en løs gået plejlstang, idet den ene bolt i lejet var knækket. Hvis der var gået megen længere tid, før vi havde fået stoppet hovedmotoren, så havde vi haft det, der kaldes "et ben ud gennem siden". Derefter havde der så kun været en mulighed for at komme videre, det var med slæbebådsassistance. Vi fik skiftet begge bolte og skrabet skaderne på lejet væk. Ved kontrol af de andre lejer fandt vi yderligere to bolte, der var løse.

Jeg skulle kun være i Chastine Mærsk som ferieafløser, og fik besked på, at jeg skulle afmønstre på Penang og rejse til Japan for at påmønstre Rita Mærsk.

Tanken om at sige op meldte sig i roderiet på Rita Mærsk.

Efter ferieafløsning som 1. Mester i Chastine Mærsk afmønstrede jeg på Penang og rejste til Japan for at mønstre i Rita Mærsk. Havde jeg på forhånd vidst, hvad der ventede mig, havde jeg nok takket pænt nej. Maskinrummet var et syndigt svineri og rod, og arbejdsklimaet mellem maskinchefen og jeg viste sig at blive temmelig anstrengt.

Japan-persergolfen farten





Rita Mærsk, bygget på Nakskov Skibsværft i 1955. Foto: Privat.

Jeg mønstrede i Kokura i det sydlige Japan. Skipperen var J. Egholm og Maskinchefen var "Dragør Jensen". Det skulle desværre vise sig, at jeg fik de allerstørste samarbejdsproblemer med sidstnævnte.

Jeg har sjældent set så beskidt maskinrum, som, det der mødte mig på Rita Mærsk. Der var "lort" alle vegne og olien drev ned af hovedmotoren.

Det var også som at blive sat årtier tilbage, pludselig, efter de år i skibe med vagtfrit maskinrum, nu igen skulle til at gå sø vagt i maskinen.

Men mine iagttagelser skulle blive endnu værre, viste det sig.

Motormændene opsagt:

Da motormændene den første morgen tørnede til, gav jeg dem besked om at gå i gang med deres arbejde, som helt kort lød på rengøring. De så meget mopsede ud, og kort tid efter forsvandt de. Jeg fandt dem henne agter i motormandsmessen, hvor de var i gang med en flok morgenpilsnere.

Da det havde stået på et par dage, meddelte jeg Chieften, at jeg ønskede hele "banden" afmønstret, når vi kom til Yokohama. Menige besætningsmedlemmer havde en opsigelse på syv dage, så det var nu de skulle siges op.

Han tog min besked meget ilde op, og han mente nærmest, at det var mig der var noget i vejen med. Skipperen, der længe havde været træt af forholdene, holdt dog med mig. Og så var den mundtlige kommunikation mellem Chieften og mig slut.

Små sedler:

Al kommunikation med Chieften foregik fra den dag, på små sedler, der blev skubbet ind under dørene.

Vi mønstrede en ny motormandsbesætning med "Den Kolde" som donkeymand. Vi kendte hinanden fra Effie Mærsk, og det var ved et møde oppe på Viking Bar, over en flaske sprut, at vi aftalte at han skulle skaffe den nye motormandsbesætning.

Alternativet ville være en flok Hong Kong kinesere. Han troede, at vi gik i "Fillippinerfarten", og jeg nænnede ikke at fortælle ham, at vi skulle på Persergolfen. Havde jeg gjort det, tror jeg, at hele flokken var mønstret af igen. Nå de tog det alle i stiv arm, og vi blev enige om at få ryddet op og få maskinrummet til at skinne.

Da det blev tid for års optælling af reservedele, kom mit næste chok. Aldrig har jeg set så mange gamle og slidte dele figurere som nye. Jeg tror, at det brugelige maksimum udgjorde 40 pct. af alt, hvad det lå i skuffer og skabe.

Så røg sedlerne ud og ind af dørene hos Chieffen og mig igen.

Kinesisk 3. Mester:

I Hong Kong mønstrede vi en ny 3. Mester, en kineser. Han var en flink fyr, der startede med at putte 100 US dollars i min skjortelomme. Det ændrede dog ikke ved min overbevisning om, at hvis han var mester, så var det skomagermester.

Hver gang han havde vagt, purrede han mig op til flere gange med spørgsmål, de var formuleret på små lapper papir og med skitser. Og startede altid med ordene: "Dear sir First Engineer". Jo manden var høflig nok.

Så da jeg jo ikke var på talefod med Chieffen, og da han ikke besvarede mine sedler omkring dette, så måtte jeg via skipperen, som meddelte Chieffen, at det var hans ansvar at tage hånd om 3. Mester, og besvare hans spørgsmål. Det øgede vist ikke min popularitet hos ham.

Vi sejlede så mod Singapore og videre mod Bombay i Indien. Det var under den Indisk Pakistanske Krig i 1971, som endte med dannelsen af den uafhængige stat Bangladesh.

Disse forhold udløste risikotillæg som var på 2571 kroner om måneden mod min månedlige hyre på 4728 kroner. Og Bombay, var lige akkurat inden for det område der udløste tillægget.

Vi holdt jul i Bombay, det var hyggeligt med 35 graders varme og uden aircondition, og jeg kan huske, at skipperen forlangte, at vi stillede i sort uniform, til julemiddagen. Derefter var det Karachi og derfra op i Persergolfen og videre op i Shat al Arab kanalen til Khorramshahr i Iran og Basra i Irak. Begge et par forfærdelige, gudsforladte steder. Varmt og væmmeligt. Allerede dengang var der uvenskab mellem Irak og Iran. Lodsens fra Iran bevægede sig overhovedet ikke over i den side af skibet der vendte mod Irak, og modsat med lodsens fra Irak.

Lastfryse-anlægget defekt:

Derfra fortsatte vi ned til Kuwait og Bahrain og derfra videre ned mod Singapore, hvor vi fik ordre til at gå over til Belawan på Sumatra for at tage en last rejser i vores fryselastrum.

Vi skulle selv nedfryse dem. Fryselasten havde ikke været i brug i flere år, men Chieffen havde bedyrede overfor skipperen, at anlægget var i orden.

Da vi begyndte at precoole, fik jeg mit tredje chock, kondensatorerne var så utætte ud til kølevandssiden, at ammoniakken forsvandt næsten hurtigere, end vi fyldte på. Samtidig var kølekompressorerne også mere eller mindre defekte.

Jeg husker, at vi efter en svær kamp under afprøvningen af frysekapasiteten, nåede ned på minus 12 grader, men aldrig de 21 grader som var kravet.

Jeg var overhovedet ikke i land i Belawan, en plads hvor jeg ikke havde været siden min assistent tid i Leda Mærsk.

Jeg arbejdede hele natten med kompressorene, blandt andet skiftede jeg ventiler på den ene af dem. Men lige meget hjalp det, idet det alt overskyggende problem var de utætte kondensatorer, hvorigennem vi mistede kølemidlet, ammoniakken. Som sædvanligt så jeg ikke noget til Chiefen, så jeg meddelte skipperen at det ikke gik, og vi måtte droppe lasten.



Rita Mærsk i Hongkong, liggende på "strømmen" i bøje, medens der lastet og den lyseblå farve opfriskes. Foto: A.P.Møller.

Rejelast "skovlet" ud:

Chiefen fik dog på trods af mine protester overbevist skipperen og Lloyds om, at fryse anlægget var i orden, og at vi nok skulle nå ned på temperaturen. Så enden på det blev at vi lastede rejerne.

Jeg gjorde hvad jeg kunne, men temperaturen fik vi aldrig under 8 minusgrader, så da vi kom til Hong Kong, måtte hele lasten af rejer "skovles" ud.

Det viste sig senere, ved min hjemkomst, at Chiefen for at redde sin egen "røv", over for rederiet havde beskyldt mig for fejlen.

Jeg skulle mønstre af i Hong Kong og rejse hjem. Og ved gud jeg glædede mig, som jeg aldrig havde glædet mig før.

Jeg meddelte skipperen, at jeg var klar og min afløser var kommet. Men da vi skulle i dok, og da min afløser ikke før havde prøvet en dokning som 1. Mester, insisterede Chieften på, at jeg blev ombord, indtil vi var uddokket.

Af hensyn til skipperen accepterede lidt modvilligt jeg dette. Men jeg udvekslede ikke et ord med "Dragør Jensen" under hele dokningen.



Jeg selv og min afløser ved et besøg ombord i Ras Mærsk.
Foto: Privat.

Fra venstre:
Chieften i Ras Mærsk "Fido" og hans Japan-
ske kone "Fidoline" og
min og Birgits gode ven
Overstyrmand Christian
Mebæk. Og som det
kan ses så var der gang
i øl og smøger.
Foto: Privat.



Efter min hjemkomst var jeg til en samtale med Bent Hansen, som dengang var Teknisk chef i rederiet. Vi diskuterede blandt andet situationerne omkring den kinesiske 3. Mester og kølelasten. Og vi var aldeles ikke enige om "Dragør Jensens" udlægning af disse forhold. Efter dette møde, begyndte jeg at overveje at sige op.

Men min gode ven Knud Rasmussen, som var chef for skibspersonel, fik mig over i Supply skibene, så jeg kunne være lidt mere hjemme ved familien. For som han sagde, din fremtid i rederiet er planlagt.

Supply service i Nordsøen.

Min tid i forsyningskibene blev kort. Rederiet levede ikke op til sine løfter om muligheden for mere familieliv. Så efter et halvt år var det slut, min opsigelse blev fremsendt.

Supply service i Nordsøen





Mærsk Server Anchor Handling Tug Supply vessel. Bygget på Århus Flydedok og Maskinkompani i 1971. 757 dwt. 3800 HK og med et pæletræk på 40 tons. Foto: Privat.

Efter aftale, var jeg overflyttet til rederiets afdeling for forsyningskibe. Og mønstrede så for første gang i Mærsk Server i Esbjerg, vi gik ned til Rotterdam og på den tur havde jeg det bedst, når jeg lå ned. Indrømmet, ja jeg var søsyg, det er noget andet at komme fra et skib på en længde på 170 meter og 13900 dwt. til et på 53 meter og 757 dwt. det er helt andre hurtigere bevægelser, som man skal vende sig til.

Besætningen var på ni mand, og kamrene var så små, at man skulle ud på dækket, hvis man skulle skifte mening.

Vi sejlede med gods til borerigge, såsom cement, vand, dieselolie og proviant samt maskindele. Kort sagt alt hvad de havde brug for, til riggens drift.

Udmønstringsperioden var fra Dansk havn to uger ude og en uge hjemme og fra uden lands havn var det fire uger ude og to uger hjemme.

Vi sejlede normalt ud fra følgende steder: Esbjerg, Rotterdam, Aberdeen, Stavanger og Great Yarmouth.

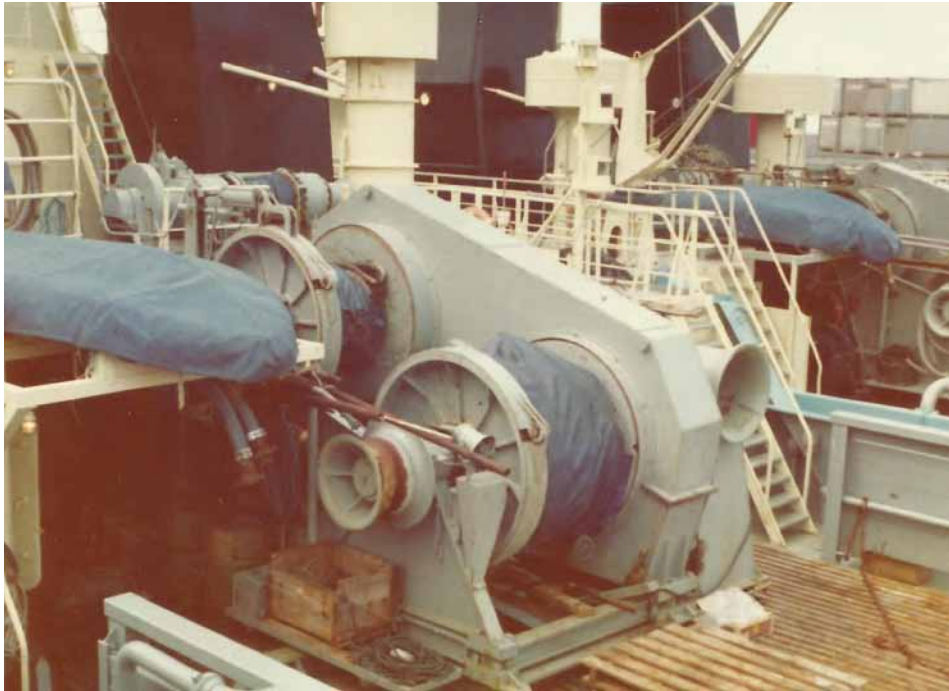
I en periode lå vi dog med Mærsk Server og sejlede gasrør fra Immingham og ud til en stor Italiensk pipelaying barge, som lagde et rør fra et gasfelt og ind til den engelske kyst.

Bjærgningen i Grådybet:

Vi skulle med Mærsk Server gå fra Esbjerg til Great Yarmouth for at indgå i en charter. Lige før afsejlingen, fik vi besked på at gå over under en kran og få vores "slæbeøje" sat på fast på dækket.

En BP tankbåd var gået på grund, ude på Grådybet og en af de lokale slæbebåde fra Claus Sørensen lå uden held og trak i ham. Rederiet øjnede derfor en forretning.

Vi gik ud til haveristen. Ved eftermiddags højvande, satte vi wiren på ham, og efter en times tid var han trukket fri. Vi kunne derefter fortsætte til Great Yarmouth, og alligevel ankomme til tiden.



Thrige buggerspil, spillet som er af waterfall typen var drevet af en dieselmotor og blev betjent fra en manøvre pult, på åbent dæk. Foto: Privat.

Det engelsk BP tankskib
British Trust på 25.000
dwt. som vi trak af grunden.
Foto: aj hawker.



Vi havde bagefter en længere disputts med rederiet vedrørende vores andel af bjærgelønnen. De mente ikke vi havde krav på denne, idet vi var ansat til bjærgere og bugserere. Efter langs tids tovtrækkeri mellem vores organisationer og rederiforeningen, gik A.P.M med til at udbetale besætningens andel. Det blev sommeren 1974, før vi fik pengene og min andel var omkring 6000 kr. med godt 2800 kr. tilbage når skattevæsenet havde været der.

Snart var jeg igen tilbage på Kgs. Nytorv til endnu et nybygningskursus, denne gang for forsyningskibe og i den forbindelse var vi nede på Mak Diesel i Kiel. Og efter en uge på Århus Flydedok tog vi så Mærsk Shipper ud som nybygning og sejlede derfra direkte til Esbjerg.

Jeg husker en episode fra Mærsk Shipper hvor vi var ude ved en rig på Danfelt. Vi havde temmelig dårligt vejr og efter flere forsøg på at få os fastgjort til riggen lykkedes det. Vi skulle så i gang med at pumpe borecement op til dem. Da slangen kom ned var det med en forkert kobling, og det gentog sig et par gange, og de reagerede ikke på skipperens opkald over radioen. Han kravlede så derop og gav dem en skide balle.

Da vi var færdige og skulle sejle væk igen, fik vi besked over radioen at vi skulle blive som standby skib (det var åbenbart straffen). Skipperen slukkede radioen og udbrød, blev der ikke sagt at vi kunne gå ind til Esbjerg, hvorefter vi sejlede.

Det var for øvrigt samme skipper der på sin kammerdør havde et skilt hvor der stod. "Når jeg sover til middag, vil jeg kun vækkes af. 1. Lønforhøjelse 2. min kone på besøg 3. krig 4. besøg af rederen, alt andet må vente til jeg vågner".



Mærsk Shipper ved borerig i Nordsøen. Foto: A.P. Møller



Mærsk Server og Mærsk Shipper ved kajen i Esbjerg. Foto: Privat.

Opsigelsen:

Efter et halvt år i forsyningskibene i Nordsøen, hvor det havde været muligt med et næsten normalt familieliv. Ville man nu sende mig ud på Golfen, hvor udmønstringsperioden var otte uger ude og fire uger hjemme. Det stemte ikke overens med mit ønske om mere tid med familien.

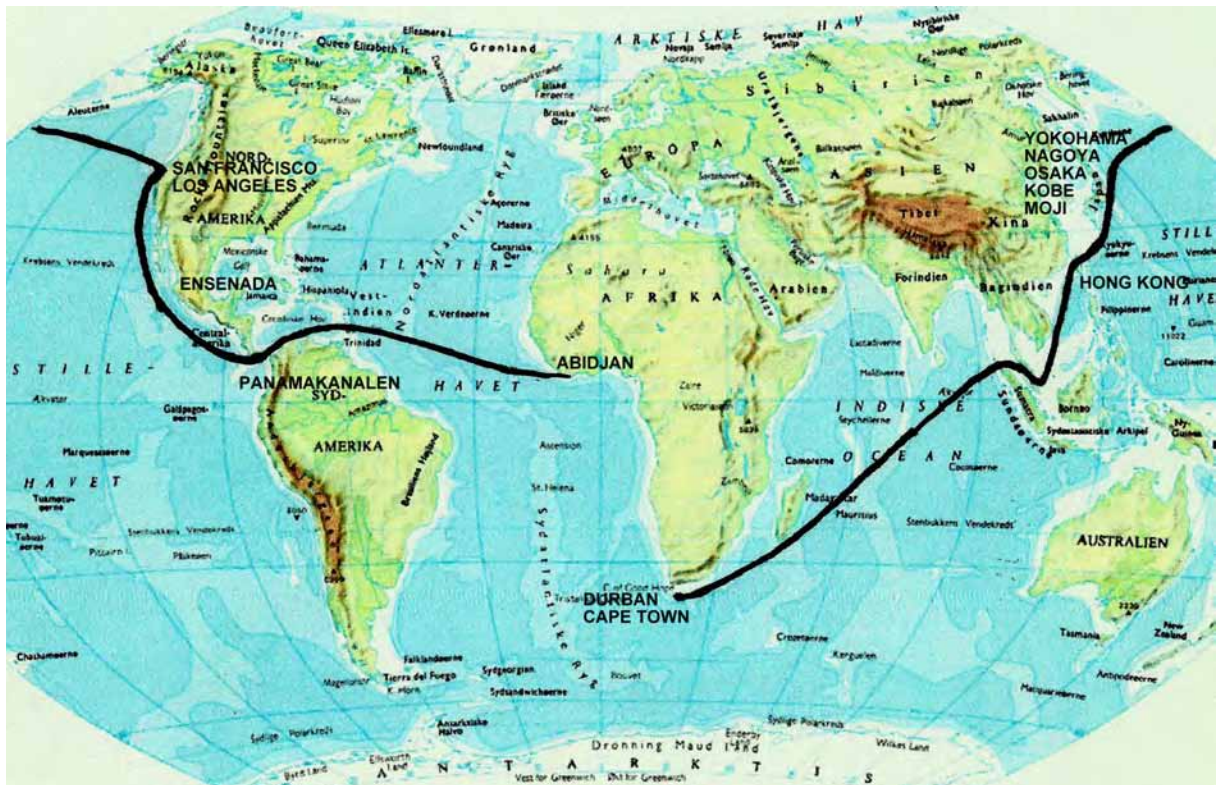
Så med baggrund i dette valgte jeg den 22. september 1972, at opsiges min stilling i rederiet. Knud Rasmussen var ked af min beslutning, og forsøgte at tale mig fra det. Men beslutningen var taget og stod fast.

Det blev så aftalt at min opsigelsesperiode skulle afvikles ombord i Susan Mærsk.

Susan Mærsk på opsigelsen.

Efter kort tid i supplybådene, udmønstrede jeg i Susan Mærsk, i min opsigelsesperiode og dermed sluttede karrieren under den syvtakkede stjerne. Et arbejdsliv på landjorden, ventede nu maskinmesteren.

Afrika farten





Susan Mærsk, bygget på Nakskov Skibsværft i 1954, liggende ved Ocean Terminal i Hong Kong. Det var første gang jeg sejlede med et skib med den nye bemaling, hvor skibsnavnet på skibssiden var erstattet af ordene MAERSK LINE. Foto: Jørn Albjerg.

Jeg mønstrede Susan Mærsk i Abidjan på Elfenbenskysten, Skipperen var J.H. Hansen og Chieften var Asger M. Andersen. Skipperen blev i Los Angeles afløst af Ole Kristensen (kendt fra sin tid som port captain i New York, som Ole styrmand). Jeg rejste ned sammen med 3. Mesters forlovede, de skulle giftes i Abidjan. Så det hele startede med en større bryllupsfest.

De blev gift oppe hos den danske konsul, med en reception på konsulatet. Derefter en reception ombord på Susan Mærsk og endelig en større bryllupsfest oppe på et hotel i byen. Festen var så "saftig" at vi måtte udskyde vores afsejling med et døgn. Vi sejlede derfra til Panama og videre til Ensenada i Mexico, så Los Angeles og San Francisco. Og derfra over Stillehavet til Japan med lastning på hele kysten.

Jeg vil lige nævne at jeg ikke gik søvagt, men dagmand. Førstemestervagten i søen klarede af den meget dygtige norske donkeymand. Så jeg havde nogle afslappede måneder ombord.

På vej over Stillehavet havde skipperen bedt os om at fjerne radiatoren på hans toilet. Hans kone skulle komme i Japan og hun var for at sige det pænt lidt bred bagover, så han havde målt, at uden radiatoren var væk, ville hun svært kunne opholde sig derinde.

Så Chieften og jeg udrustede os for sjovt med en forhammer og håndtaget fra en skærebrænder, bankede på hans dør og præsenterede os som "forhammer og skærebrænderbanden", hvorefter vi fik over nogle bajere planlagde projektet.

I spjældet i Japan:

I Kobe blev Chieften og jeg arresteret af havnepolitiet. Årsagen var at de havde fundet olie i vandet omkring skibet. De tog prøver af vores fuelolie for analyse, men da disse var negative, blev vi efter knapt et døgn løsladt. Det var heldigt, for 3. Mester havde faktisk lænset fra akseltunnellen.

Under "spjældopholdet" sørgede Chiefens japanske kone for god forplejning, så vi led ingen nød. Fra Japan til Hong Kong og videre over Det Indiske Ocean til Durban og Cape Town i Sydafrika.

Jul og afmønstring:

Vi holdt jul i søen på, en rigtig "skibs jul" med juletræ, rigtig dansk julemiddag og julegaver fra familien (jeg havde nok fået min med, da jeg rejste hjemmefra).

Der var også de vante gaver som var indsamlet hjemme og som vi havde modtaget fra Sømandskirken i Hong Kong. Det var de sædvanlige gaver, som et par hjemmestrikkede luffer, vedlagt et kirkeblad og en varmende hilsen fra en ældre dame.

Ved ankomst til Cape Town den 30. december 1972, mønstrede jeg af og rejste hjem.

Ved hjemkomsten til Nyborg færgehavn, blev jeg modtaget af Birgit og Jesper. Jeg var hjemme og den karriere jeg som ungkarl havde planlagt til at skulle være en livsstilling, var endegyldig slut.

To ting jeg fik med mig fra min tid i Mærsk var: loyalitet og arbejdsomhed, noget jeg fik brug for i mit videre arbejdsliv.

Skibsliste.



Leda Mærsk. Fragtskib bygget på Odense Stålskibsværft i 1957. 9720 dwt. 11.100 IHK. Fart 17,5 knob. Ophugget i Port Alang 1983.

Maskinassistent:

Mønstrede i Genoa Italien 3. marts 1965 og afmønstrede i Genoa Italien 1. april 1966. Hyre inkl. farts og amerikatillæg 1695,- kroner.



Effie Mærsk. Fragtskib bygget på Odense Stålskibsværft i 1955. 9.700 dwt. 12500 IHK. Fart 18,5 knob. Ophugget i Kaohsiung 1979.

Maskinassistent:

Mønstrede i New York USA 1.juni 1966 og afmønstrede i Yokohama Japan 20. december 1966. Hyre inkl. farts og amerikatillæg 1968,- kroner.



Laust Mærsk. Bulkcarrier bygget på Odense Stålskibsværft i 1965. 46.500 dwt. 15200 IHK. Fart 16 knob. Ophugget i Shanghai 1986

Maskinassistent:

Mønstrede i Kobe Japan 22. december 1966 og afmønstrede i Baltimore USA 6. Juni 1967. Hyre inkl. fartstillæg 1848,- kroner.



Cecilie Mærsk. Fragtskib bygget på Kockums i 1967.
13.970 dwt. 22.800 IHK.
Fart 23 knob.
Ophugget i Port Alang 1997.

Maskinassistent:

Mønstrede i Malmø Sverige 21. november 1967 og afmønstrede i New York USA 11. September 1968. Hyre inkl. farts og amerikatlæg 2432,- kroner.

2. Maskinmester:

Mønstrede i New York USA 10. Maj 1970 og afmønstrede i New York USA 8. april 1971. Hyre inkl. farts og amerikatlæg 3494,- kroner.

Mønstrede i Cristobal Panama 5. Juli 1971 og afmønstrede i Newport News USA 29. juli 1971. Hyre inkl. Amerikatillæg 4068,- kroner.



Chastine Mærsk. Fragtskib bygget på Bergens Mekaniske i 1968.
13.970 dwt. 22.800 IHK.
Fart 23 knob.
Ophugget i Nakhodka 2002.

1. Maskinmester:

Mønstret i Penang Malaysia 3. August 1971 og afmønstret i Penang Malaysia 14. november 1971. Hyre inkl. Fartstillæg 4738,- kroner.



Rita Mærsk. Fragtskib bygget på Nakskov Skibsværft i 1955.
9.673 dwt. 12.500 IHK.
Fart 18,5 knob.
Ophugget i Shanghai 1978.

1. Maskinmester:

Mønstrede i Miike Japan 21. november 1971 og afmønstrede i Hong Kong 21. februar 1972. Hyre inkl. Fartstillæg 4900,- kroner.



Forsyningskibe:

Mærsk Server bygget på Århus Flydedok i 1971.

Mærsk Helper bygget på Århus Flydedok (Roland Werft Bremen) i 1972.

Mærsk Shipper bygget på Århus Flydedok i 1972.

757 dwt. 3800 IHK. Fart 13 knob
Pæletræk 40 tons.

1. Maskinmester:

Udmønstringer fra Esbjerg og Great Yarmouth i England i perioden fra 29. marts og til 6. september 1972. Hyre 6040,- kroner.



Susan Mærsk. Fragtskib bygget på Nakskov Skibsværft i 1954.

9700 dwt. 12.500 IHK

Fart 18 knob.

Ophugget i Kaohsiung 1978.

1. Maskinmester:

Mønstret i Abijan Elfenbenskysten 10. Oktober 1972 og afmønstret i Cape Town Sydafrika 30. december 1972. Hyre inkl. fartstillæg 4785,- kroner.

Efterskrift: Tilbage til et Mærsk skib, tyve år senere.

En af Actas faste kunder var Odense Stålskibsværft Lindø, og i hele min ansættelsesperiode på næsten 33 år, de første som overværkfører og sidst som kvalitetschef, leverede vi udrustning og kraner til Mærsk skibe bygget på Lindø værftet.

I den forbindelse løb jeg af og til ind i nogle af mine gamle kollegaer, enten når de gik som tilsynsførende på værftet og eller skulle tage en nybygning ud.

I 1993 leverede vi slangekraner og proviantkran til nybygning 141 VLCC Eleo Mærsk, dobbeltskroget tankskib på 300.000. t.dw.

På skibets første rejse efter en last crude oil på Golfen, blev hejsespillet på en af slangekranerne beskadiget og samtidig havde de et par andre problemer. Der blev så på et møde på værftet besluttet at jeg sammen vores montør John Bern, skulle rejse ned til Cape Town, gå ombord og under medsejling til Rotterdam afklare problemerne.

Rejsen Cape Town - Rotterdam:

Vi fik samlet komponenterne sammen og sendt dem til Cape Town, og rejste så der ned. Da skibet var et par dage forsinket, fik vi tid til at lege lidt turist. Vi besøgte nogle vingårde og selvfølgelig var vi på Kap det Gode Håb, klippeudspringet hvor Atlanterhavet møder Det Indiske Ocean.



Eleo Mærsk sejlede langsomt fremover, klar til at modtage helikopteren, med os og vore dele. Billedet er taget fra helikopteren. Foto: Privat.

Da Eleo Mærsk ankom (eller rettere passerede Cape Town) blev vi i helikopter fløjet ud til skibet. Vi tog først et par runder omkring skibet, så en fotograf kunne tage nogle officielle billeder til rederiet. Vores dele hang i et slæng under helikopteren, og det blev først "sat" på dækket og lidt senere landede vi så, og for første gang i 20 år stod jeg igen, for en kort bemærkning, på dækket af et sejlede Mærsk skib. Og for første gang på et tankskib.



Jeg selv stående foran helikopteren, (slænget med delene ses bagved) sammen med en repræsentant fra APMs agent. billedet er taget i hangaren, før afgang fra Cape Town. Foto: Privat.

Eleo Mærsk havde en længde på 343 meter og med en bredde på 56 meter, svarer det til et dæksareal på 19208 m². Det vil sige at mit sidste skib, den "gamle" Susan Mærsk ville kunne have stået ca. seks gange på dækket.

Efter vi var kommet ombord, blev farten igen øget og vi var nu på vej nordover, langs Vestafrikas kyst mod Rotterdam.

Jeg kendte ingen af besætningen, som var på 13 mand, de var bortset fra skipperen og chieften, alle folk der var begyndt i rederiet længe efter jeg var stoppet.



Acta hydraulisk storeskran
type HSC 125.
Foto: Privat.

Vi gik i gang med arbejdet, som vi skulle være færdig med inden vi nåede Biscayen, idet vi der ville møde dårligt vejr, der ville gøre det umuligt at arbejde på dækket.

Vi arbejdede os så stille og roligt gennem opgaven, menig at indbygge olie/luftkølere på slangekranerne, foretage diverse justeringer af hydrauliksystemet og udskifte de defekte dele i det havarerede hejsespil. Og det hele foregik i det flotteste vejr. Så det hele skred planmæssigt frem, og dermed var der også tid til at nyde turen. Kort tid før vi skulle passere De Kanariske Øer, var vi i realiteten færdig, bortset fra en manglende ventil, som ville blive leveret ud til skiber når vi passerede Las Palmas. Dette måtte dog opgives, idet skipperen ikke som agenten ønskede, ville stoppe skibet helt op. Så ventilen blev sendt videre til Rotterdam, hvor lodsens så ville bringe den ombord.



Eleo Mærsk i stormvejr i Biscayen, slangekranerne type HCC 400, ses på tankdækket. Foto: Privat.

Efter små to uger nåede vi Rotterdam, og medens vi sent en mørk aften sejlede op ad Maas floden til den store olieterminal i Europort, blev ventilen monteret og arbejdet var færdigt.

Næste dag blev kranerne vægtbelastet og endelig afleveret til værft og rederi. Vi havde haft en god tur, i de i alt tre uger vi havde været hjemmefra.

Tanker på hjemturen:

Det havde også været spændende for mig rent personligt, efter tyve år, igen at stå ombord i et skib med den lyseblå farve og den syv takkede stjerne i skorstenen.

Der var sket en udvikling, men dog mest af teknisk art, idet selve apteringen, kamre og så videre ikke var megen anderledes, end det jeg havde mødt de tyve år tidligere ombord i Laust og Cecilie Mærsk, bortset fra at de var lidt større.

Men en ting var dog væsentligt ændret, det var besætningens udmønstringsperiode, der nu var nede på 3 måneder ude og det samme hjemme. Hvor vi havde haft omkring 12 måneder ude og omkring 3 måneder hjemme.

Endelig var men nu ikke mere afhængig af telegrafistens forbindelse med Lyngby Radio, men kunne via satellit forbindelse få kontakt med familien på alle tider af døgnet. Enten via mail eller telefon.

Men det sociale samvær ombord var minimalt, for ikke at sige, at det slet ikke eksisterede. Det var i hvert fald en ting der havde ændret sig totalt fra "gamle dage".

Så min konklusion, under hjemrejsen til Odense, var at jeg, hvis der havde været disse forhold i 1972, så var jeg muligvis eller sandsynligt nok blevet i rederiet.

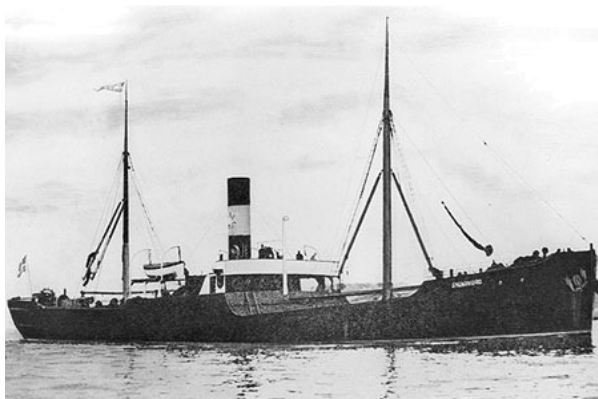
Ordliste.

Afrikafarten:	Linie fart: Fra Cape Town op ad Afrikas vestkyst til Abidjan, gennem Panama Kanalen til Los Angeles og San Francisco, over til Yokohama og ned af Japan kysten videre til Hong Kong og derfra tilbage til Cape Town.
Agterudsejlet:	Efterladte, ikke fremmødte besætningsmedlemmer ved skibets afgang.
Agter peak:	Rum/tank i den yderste del af skibets agterende.
Aptering:	Beboelse- og opholdsfaciliteter ombord på skibet.
Ballast:	Regulerbar vægt, eksempelvis vand i tanke, der tjener til at give skibet størst mulig sødygtighed.
Bagbord:	Venstre side af skibet set mod stævnen, afmærket med rød lanterne, modsat er styrbord højre side og afmærket med grøn lanterne.
Bakken:	Skibets overbygning forude, nær stævnen.
Bulk carrier:	Tørlastskib med store åbne lastrum, til fragt af eks. kul, korn og jernmalm.
Bunkre:	Ombord tagning af olie til drift af skibets dieselmotorer.
Bøje:	Forankret beholder/tønde der i havn kan bruges til fortøjning af skibe.
CO2-anlæg:	Anlæg til brandslukning ved hjælp af kuldioxid, som i lukkede rum kan holde ilten væk og derved "kvæle" branden.
Condensator:	Beholder, hvor kølemiddel ved hjælp af kølevand kondenseres fra luftformigt til væske.
Dok:	Værftsophold, hvor skibet ligger tørt så der kan arbejdes på skibets bund.
Dokplan:	Eller dækliste, opstilling over arbejder som skal laves ved et værftsophold, sendes til værfter for et tilbud, og bruges senere som kontrolliste.
Filippiner farten:	Liniefart: Med udgang i New York, rundt USA,s østkyst og Canada, gennem Panama Kanalen, USA,s vestkyst til Manila og rundt Fillippinerne. Videre til Bangkok og Hong Kong og Formosa, Japan kyste og tilbage til New York.

Højtanke:	Specielle bundtanke i fragtskibe, beregnet for transport af flydende laster, eksempelvis palmeolie eller flydende gummi (latex).
Japan-Golfen farten:	Liniefart: Fra Japan til Hong Kong og Singapore, videre til Bombay og Karachi. Op til Iran og Irak. Så Kuwait og Bahrein og tilbage til Japan.
Jorden rundt farten:	Liniefart: Fra New York, USA, østkyst og Canada, gennem Panama Kanalen, USA, vestkyst til Manila og rundt på Filippinerne. Bangkok og Singapore til Djakarta og rundt på Indonesien. Derfra til Ceylon og gennem Suez kanalen op til Genoa og tilbage til New York.
Knob:	Mål på skibets fart, ved en knob sejles 1852 meter (en sømil) på en time.
Linie skib:	Fragtskib med regelmæssig trafik på bestemte havne.
Messe:	Spiserum for besætningen.
Metacenterhøjde:	Punktet hvor den lodrette linie, skærer diamentralplanet. Der er positiv hvis metacentret ligger over tyngdepunktet og skibet er da stabilt.
Pantry:	Anrette rum i forbindelse med messer eller salonen.
Pre-coole:	Nedkøling af lastrum, før indtagelse af lasten, for kontrol af opnåede minustemperaturer, og kontrol af køleanlæggets tilstand.
Slagside:	Permanent krængning til en af siderne, grundet uens vægtfordeling, eventuelt af lasten.
Stempeltræk:	Eftersyn af dieselmotor, optagning af stempel for kontrol og udskiftning af stempelringe mm.
Storcirkel:	Den korteste vej mellem to punkter på kloden.
Stykgodsskib:	Lastskib med mellemdæk i lastrummene, beregnet for sejlads med alle former for "emballeret" gods.
Søvagt:	Vagt på broen eller i maskinen, når skibet er i søen. Normal vagt er 2X4timer. Eksempelvis 12-16 og 0-4 (hundevagten)
Trampfart:	Fragtskib der ikke sejler i fast rute.
TDW.	Skibsteknisk vægt-tonnage, summen af nyttelast og brændstofbeholdning, ved største tilladelige dybgang.

Rederiet A. P. Møllers historie og udvikling.

Fra den første.



Svendborg.
Bygget af John Crown Sunderland i 1902.
Solgt til A/S D/S Svendborg i 1904.

Fragtskib: Længde 82,5 meter. 2000 t.dw.
3-cylindret dampmaskine på 625 IHK.

Til den største.

Emma Mærsk.
Bygget af Odense Staalskibsværft Lindø i
2006.

Containerskib: Længde 397 meter 156907 t.dw.
Laster 14770 TEU (20 fods containere)
14-cylindret dieselmotor på 108920 IHK.
Fart 25,5 knob.



Ovenstående viser den udvikling, der er foregået i rederiet siden dets start i 1904, da Arnold Peter Møller sammen med sin fader skibsfører Peter Mærsk Møller og en kreds af borgere i Svendborg, stiftede A/S Dampskibsselskabet Svendborg. A.P.Møller arbejdede da for C.K.Hansen i København.

Det gik udmærket for det lille rederi, men bestyrelsen var vanskelig at have med at gøre og manglede efter A.P.Møllers mening både udsyn, initiativ og vovemod.

Han valgte derfor sammen med nogle bekendte at stifte et nyt selskab Dampskibsselskabet af 1912, der begyndte med to skibe overtaget fra C.K.Hansen. I 1913 forlod han C.K.Hansen og etablerede sig i et par små lokaler i Børsbygningen. Rederierne begav sig med almindelig trampfart på Europa.

I 1915 flyttede rederierne til nye lokaler på Kgs. Nytorv 8, som var hovedsædet indtil 1979 hvor man flyttede til Esplanaden 50. I et stort nybygget kontorhus.

I 1928 blev der ved anskaffelsen af det første tankskib dannet et fællesrederi. Og samtidig med de større damp- og motorskibe kom man efterhånden længere omkring, således gennem Panama kanalen til østen. Og interessen for dette område, der skulle udvikle sig til "liniefarten" blev lagt.

I 1918 grundlagdes Odense Stålskibsværft ved Odense kanal og i 1920 blev det første skib Robert Mærsk afleveret til rederiet. Værftet blev i 1959 udvidet med Lindøafdelingen i Munkebo.

Liniefarten åbnedes den 14. Juli 1928 af Leise Mærsk, med afgang fra USA's østkyst via Panama og USA's vestkyst til Yokohama, Kobe og Moji i Japan og havne i Filippinerne. Og i 1932-33 blev der indsat større og hurtigere skibe, som også kunne medtage passagerer.

I 1948 oprettedes en linie mellem Japan og Thailand, og i 1950 linien Japan og den Persiske Golf. Udvidelsen af rute nettet fortsattes i 1952, med linien Japan og Indonesien. Allerede i 1946 havde enkelte skibe fra fjernøsten returneret til USA gennem Suez kanalen. Og i 1949 blev det til en fast linie, senere kendt som "Jordan rundt far-ten".

Anden verdenskrig kostede rederiet et tab på 25 skibe, ud af de 36 skibe i "udeflåden". Og de resterende var nedslidte, så det gjaldt nu for rederiet om at få gang i sejladsen, før konkurrenterne erobrede markedet.

Tankfarten blev igennem årene fra 1928, en stor del af rederiets aktiviteter. Og i perioden fra 1949-1952 fik man 13 nye tankskibe, og med Regina Mærsk på 26.400 ts. fik rederiet i 1955 sin første "supertanker" og samtidig gik man over til den blå farve på skroget.

I 1956 solgtes det sidste dampskib Hans Mærsk, og en Dampskibs æra var slut.

Fra rederiets begyndelse havde den syvstakkede hvide stjerne på blåt bælte været skorstensmærket, og rederiflaget en blå vimpel med den hvide stjerne.

Siden rederiets andet skib Peter Mærsk (1906) havde det været tradition at male skibets navn på skibssiden, med Clifford Mærsk sluttede denne tradition i 1969. Farven på skibene havde også ændret sig fra sort over grå til den i dag kendte mærskblå. Liniefarten voksede kraftigt og i 1958 flyttede man i New York til et nyt stort kaj anlæg "pier 11" på Brooklyn. Området var på 5 tønder land og med 600 meter kaj, var det i over tyve år hjemsted for "Mærskskibene"

I 1962 gik rederiet ind i olieeffterforskningen i Nordsøen og konsortiet DUC dan- des. Og det udviklede sig til et af rederiets store forretningsområder, med supplys- kibe og borerigge.

Rederiets stifter Arnold Peter Møller døde i 1965 og oplevede således ikke contain- nerrevolutionen inden for søtransport. Det blev hans søn Mærsk Mc-Kinney Møller der skulle tage stilling hertil.

I første omgang gik man forsigtigt til værks og fik sidst i 1960erne leveret syv "semi- containerskibe" af Cecilie Mærsk typen til indsættelse på Filippinerfarten, de havde plads til 330 containere, i beslag, på dækket. Så denne linie var nu halvcontainerise- ret.

Derefter studerede man udviklingen og i 1973 blev det første containskib Svendborg Mærsk på 1800 TEU leveret, og denne udvikling førte til at Mærsk i dag er verdens største containerrederi.

"Intet tab bør ramme os, som kan undgås ved rettidig omhu" bør være en løsen, som går gennem hele organisationen (A.P.Møller i 1946). Er stadig i dag i året 2011 gæl- dende i rederiet.

Kildemateriale: Diverse bøger og artikler om rederiet.

ISBN 978-87-994554-1-6