

ET 50 ÅRS SJØMANNSMINNE

Jeg skal med dette forsøke – som et 50 års minne, å nedskrive gamle minner og ” fastbrente ” opplevelser, – og ikke minst spenningen med det å reise til sjøs og begi seg ut i den store verden for 50 år siden ! Jeg var en av mange unge, landsens gutter som på den tiden utfordret det ukjente sjømanns livet...



Bildet viser førstereisguttene sittende på trossevinsjen..

FØRSTEREISGUTT

6. november 1953 – var starten på min første tid i utenriksfart, en sjømannstilværelse som i første omgang varte i vel 13 mnd. I tiden forut –eller før avreise, hadde jeg tatt farvel med arbeidskamerater, gode venner og mine nærmeste! Jeg hadde også fått vår syddame til å ordne, eller sydd en såkalt ”sjømannsekk ”! Kan erindre at den ikke hadde fått den helt rette fasongen ! Den var noe for smal - eller med andre ord, den hadde for liten diameter. Den rommet derfor ikke så mye! Men sånn var det når man ikke hadde den rette ”oppskrifta” på – eller aldri hadde sett hvordan en sjømannsekk skulle være. Jeg hadde også vært en tur til Trondheim på sjømannskontoret for å ordne de nødvendige papirer – eller en såkalt Sjøfartsbok. Den gang var det i alle fall obligatorisk eller nødvendig å besøke Sjømannskontoret i Trondheim for i det hele tatt å få hyre! I Sjøfartsboka var det bl.a. en oversikt over gjeldende bestemmelser om forhyring og mønstring av sjømenn! Sprøyter mot diverse sykdommer ble tatt, og utført hos lege i Steinkjer.

Jeg fikk hyre på en 12000 t tank båt tilhørende rederiet Texaco, som het M/T Gallia. (M/T betyr motortanker og båten var bygget ferdig i 1939) Som en kuriositet kan tilføyes at denne tank båten var den som under andre verdenskrig hadde seilt flest turer over Atlanterhavet mellom USA og England, - med drivstoff til de allierte styrker. Det ble til sammen 37 turer med bensin - og det uten å bli angrepet eller skadet av Tyske sjøstridskrefter. Jeg husker at det var et bilde om bord, som viste kong Håkon,s besøk om bord i M/T Gallia like etter krigen!

Om det var usikkerhet for videre utdanning og/eller arbeide på land, – eller spenningen og lysten på det ukjente ute i verden som fikk meg til å prøve sjø livet, får bli ubesvart. Det var vel helst det siste. En annen ting som var medvirkende årsak til utferdstrangen, var nok de fortellinger og spennende beskrivelser av livet på sydligere breddegrader, som hjemvendte sjøgutter fortalte. Det kan tilføyes at på den tiden var det nærmest ”mote” det å søke hyre på båt – spesielt i utenriksfart ! På den tiden var som kjent Norge en betydelig sjøfartsnasjon.

Med tog fra Steinkjer til Oslo hadde jeg tatt skrittet ut i den store verden! Med ei lita fiskeskøyte ble jeg og resten av det nye mannskapet fraktet ut til båten vi var påmønstret. Den lå og losset olje ved tankanlegget ved Steilene i Oslofjorden. Fra Steilene gikk båten til Sandefjord for 3 ukers ”overhaling” ved Framnes Mekaniske Verksted. Under verkstedsoppholdet hadde jeg forresten en opplevelse som lett kunne ha resultert i at jeg hadde vendt ryggen til sjø livet for godt – eller før det i det hele tatt hadde begynt.

MANNDOMSPRØVEN

En av de første nettene jeg var om bord, våknet jeg med at det banket og slo på lugar døra. Det var 2 gutter som hadde vært på land - eller på byen, og som var det vi dag kaller ”dritings” når de kom ombord. De hadde bestemt seg for at jeg skulle få bank – eller med andre ord; juling! De skulle selvfølgelig vise en landsens gutt hvor tøffe de var. Jeg åpnet selvfølgelig ikke lugar døra, og etter en stund med vedvarende slag og spark i døra, roet situasjonen seg etter hvert ned. Men jeg må innrømme at opplevelsen kunne ha skremt meg hjemover! Senere var jeg forskånet for tilsvarende opplevelser. Jeg hadde en rimelig god og velutviklet fysikk, og det tror jeg var en god ”beskyttelse” i disse tider!

For en knapt 17 år gammel gutt, var det både skremmende og utfordrende den første tiden om bord. Arbeidsoppgavene som dekksgutt var i begynnelsen ikke alltid så veldig inspirerende og morsomme. Som dekksgutt var man nederst på rangstigen på dekk, og fikk tildelt enkelte arbeidsoppgaver som i dag må kalles ”drittjobber”!

Bakstørn, som på godt norsk betydde vask av lugarer og ganger var noe av dekksguttens oppgave. I løpet av et døgn var det vanlig med 4 timers vakt og 8 timer fri. Når man på dag tid hadde 8 – 12 vakt, så var det 1 time til rors - for så å bli avløst av en annen dekksgutt eller jungmann. Neste time var bakstørn eller utkikk på bakken eller brua, dersom værforholdene på dag tid gjorde dette nødvendig. På 12 – 4 dag vakt, (eller hundevakta som den også kalles på nattetid) gikk du heller ikke fri for bakstørn. 4 – 8 vakta var bedre sånn sett.

Å stå til rors var en ansvarsfull og spennende oppgave. Spesielt når det var dårlig vær. En fullastet tank båt ligger dypt i sjøen med forholdsvis lite fribord. Jeg hadde jo tidligere hørt at bølgene kunne bli høye som hus! Virkeligheten var noe tøffere. I dårlig vær lignet bølgene mer på noen skikkelige ås kammer eller små fjellformasjoner som kom veltende inn over båten. Jeg hørte aldri at noen var redde. Når man er midt oppe i uværet, så føler man at båten er det tryggeste stedet man kan være. Du har forresten ikke noe annet valg! Det er vanskelig å beskrive det fullt ut. Å oppleve, og samtidig stå til rors i nattemørke, i et skikkelig uvær - ute i Atlanterhavet, nordvest for England, må bare oppleves for i det hele tatt å forstå hvor brutale slike naturkrefter kan være!



Frisk sjøsprøyt et sted i Atlanterhavet

SYDHAVET

Turen fra Norge til mellom Amerika, tok på denne tiden ca. 18 dager! For en førstereisgutt var det en stor opplevelse bare det å krysse Atlanterhavet. Bare det å se at hav og himmel gå i ett, hele 360 grader rundt, gjorde et voldsomt inntrykk. Når du attpå til fikk oppleve å stå til rors, var opplevelsen fullkommen! Tenk det, å få styre en slik stor båt! Rattet som du styrte båten med var laget av massivt teaktre. Akkurat slike ratt som man fortsatt ser på store seilskip! Kursen båten skulle holde, ble styrt etter et gyrokompass! Det fantes også et vanlig spritkompass, som antakelig var ment som et reservekompass! Etter hvert som vi kom lenger



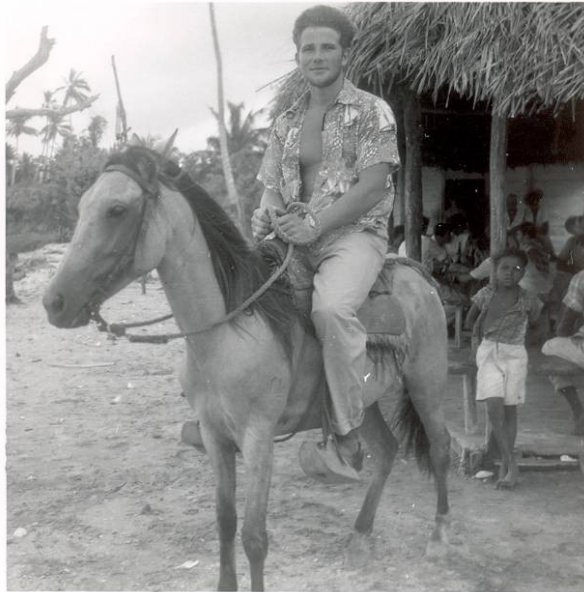
50 år gammelt portrett
av artikkelforfatter tatt på Trinidad.

og lenger sydoover, ble været stadig bedre, - med stigende dags temperaturer. Vi som var førstereisgutter benyttet etter hvert frivakta til å få den første "smaken" av sola ! Det var om å gjøre å få brunfarge på kroppen. Sol krem var nærmest et ukjent middel. Nivea krem eller vaselin i blikkeske var vel det nærmeste vi kom det vi kan kalle sol – eller hudkrem. Allerede på den tiden var det påmønstret mannskap fra andre land. Jeg husker vi hadde 1 kineser som var messegutt, og i tillegg hadde vi 4 – 5 stk. fra Trinidad, fordelt på dekk og maskin. Dette

var greie og trivelige gutter som utførte sine jobber på en utmerket måte. Mao. de hadde en god arbeidsmoral!

Vel framme i mellom Amerika, nærmere bestemt Trinidad, ble båten satt inn i regelmessig trafikk mellom havnebyene San Fernando på Trinidad og Puerto la Cruz i Venezuela. Det ble etter hvert også andre anløps steder, både i nord og sør Amerika og Afrika.

ANDRE KULTURER



På hesteryggen med ”lånt” hest i Colombia.

For en ung Trønder var møte og omgang med andre folkeslag og kulturer en stor opplevelse. I motsetning til dagens Norge, var det på den tiden svært sjelden, i alle fall i Trøndelag, å se eller treffe folk som hadde en annen hudfarge enn oss. Som ung og uerfaren sjømann, opplevde jeg aldri å se at det utenlandske mannskapet ble utsatt for noen form for diskriminering om bord. Alle hadde tildelte arbeidsoppgaver som ble utført etter beste evne.

TANKSJAU



Bildet viser M/T Gallia med åpne tanklokk.

En av de verste jobbene, som var tillagt dekkmannskapet, var dette med ”tanksjau”! Tankene, eller kall det gjerne laste rommene, hvor råoljen var lagret under transport, ble etter hvert ”moden” for rengjøring. Mao. det vi kalte tanksjau! Det forgikk på denne måten: Når lasten eller oljen var pumpet i land på bestemmelsesstedet, og båten var ute i rom sjø, var tiden inne for tanksjau. Først ble tankene spylt ovenifra dekket, etter at samtlige tanklokk var åpnet. Til spyling ble det brukt brannslanger og sjøvann. Oljeslam og sjøvann ble deretter pumpet på sjøen! (At havet med dette ble forurenset var på den tiden et lite påaktet, eller aktuelt tema!)

Etter at noen timer med spyling var unnagjort, ble det rigget opp vindseil over hver tankåpning. Dette fungerte slik at vinden som seilene fanget opp – ble ledet ned i tankene. Dette ble gjort for at tankene skulle bli tilnærmet fri for gass. Etter hvert ble tankene kontrollert med gassmåler. Så var turen kommet til dekkmannskapet til å klyve ned leideren til tankrommet. Det ble så låret eller heist ned bøtter (pøser) til de som var nede i tankrommet, slik at de fylte opp bøttene med ”oljeslam”. Oljeslammet m.m. ble gravd opp med pøsen og bare hendene fra bunnen av tankrommet. Dette ble så heist opp på dekket for så å bli dumpet på sjøen.

Det var ikke til å komme fra at en slik jobb nede i laste rommet både var stinkende og farefullt. Vi merket også at det etter hvert som det ble gravd i oljeslammet, så sivet det opp gass fra gjørma som kunne være ubehagelig. Noen ”sunn” jobb var det ikke ! Men det gikk som regel rimelig bra. Å nekte ordre var i alle fall et ukjent begrep. En tanksjau kunne vare fra noen timer til ett eller to døgn – alt avhengig av hvor mye bunnslam som måtte fjernes. Overtidsbetaling for slikt og annet arbeide, ble så sent som i 1958, godtgjort, - eller betalt med kr. 3,15 pr. time! Vi fikk kanskje kr. 2,50 pr. time på midten av 50-tallet!

Etter en slik tanksjau var kroppen eller huden ganske så tilsmusset med oljeslam, noe som enkelt og greit ble fjernet eller vasket bort ved hjelp av en tvistdott og terpentint. Sjøl med en god dusj etterpå så var nok dette en tvilsom rengjøring for en sterkt forurenset hud. På den tiden var det få eller ingen som tenkte på å bruke noen form for hudkrem - (hvis det fantes) eller noen annen form for etterbehandling av huden.

KJETTINGKASSEN

En annen ”skummel” jobbsituasjon var når man ble kommandert ned i kjettingkassen. Når båten måtte vente på kai plass, var det ofte nødvendig å slippe ett eller begge ankrene ute på ”reia”, - slik at båten var sikret å ligge i ro. Når det så ble ledig kai plass, og før båten kunne gå til kai, måtte ankrene heises opp. Ankerkjettingen ble fortløpende spylt slik at den ble noenlunde rein for leire før den forsvant ned i kjettingkassen. For at ikke ankerkjettingen skulle bygge seg opp og samtidig fylle ankerkassen for tidlig, måtte det til handkraft for å spre kjettingen utover nede i ankerkassen. Når den oppgaven skulle utføres måtte du klatre ned i kassen og finne fotfeste i en spalte i veggen på kjettingkassen passende for en fot, og en annen spalte i veggen til å holde deg fast med den ene handa! Med det hadde du ledig ei hand og en fot til å dytte og spre ankerkjettingen ut over til sidene slik at det ble plass til all kjettingen i kassen. Dette var en jobb som fikk svetten til å renne i strie strømmer. Farlig ? Ja, tenk om noen meter av den sleipe kjettingen plutselig og ukontrollert hadde ”rast” ut av kjettingkassen! Ankeret ble på den tiden heist om bord med hjelp av damp – eller med andre ord; stimspill, og det var ikke uvanlig at ankerkjettingen enkelte ganger, ukontrollert, ble dradd ut av ankerkassen en meter eller to! Dette var farligst når ankeret hadde satt seg ekstra godt fast i sjøbunnen. Da skulle det krefter til for å få det løs.

FORFREMMEELSE

Når det gjaldt muligheten til forfremmelse, var regelen den at man måtte ha vært dekksgutt i 12 mnd. for å kunne bli forfremmet til jungmann. Etter å ha vært jungmann i 12 mnd. kunne man så bli forfremmet til lettmatros. Etter ytterligere 12 mnd. kunne man seile som matros.

Av forskjellige årsaker var det noen av mannskapet som mønstret av, – mer eller mindre frivillig, slik at jeg etter ca. 4 mnd. om bord som dekksgutt ble forfremmet til jungmann. Etter nye 2 mnd. om bord spurte kapteinen om jeg følte meg habil til å bli forfremmet til lettmatros! (Som kjent; ” den enes død er den andres brød”!)

Jeg svarte selvfølgelig ja! Ikke spesielt med tanke på forfremmelse eller det å få ny tittel. Det var helst utsikten til – eller muligheten til å få økt, eller større månedslønn! Det generelle tillegget på 30 kroner måneden i tropetillegg, og 130 kr. i Amerika tillegg, var likt for alle stillings kategorier. Stillingen som lettmatros medførte bl.a. at vi måtte stå til rors (ror tørn) når båten skulle legges til kai –eller forlate kai, og, eller havneområdet.

Jeg husker godt den noe kronglete eller svingete elva eller floden opp og inn til havnebyen Philadelphia på USA,s Østkyst. Jeg mener å huske at det tok ca. 6 – 8 timer fra utløpet av elva –og inn til kai eller losseplass. På denne strekningen var det selvfølgelig losen som hadde ansvaret for båtens kurs, eller navigering. Å stå til rors ved en slik innseiling, var både avvekslende, spennende og ansvarsfullt! På enkelte plasser (sandbanker) langs elvebredden, lå det skipsvrak som viste at det hadde vært kollisjoner – noe som den hyppige tette tåka får ta skylden for. For enkelte ganger var tåka så tett at all skipstrafikk ble innstilt. Da var det bare å ligge til ankers og samtidig bruke skipsfløyta regelmessig!

Stillingen som lettmatros medførte også at man måtte utføre mer risikofylte arbeidsoppgaver. Eksempelvis maling/vedlikehold av skipets master! For å male masta måtte man benytte en båtsmannsstol. Der satt/hang man så og dinglet i masta med kost og malingsbøtte, - mellom himmel og jerndekket ! Da lærte man seg nedover masta – etter hvert som man malte. Til å regulere nedstigningen løsnet man bare litt etter litt på tau knuten som holdt stolen du satt i. Dette var bl.a. en jobb jeg ble satt til å utføre, - selv om skipet var ute i rom sjø...!

VAKTTØRN I SYKE LUGAREN

For den som ønsket det, var det rikelig tilgang på billig brennevin i de fleste havner. Jeg husker spesielt en dag da båten var ute i rom sjø, at en av dekkmannskapet hadde benyttet frivakta til å ”smake” på noen sterke saker han hadde i lugaren. Det, kombinert med opphold ute på dekk under tropesola ble ikke så bra. Resultatet var at vedkommende fikk det vi kaller delirium ! Han fikk selvmordstanker og truet med å hoppe over bord. De som var på dekk fikk stoppet han i siste øyeblikk, hvoretter han måtte plasseres fastspent på ei seng i syke lugaren med låst dør og under oppsyn av ei vakt!

Jeg må innrømme at jeg syntes at det var svært ansvarsfullt å sitte vakt over den syke. Spesielt midt på natta, - over en person som ønsket å begå selvmord. Som eksempel kan nevnes at han naturlig nok ble tørst, og da jeg holdt et glass vann inntil munnen hans, forsøkte han og bite i stykker glasset! Med mulige glass biter i munn, svelg og mage, kunne han teoretisk ha oppnådd det han på det tidspunktet ønsket! Når han skulle på toalettet måtte jeg selvfølgelig løsne ham fra senga, og i tillegg stille meg foran lugar døra slik at han ikke kom

seg ut og på dekk og over bord. Men etter at han tilbrakte ca. et døgn opphold i syke lugaren, endte det hele godt til slutt!

MALARIA (Sumpfeber)

Å seile i og ved ekvator kan by på så mangt. Jeg husker godt at vi seilte fra Venezuela med oljelast til Luanda i Vest Afrika. For å komme til losseplass, måtte båten seile et stykke inn i landet på noe som jeg minnes som en stor elv, eller med andre ord; flod ! Floden var ikke så bred, så noe av vegetasjonen, - eller greiner fra jungelen, ”sopte” langs deler av båtens rekkverk og overbygning. Etter at båten var kommet til losseplass og var fortøyd, hadde jeg vakttjeneste første kvelden frem til kl. 24.00 Denne vakttjenesten resulterte i at jeg dagen etter ble sengeliggende med sterk feber. Etter konsultasjon hos lege var det mistanke om at jeg hadde fått Malaria, eller med andre ord; sumpfeber! Med det endte jeg på hospital for behandling, en behandling som strekte seg over ca. 4 døgn. Jeg husker at behandlingen besto av å drikke flytende kinin i små porsjoner, flere ganger daglig. Smaken, ja den var mildt sagt beisk og stygg! Men sammen med en svært mager diet bestående av te og litt brød, ble sykdommen helbredet. Jeg husker også at det var et meget fint og veldrevet hospital, som selvfølgelig var forbeholdt den hvite rase. Men den hyggelige legen jeg husker best, hadde svart hudfarge!

MOBBOFFER / DRAP

Om bord i båten hadde vi som sagt flere påmønstret fra Trinidad, - et land som på den tiden var en Engelsk koloni. Jeg husker en negergutt på ca. 18 år som var påmønstret som maskingutt. Det å ha svart hudfarge har vist seg - gjennom alle tider at det kan være negativt. (Jeg må her få tilføye at med få unntak var det alltid en god ”tone” blant mannskapet, - og et enestående samhold både i arbeid og fritid.)

Etter en mobbe episode på en kaffe’ i Sandefjord, mellom en av båtens matroser som også var fra Trinidad, men av lys blandingsrase, ble det i ettertid et uvennlig og spent forhold mellom ham og den 18 – år gamle negerguten. Det kan forstås når denne matrosen ved nevnte kafe’ besøk i Sandefjord, - og i påhør av flere jenter, roper black boy når også negerguten kommer inn døra på samme kafeen. Noen måneder senere skjedde så tragedien! Ved et senere anløp på Trinidad, var begge to på hjembesøk. Når de så skulle reise tilbake til båten rundt midnatt, startet slagsmålet mellom disse to. Det endte i korthet med at matrosen slår ned negerguten. Det var ikke nok! Med ei jernstang fortsatte matrosen å slå gutten som lå nede. Det som startet som en ordinær sloss kamp endte tragisk nok som drap. Selv om det på den tiden ble sagt at på Trinidad ble det hver uke hengt 2 – 3 personer, (England m/kolonier praktiserte på den tiden dødsstraff!) var matrosen av en såkalt bedre familie og med hjelp av gode advokater slapp han unna med en fengselsstraff på ca. 10 år. Jeg besøkte matrosen en gang etter at han var fengslet.

FRIVAKT

Hva kunne man så gjøre på frivakta? Når man er om bord på en tank båt så vil det naturlig nok bli svært begrenset mulighet til å gå på land. Båten ble som regel full lastet i løpet av ca. 12 timer, –og lossing ble utført i løpet av ca. 18 timer! Da sier det seg selv at det kan bli få

timer å være på land. Var man i tillegg oppsatt på vaktjeneste, var muligheten for landlov ytterligere begrenset.



Bildet viser meg og to skipskamerater – da vi en sjelden gang hadde søndags fri og fikk mulighet til å nyte bade livet i et havneområde i Venezuela. Her fikk jeg stått på vann ski for første gang!

Av de eldste uteseilerne ble frivakta ofte brukt til pokerspill! Innsatsen besto ofte av sigaretter – men også dollar. Vi førstereisgutter hadde vår opplevelse i å se på kortspillet blant ”veteranene”! Ellers ble tiden fordrevet med å fortelle historier og avslapping på dekket. Når båten lå for anker – eller ved kai, kunne det hende at vi prøvde fiskelykken. En gang ved kysten av Afrika forsøkte vi oss på hai fiske – med negativt resultat! Men spennende var det allikevel!

RESYME’

Min erfaring, etter i første omgang en periode på vel 13 mnd. i utenriksfart, - for 50 år siden, må bli at det var en rask måte å bli voksen på. (Senere var jeg påmønstret som lettmatros på to forskjellige båter med til sammen ca. 17 mnd.) I sum ga i alle fall dette meg en verdifull erfaring og ”ballast”, som jeg har hatt mye nytte og glede av, selv om jeg senere i livet valgte et helt annet yrke. For de som fortsatte til sjøs, og valgte sjø livet som et fremtidig yrke, var mulighetene mange og gode. Rederiene tilbød støtte til utdanning og garanterte hyre til de av mannskapet som var egnet i jobben, – og som skikket seg vel ! På den tiden, og på de fleste båter i utenriksfart, var det blant mannskapet flere som hadde vært ute til sjøs under kanskje hele krigen. Dette var sjøfolk som i alle fall jeg beundret, for at de i det hele tatt fortsatt var arbeidsfør. Tenk det nervepresset de måtte ha hatt ! At de litt for ofte benyttet ”stimuli” som tobakk og brennevin, er lett å forstå!

Dette var en periode – eller en liten bit av sjøfartshistorien jeg minnes med glede. Norge hadde på den tiden en rivende utvikling og storhetstid som sjøfartsnasjon – og var blant de ledende på de 7 hav !

Alf Gangstad

