

Med Arktis Pearl til Bandar Abbas

Jeg havde søgt hyre i rederiet Elite Shipping i begyndelsen af januar 1987, og fik svar fra dem midt i februar 1987. Elite Shipping var et af de nyere rederier, der var etableret i begyndelsen af 1980. Rederiet havde ry blandt os styrmænd for at være en god arbejdsplads, med orden i tingene.

Jeg blev inviteret til samtale på deres kontor i Hellerup, og fik en god modtagelse. Jeg blev orienteret om, at skibet **Arktis Pearl**, som ville blive det skib jeg skulle mønstre ombord på, hvis vi nåede til enighed, skulle på en længere rejse. Muligvis med en last ammunition til Persergolfen. Man kunne på daværende tidspunkt ikke give de nærmere detaljer omkring lasten, da disse ikke var kendt.

Jeg blev spurgt, om jeg havde noget imod at sejle med våben, når lasten var i overensstemmelse med lovgivningen. Vi diskuterede lidt frem og tilbage, og da det tilsyneladende var en hel regulær last, sagde jeg, det havde jeg ikke noget imod.

Jeg havde forinden mødet gjort op med mig selv, om mit standpunkt med hensyn til sejlads våben. Og jeg ville ikke lade mig diktere af de verserende debatter omkring dette emne. Jeg mente, at jeg nok selv var i stand til at tage et standpunkt. Jeg var også helt klar over, at rederiet sejlede med våben. Jeg indså derfor, at hvis jeg ville have hyre i rederiet, måtte jeg være indstillet på evt. at sejle med våben. Jeg følte det ikke som et pres der blev mig pålagt, men en beslutning jeg havde gjort op med mig selv.

Jeg blev orienteret om, at på grund af krigen mellem Iran og Irak var området en krigszone. Derfor skulle jeg, inden kontraktens indgåelse, sige fra, hvis jeg ikke ønskede at besejle et krigsområde.

Da jeg ikke havde noget imod det, indgik vi en kontrakt. Hvis der inden jeg skulle mønstre, ville komme mere klarhed omkring lasten, så ville jeg selvfølgelig blive orienteret.

Den 16. februar 1987, dagen før mit møde med Elite Shipping, læste jeg i Ekstra Bladet en artikel om hvordan Sømændenes Forbund mente at de havde "forhindret dødssejlad med 4000 tons våben til Iran".

Af artiklen fremgik det, et vesttysk skib med godt 4000 tons våben i lasten dagen før var blevet stoppet, lige før det nåede Suez-kanalen. Våbentransporten var arrangeret af den danske skibsreder J. Poulsen i Korsør. De vesttyske myndigheder havde beordret skibet **Gretl**, til at gå til nærmeste EF-havn i Middelhavet.

Det var hensynet til de 12 søfolk ombord på **Gretl**, der havde fået det vesttyske trafikministerium og transportarbejderforbund til at gribe ind. Der var grund til at tro, at Irak vidste besked om transporten, og derfor ville sønderbombe skibet.

Udover hensynet til besætningens ve og vel, var selve transporten i strid med vesttysk lov. Et vesttysk indregistreret skib, måtte ikke sejle med krigsmateriale uden godkendelse fra regeringen i Bonn. Den godkendelse havde skibsreder J. Poulsen ikke. Han havde bare chartret **Gretl** til at sejle lasten, fra Setubal i Portugal til Bandar Abbas i Iran.

- *Sejladsen er ikke ulovlig ud fra mit synspunkt, men jeg kender ikke vesttysk lov. I øvrigt er der vist ikke blevet bombet nogle våbenskibe dernede endnu, sagde skibsrederen til Ekstra Bladet.*

- *Vi ved alt om Finn J. Poulsen. Han sejler våben til alle, og han har gode kontakter. Han forsøger altid at tilsløre hvad han sejler med, ved at bruge udenlandske skibe og besætninger, udtaler Henrik Berlau, sekretær i Sømændenes Forbund i Danmark. Det var forbundet, der tippede vesttyskerne om den dødsensfarlige våbentransport.*

Samme artikel fortsatte med oplysningen om, at Folketinget den 20. februar skulle tage stilling til et lovforslag fremsat af socialdemokraterne. En lov, der netop skulle sætte en stopper for den slags transporter, der her var omtalt.

- *Våbentransport på skibe under udenlandsk flag vil også være omfattet af vore lovforslag, sagde Ole Espersen, socialdemokratiet, til Ekstra Bladet.*

- *Dansk skibsfarts renommé er ikke, hvad det har været i internationale kredse, fordi danske redere bliver ved med at sejle våben til lande i krig. Derfor håber vi, at lovforslaget går igennem.*

Under min samtale med folkene på Elite Shippings kontor, spurgte jeg, om det var denne last det drejede sig om. Det kunne man ikke hverken bekræfte, eller afvise. Rederiet havde tidligere samarbejdet med skibsreder J. Poulsen, men der forelå på nuværende tidspunkt ikke noget konkret omkring lasten til **Arktis Pearl**.

Jeg rejste hjem og gjorde klar til afrejse. Allerede dagen efter, den 17. februar, var Ekstra Bladet igen leveringsdygtig i hele to artikler omkring våbensejls. En artikel omhandlede det danske skib **Jotun**, som havde lastet 400 tons bomber og ammunition, i den spanske havneby Santandér, bestemt for Irak. Dog skulle lasten officielt til Jordan, men ifølge det spanske kommunistparti var det helt åbenlyst, at den endelige destination var Irak. Historien var leveret af det spanske kommunistparti, samt den spanske dagblad El Pais. En partsreder for skibet, Claus Birch udtalte, at påstanden om at lasten skulle til Irak intet havde på sig. Ifølge ham skulle lasten til Saudi Arabien, som ham bekendt ikke var i krig, og derfor var der intet ulovligt i transporten. Rederen vedgik dog, at der var eksplosivt materiale ombord på skibet. På et spørgsmål fra Ekstra Bladet, om hvorfor så mange danske skibe pludselig var kommet i søgelyset som våbenfragtere, svarede han.

- *Jeg kan ikke tale for andre rederier. Men Danmark er jo kendt som en god og dygtig søfartsnation. Vi har gode skibe og dygtige søfolk. Desuden betales transporter med eksplosivt materiale godt på verdensmarkedet. I øvrigt er det ikke farligere at sejle med end kartofler.*

Den anden af dagens "våbenhistorier" omhandlede jagten på det tyske skib **Gretl**. Her havde avisen overskriften – **Tysk klapjagt på dansk reders våbenlast**.

Avisen kunne fortælle, at det vesttyske udenrigsministerium havde startet en sand klapjagt på våbenskibet **Gretl**, der skulle gemme sig et eller andet sted i Middelhavet. Af artiklen fremgik det, at lasten nu bestod 1400 tons ammunition med destination Bandar Abbas i Iran, og ikke 4000 tons våben som Sømændenes Forbund havde udtalt dagen før.

Så, hvis ikke **Gretl** ligefrem havde hold loppemarked et sted i Middelhavet, hvilket man ikke kunne formode, var forbundets oplysninger ukorrekte. Skibsreder Finn J. Poulsen fra rederiet J. Poulsen Shipping, som havde arrangeret og var ansvarlig for lasten, ville ikke fortælle hvor skibet befandt sig. Selv om de tyske myndigheder havde bedt om denne oplysning. Han begrundede sin tavshed om skibets position med, at det var af sikkerhedshensyn.

Derfor havde tyskerne nu bedt samtlige lande i Middelhavet om at være behjælpelige med at finde skibet. En talsmand fra det vesttyske udenrigsministerium, sagde følgende.

- Formentlig befinder skibet sig omtrent midt i Middelhavet, og hvis f.eks. Italien, Grækenland og Egypten vil lade deres kystbevogtningskibe lede efter Gretl, kan det være en stor hjælp.

Først og fremmest har vi bedt Middelhavslandene om at tilbageholde skibet, hvis det går i havn. Vi beder de pågældende myndigheder om at undersøge lasten og beslaglægge den, hvis den virkelig består af ammunition. Foreløbig har vi kun fået svar fra Egypten, der har lovet, at Gretl ikke slipper gennem Suez-kanalen. Skibet vil blive stoppet i Port Said.

Skibets ejer, skibsreder Jürgen Stahmer fra Hamburg, og skibsreder Finn J. Poulsen, havde givet skibets kaptajn ordre på at blive i Middelhavet foreløbig. Skibsreder Jürgen Stahmer, skulle samme dag holde møde med regeringsrepræsentanter i Bonn.

Skibsreder Finn J. Poulsen udtalte bl.a. til Ekstra Bladet, at han ikke viste hvad der skulle ske med skibet. Det måtte blive den tyske reders afgørelse. Han, Finn J. Poulsen, havde bedt om at få garanti for at lasten ikke ville blive beslaglagt. Han havde, som transportør af lasten, ansvar for at lasten ikke ville forsvinde. Det kunne jo udløse et enormt erstatningskrav mod ham. Finn J. Poulsen vidste ikke, efter hvad han udtalte til avisen, hvad lasten var værd. Ekstra Bladet havde derfor spurgt en ekspert indenfor disse sager. Han sagde, at en last ammunition på 1400 tons formentlig kostede flere hundrede millioner kroner. Hvis lasten også bestod af f.eks. mortargranater, kunne værdien være op mod en halv milliard kroner.

Finn J. Poulsen mente ikke, han havde gjort noget forkert. På et spørgsmål fra avisen, om ikke han udsatte besætningen ombord på skibet for en stor risiko, ved at arrangere en sådan transport, svarede han nej. Begrundelsen var, at skibets rute ikke gik gennem områder hvor der fandt irakiske angreb sted. Bandar Abbas lå ikke i selve krigszonen. Om moralen i den slags transporter ville han slet ikke svare på. Men udtalte, at hans skibe tog de transporter der var på markedet. Han lagde ikke skjul på, at våbentransport til Iran var godt betalt. Han ville dog ikke sætte tal på, men nøjes med at oplyse at det gav nok 10 – 15 procent mere, end en tilsvarende transport af f.eks. fødevarer.

De næste dage fortsatte pressens omtale af sagen omkring våbenlasten ombord på det tyske skib **Gretl**. Selv om sejladserne til Iran var stoppet for skibets vedkommende, forlød det fra tysk side, at statsadvokaten i Hamburg ville forfølge sagen, som ville komme til at handle om forsøg på ulovlig våbentransport. Man var dog usikker på om ansvaret skulle placeres hos Finn J. Poulsen, eller hos den tyske ejer, Jürgen Stahmer.

Efterhånden begyndte jeg at tænke på, om det var den last der var tiltænkt **Arktis Pearl**, som jeg skulle mønstre inden længe. Ikke fordi det ville gøre nogen forskel i min beslutning om at mønstre skibet. Jeg var jo orienteret om, at skibet muligvis skulle laste krigsmateriale til Iran.

Jeg talte med rederiet et par dage før jeg skulle rejse hjemmefra. Da jeg spurgte, om det var lasten fra **Gretl** vi skulle laste, kunne man stadig ikke sige noget konkret. Men man kunne dog sige, at det muligvis kunne forholde sig sådan.

Jeg valgte ikke at sige noget om det i min omgangskreds. Jeg havde dog sagt, at jeg muligvis skulle en tur til den Persiske Golf. En af mine bekendt spurgte, om jeg ikke var bange for at sejle der når der var krig. Hertil svarede jeg, at jeg var ikke bange. Men ville selvfølgelig helst være fri.

Jeg havde selvfølgelig gjort mig mange tanker omkring både, at skulle sejle til et krigsområde, og også omkring hele polemikken omkring våbensejlads i det hele taget. Og selv om jeg helst var fri for at sejle i et krigsområde, var jeg ikke bange. Hvis jeg havde været det, havde jeg aldrig taget hyren. Jeg var overbevist om, at selv om der var en hvis fare forbundet med det, så var den til at leve med.

Som jeg tidligere har skrevet, kunne jeg ikke acceptere den politiske holdning, og dobbeltmoral til våbensejlads. Jeg var helt overbevist om, at nok så meget lovgivning og forbud ikke ville ændre en døjt på, om danske skibe i fremtiden ville komme til at sejle med våben. Hvis det skulle lykkedes at gennemføre en lovgivning på området, ville de redere der beskæftigede sig med den form for transport, bare flage deres skibe ud under fremmede flag. Så kunne de gode politikere, og sømandsbossen, klappe i de små fedtede hænder, og selvfølgelig prale af at nu havde de vundet. Men hvad havde de vundet?

De havde vundet en hel del arbejdsløse søfolks skæbne. De havde opnået, at ødelægge en betydelig del af den danske handelsflåde.

Det var, efter min mening, hamrende naivt at tro, at dansk omdømme ude i den store verden skulle blive bedre ved at forbyde våbentransport. Og endnu mere naivt, at tro et forbud ville gøre nogen forskel i krigshandlinger rundt omkring i verden.

Transport af krigsmateriale var så stor en international forretning, at et nationalt dansk forbud overhovedet ikke ville mærkes. Noget helt andet var, at efterhånden som den megen internationale pressedækning af hele problematikken omkring våbensejlads bedte sig, kunne den meget vel blive en større fare for søfolks liv, end at sejle i krigsrisikozoner. Men det måtte vi jo som søfolk, så leve med.

Jeg nåede lige at få årets Tv-show med inden jeg skulle rejse. Den 25. februar, optrådte sømandsbossen, Preben Møller Hansen på slap line.

Manden havde i foråret 1986 startet et parti, Fælles Kurs, og jeg formodede mening med udsendelsen, var at høre lidt om dette parti. Det havde måske også været journalisternes intention.

Jeg havde også håbet på, man kunne få lidt at vide om sømandsbossens gesjæft som efterretningschef. Men i stedet fik man 35 minutters utallige beskyldninger mod alverdens mennesker, der ikke lige havde den samme mening som sømandsbossen. Til min undren så jeg også kort et glimt af bemandingschef Torben Bernhoff, fra rederiet Elite Shipping. Jeg fandt aldrig rigtig ud af hans rolle i showet, men fik senere at vide, det var noget med en afpresningssag mellem rederiet og Sømændenes Forbund. Det var længe siden jeg havde moret mig så meget over, hvad der skulle have været en saglig debat. Og jeg må sgu sige, underholdnings værdien i denne udsendelse var helt i top. Men så var alt også sagt.

Den 2. marts 1987. mønstrede jeg som styrmand ombord på skibet **Arktis Pearl**, der lå i Bordeaux i Frankrig. Vel ombord på **Arktis Pearl**, som skulle være min arbejdsplads de næste ca. fire måneder, fik jeg tid til at kigge mig lidt om. Jeg havde jo ikke arbejdet for dette rederi før, så der var en del jeg skulle sætte mig ind i fra starten.

Skibet var bygget på Nordsøværftet i Ringkøbing i 1984, så det var ret nyt. Det var af 499 typen, men målt efter nye mål, så det nu var 1557 brt.

Besætningen var på 9 mand i alt. Udover skipperen og jeg selv som styrmand, var der maskinchef, 1 mester, kok, samt en matros og tre ubefarne. Skipperen var en meget flink mand. Stille, rolig og ikke helt ung. Han var lidt skeptisk med hensyn til den kommende rejse. På dette tidspunkt vidste vi stadig ikke helt hvad det gik ud på, men at det ville blive en længerevarende tur vidste vi dog. Så der blev provianteret op til tre måneder, det var ca. den tid vi kunne have proviant ombord til. Olie og ferskvand blev også suppleret til maksimal beholdning.

Snakken gik livligt i begge messer om aftenen. Maskinchef og kok havde kun kort tid tilbage af deres udmønstringsperiode, og var meget spændte på hvor de ville blive udskiftet. Hele besætningen var dansk. Det var før det blev almindeligt med udenlandsk besætning ombord i danske skibe.

Vi afgang Bordeaux den 3. marts kl. 1900 i ballast og Portugal for ordre. Inden afgang blev vi af skipperen orienteret om, at skibet skulle laste en last IMO-gods fra et andet skib. Lastningen skulle foregå på søen, således at vi selv skulle sørge for stuvning og sikring af lasten. Ligeledes blev de af besætningen der stod for afløsning, orienteret om, at de ville blive afløst inden den egentlige rejse blev påbegyndt. Det blev ligeledes påpeget at lasten skulle sejles til Iran, sandsynligvis syd om Afrika, og hvis nogen af besætningen ønskede at afmønstre inden skibets endelige afgang fra Europa, så ville blive arrangeret. Der henvises til sømandsloven, som giver hjemmel for afløsning ekstraordinært, når rejsen går til en krigszone eller andet lignende område.

Den 5. marts fik vi en orientering om hvad vi skulle laste, og fra hvilket skib dette skulle foregå. Skibet var tyske **Gretl**, som befandt sig i Cádizbugten. Vi passerer selv Cape Finisterre sidst på eftermiddagen, vejret var stille, med let dis.

Maskinchef og kok skulle afløses, de havde næsten været en periode ombord. En af de ubefarne matroser ønskede også at komme af, inden vi begyndte på rejsen. Rederiet var indforstået med dette, men kunne ikke sige noget om hvornår eller hvor de ville blive afløst. Snakken gik livligt ombord. Dem der skulle hjem, var lidt utålmodige og utilfredse med, at de ikke vidste hvornår de ville blive afløst.

Der blev etableret radiokontakt med **Gretl**, og vi skulle mødes sidst på eftermiddagen den 7. marts.

Vejret var godt i området, ØSØ 3, men der var ret meget dønning, så her havde vi et problem. **Gretl** sejlede lidt rundt i området, men fandt ikke noget sted uden den generende dønning.

Vi mødte dog **Gretl**, og vi fortøjede forsigtigt langs siden af den. Der var for meget dønning til vi kunne arbejde. Efter et kort møde med skipper og styrmænd ombord i **Gretl**, hvor vi diskuterede og planlagde vores videre operation, lod vi fortøjningerne gå. Vi lagde os til ankers tæt ved **Gretl**, og afventede hvordan vejret ville være næste dag.

Efter mødet med skipper og styrmænd på **Gretl**, kunne skipperen, og jeg selv, bedre overskue hvordan vi skulle gribe situationen an. Vi havde været lidt betænkelige ved hele dette foretagende, men bekymringen blev nu ikke mindre efter vi havde fået alle facts på bordet.

Godt nok havde vi været forberedt på, hvordan lasten så ud. Vi havde fra rederiet fået lastepapirer på telex, men papir er taknemligt. Nu hvor vi så hvordan skibene arbejder i søen, selv i meget lidt dønning, ville det blive et ret risikabelt foretagende vi skulle i gang med. Lasten bestod af 2803 paletter med granater, miner og ammunition, i alt 1374 tons.

Det største problem vi havde, var vejret. Der skulle være helt stille og ingen dønning når vi arbejdede, ellers var det for risikabelt. Dernæst havde vi ikke noget lastestyr, såsom palleløfter eller truck. Så slængene skulle landes ret nøjagtigt, for ellers kunne vi ikke få stuvet det forsvarligt. Maskinfolkene lavede nogle ruller til os, som vi brugte til at flytte pallerne med, men det blev et slidsomt job vi der havde påtaget os.

Den 8. marts, lettede vi anker kl. 0500. Vejret var stille, og kun ganske let dønning. Vi sejlede lidt rundt for at finde en god position, og kl. 0930 gik vi langs siden af **Gretl**.

Gretl var udstyret med to hydrauliske kraner der var placeret i bb side, men da vi lå højt på vandet (vi var i ballast) og **Gretl** også lå forholdsvis højt på vandet, var der ikke ret godt udsyn fra kranernes styrehus.

Vi valgte at bruge vores bomme til lastning i første omgang. Det fungerede fint, og vi lastede til det blev mørkt kl. 20:00. Vi var enige om ikke at laste efter mørkets frembrud, da vi anså det for at være for farligt p.g.a. at dækslysene dannede skygger. Vi lastede 115 tons den første dag, så der var lange udsigter. Vi blev liggende langs siden af **Gretl** natten over, da vejret var fint.

Vi fik et par gode dage, hvor vejret artede sig. Dog blev vi stoppet på et tidspunkt af en Portugisisk patruljebåd. Vi blev beordret til at skifte position, uden de gav nogen egentlig begrundelse. Vores forehavende blev nøje overvåget, både af Portugisiske og Spanske flådefartøjer. De holdt sig dog i behørig afstand, uden at genere os.

Efter de første par dage, kom nogle dage med ustadigt vejr. Vi prøvede flere gange at fortøje, men måtte opgive da dønningen var for kraftig.

Vi fandt efterhånden en rimelig rytme at arbejde i. Vi delte dagen i to vagter, og da vi kun lastede i dagtimerne, kunne vi arbejde uden det blev for belastende. Men det var hårdt arbejde, at bakse rundt med paletterne uden ordentligt værktøj. At skibet hele tiden var i bevægelse, gjorde det heller ikke nemmere.

Problemet med vejret, kunne vi ikke gøre ret meget ved. Vi havde underrettet befragterne om hvordan vi havde grebet sagen an, og at de måtte være indstillet på det ville blive en langvarig operation. Fra befragternes side, prøvede man at indhente tilladelse til, at vi kunne komme tættere på kysten, hvor dønningen ikke ville genere os så meget. Men det så ikke ud til det ville lykkes, at få denne tilladelse.

De første tre dage, havde vi lastet i alt 340 tons. Selv om det var et rimeligt resultat, så var der langt vej endnu, inden vi ville være færdige.

Der fulgte nu nogle dage, hvor vi det meste af tiden lå til ankers. Der var for meget dønning, og det ville være uforsvarligt at arbejde. Vi prøvede flere gange at skifte position, men uden held. De få timer vi kunne arbejde i, gav ikke rigtig noget tilfredsstillende resultat.

Vi fik nu besked fra befragterne, at vi havde fået tilladelse til at arbejde på en position ca. 10 sm. fra munden af river Tinto (indsejlingen til Huelva i Spanien).

Begge skibe sejlede nu til denne position. Her var der nogenlunde rolig sø, men det var også ved at være mørkt. Vi ankrede, og næste morgen var vinden frisket op igen.

Der kom et par spanske orlogsfartøjer, som kaldte os op på radioen. De meddelte, at vi gerne måtte ligge til ankers, men ikke foretage nogen form for omladning. Så var vi lige vidt.

Vi havde efterhånden spildt 5 dage med at sejle rundt, og ikke kunne foretage os ret meget. Fra **Gretl** satte de nu deres redningsbåd i vandet, og sejlede deres skipper over til os.

Vi fik diskuteret vores problem, og fik sat en fælles telex sammen til befragterne. Her gjorde vi rede for det uholdbare i vores dilemma, og bad dem lægge pres på de spanske og portugisiske myndigheder, så vi kunne få et sted at færdiggøre vores operation.

Vi påpegede også, i enighed, at alternativet kunne blive at vi var nødsaget til at sejle ned langs Afrikas vestkyst for der at finde ro til at arbejde videre. Denne løsning ville jo unægtelig betyde, både en forlængelse af operationen, men sandelig også store ekstra omkostninger.

Den 18. marts, efter vi havde haft nogle få timer at arbejde i de foregående dage, skiftede vinden igen. Vi blev liggende til ankers, og besluttede, i samråd med skipperen på **Gretl**, at sende nok en telex til befragterne og rederiet. Her skrev vi, at begge skibe var enige om at indstille videre forsøg på lastning, da vi anså det for at være for farligt under de givne omstændigheder.

Det blev besluttet, at **Gretl** næste dag skulle sejle til en position tæt på den spanske by Cadiz. Her ville en båd fra havnen møde **Gretl**, og de folk der skulle hjem ville blive skiftet på denne måde. Der skulle også arrangeres proviant, til både **Gretl**, og os.

Vi blev liggende på ankerpladsen, efter at maskinchefen og kokken som skulle hjem, blev overført til **Gretl**, som sejlede til Cadiz.

I løbet af eftermiddagen den 20. marts, vendte **Gretl** tilbage med de nye folk, proviant, og ikke mindst post hjemmefra. Vi fik de sidste nyheder, og der var en hel del skriveri omkring hvad vi foretog os. Men det var jo begrænset, hvad man kunne få ud af et par aviser. Men jeg havde allieret mig hjemme med en kammerat som ville gemme hvad der måtte komme af avisstof omkring vores forehavende.

De nye folk var, maskinchefen og hans kone, som skulle med på rejsen som kok. Matrosen, som i første omgang ønskede at afmønstre, havde fortrudt og ville forsætte ombord.

Kokken, som ikke havde sejlet tidligere, var vi lidt spændte på reaktionen fra. Men hun skulle vise sig, at klare turen forbavsende godt.

Skipperen og jeg havde talt lidt om dette arrangement, og var ikke helt vilde med at skulle have en kvinde med på turen. Men heldigvis gik det godt.

I mellemtiden havde befragterne igen fået tilladelse til at forsætte operationen tæt under kysten ved Sahto Antonio. Dette var på grænsen mellem Portugal og Spanien. Vi ankrede kun ca. 3 sm. fra land, og her var sø og dønning til at have med at gøre.

Vi havde ikke ligget længe, før der kom nogle lystsejlere ud og studerede os. Det bekymrede den tyske reder, som var kommet ombord på **Gretl** i Cadiz. Han havde været ombord hos os, og kunne berette om en massiv presseomtale, både i tyske og danske aviser.

Inde på kysten var der også en del store hoteller, og turisterne har sikkert undret sig over, hvad vi lå og lavede.

Der kom en telex fra befragterne, om vi ikke kunne male vores rederinavn på skibssiden over. Rederiets navn stod malet med store bogstaver på begge sider af skibet. Nu sendte vi en telex, og gjorde både befragter og rederi klart, at det der gjaldt om nu, var at få lastet dette forbandede skib. Så vi kunne sgu ikke afse mandskab til at male også.

Alle var efterhånden ved at være godt trætte af situationen, og havde kort lunte. Der skulle ikke siges meget forkert, før der kom en kraftig reaktion. Det forstod rederiet åbenbart også, vi hørte ikke mere omkring malearbejde.

Arbejdet fortsatte til den 23. marts sidst på eftermiddagen. Da måtte vi indstille operationen nok engang. Vi havde fået telex fra rederiet, at myndighederne beordrede os til at flytte længere væk fra kysten. Begrundelsen var, at der var en eftersøgning i gang efter et forsvundet fly. Der var også et par orlogsfartøjer, der lå og sejlede rundt i området. Så vi gik et godt stykke ud fra området, og lå og drev til næste morgen.

Da ankrede vi igen, og fortsatte operationen. Selv om vi ikke helt slap for dønning de sidste dage, så fortsatte vi. Nu skulle det overstås. Den sidste dag, var alle i gang. Og vi fik hjælp af besætningen fra **Gretl** til den sidste stuvning.

Endelig, den 28. marts, var vi færdiglastet kl. 19:00. Tre ugers nervepirrende, og besværligt arbejde var overstået. Det havde været en drøj omgang, men nu var den del af jobbet overstået. Vi holdt en lille afskedsceremoni med besætningen på **Gretl**. De var meget lettede over, det endeligt var slut. For dem havde det været lidt af et mareridt, og vi forstod godt deres lettelse. For vores vedkommende var der stadig lang vej endnu. **Gretl** skulle til England, og vi skulle videre til Portimao red. Portimao er en Portugisisk havneby på sydkysten af Portugal. Her ankrede vi på reden for at lave uklarering. En agent kom ud til os i fiskerbåd for at lave de fornødne papirer. Lasten blev synet, og godkendt. Vi skulle have lavet det sidste sikring i lastrummet, inden den lange sejlads syd om Afrika.

Den 29. marts, kl. 10:30 lettede vi anker fra Portimao red. Vi havde fået lavet de sidste afsprosninger i lastrummet. Afskiberne havde været ombord for at lave de endelige dokumenter. De kom ud med en fiskerbåd fra Portimao. Næste stop for vores vedkommende, var St. Vicente på Cape Verde øerne. Her skulle vi bunkre olie, ferskvand og proviant. Turen sydpå langs Afrikas vestkyst gik fint. Vejret var godt, med nordlig vind af varierende styrke. Vi fik opgjort de skader vi havde fået på skibet under operationen. Heldigvis var der ikke sket større skader, men nogle indrykninger og bøjede gelændere havde vi ikke undgået. Skibssiderne så ikke godt ud, men det var mest afskrabet maling det her drejede sig om. Og det kunne vi ikke rigtig gøre noget ved, så længe vi var på søen. En gennemgribende rengøring blev også sat i værk. Og efter nogle dages arbejde, kunne vi begynde at slappe lidt af og nyde sejladsen.

5. april, tidlig om morgenen ankom vi til St. Vicente. Vi kom ind til bunkerkaen straks ved ankomst. Jeg havde indtryk af, at man fra rederiet havde gjort et godt stykke "smørearbejde" hos myndighederne. Der var ikke nogen problemer, alt gik som "smurt", og vi fik fyldt op på alle hylder. Der blev også tid til en lille tur på kajen, for at strække benene lidt og komme væk fra skibet for en kort stund. Omkring middagstid var vi igen klar til at sejle. Det var sidste stop inden den endelige destination, Bandar Abbas, i Iran.

Efterhånden nærmede vi os ækvator. Vinden, som der ikke var så meget af, skiftede til SØ. Det satte ind med kraftige regn og tordenbyger, og i disse byger var der meget kraftige vindstød. Men det var heldigvis kun af kortere varighed. Temperaturen steg til omkring 30 grader, så det var ikke varme vi manglede. Efterhånden faldt der helt ro over skibet. Vi passerede ækvator den 11. april, kl. 17:10. Vi holdt ikke egentlig ækvatordåb, som ellers var en tradition i skibene. Men vi holdt en lille fest om aftenen, med lidt ekstra god mad og en enkelt øl.

Den 27. april, nåede vi det sydligste punkt på rejsen 36 grader, 39 min. Syd – 19 grader, 08 min. Øst. Vinden var ret omskiftelig og kom fra flere retninger, og vi havde en meget svær SV-lig dønning at slås med. Vi gik ca. 100 sm. fra kysten, dels for at undgå den stærke strøm der var længere inde, dels for at undgå de meget farlige ”kapbølger” som kan forekomme omkring 100 favnekurven. Normalt ville skibe af vores størrelse gå helt ind under land, altså inden for 100 favnskurven. Men vi havde valgt at holde os længere ude. Her var der ikke så meget trafik, faktisk var det sjældent vi så andre skibe, men det vænnede man sig til.

Vi kom godt rundt om Cape of Good Hope, og nærmede os Mozambique kanalen i det Indiske ocean. Den 30. april noterede jeg i min dagbog: 58 døgn i søen siden Bordeaux, sejlet dist. 7.395 sm. - resterende dist. til Bandar Abbas 4.465 sm., så vi nærmede os, selv om der stadig var lang vej tilbage.

Efter passage af Mozambique kanalen, havde vi et stop på maskinen. Der blev udskiftet et topstykke, pumper og brændstofventiler blev eftersat, og der blev rensede smøreoliepumper. Ellers gik dagligdagen stille og roligt, med vedligeholdelsesarbejde og vagter. Dagene kunne godt blive lidt lange og, for nogen, måske også lidt kedelige. Kokken havde især lidt svært ved at klare den ret ensformige dagligdag. Men hun viste sig, at være indstillet på at tage strabadserne i den rækkefølge de måtte vise sig. Og jeg må sige, hun klarede det rigtig godt.

Gennem det Indiske Ocean havde vi næsten ingen vind, eller meget lidt skiftende vind. Vi havde også strømmen med, så farten var fin, lå gennemsnitlig over 9 sm/tm. Temperaturen holdt sig støt over 30 grader, så det var fin sejlads. Den 19. maj, i den vestlige del af Omanbugten havde vi et etmål på 237 sm. 9,9 sm/tm. Det var rekorden for rejsen.

Den 21. maj. kl. 09:30 ankrede vi på Bandar Abbas red. En lang rejse var slut. Det sidste stykke fra indsejlingen af Hormuz Strædet til ankerpladsen, blev vi fulgt tæt af Iranske kanonbåde. Men på reden var der ikke noget der tyder på det var et land i krig. Dog holdt de lokale både sig på afstand af os, noget vi ikke var vant til. Det var helt vindstille og ulideligt varmt, ca. 35, og ret fugtigt. Men det var en rar fornemmelse, at rejsen er overstået. Vi var næsten løbet tør for proviant, men her i Iran kunne vi ikke få noget, så vi håbede at komme til Dubai, når vi var udlosset.

Jeg lavede lidt statistik på denne rejse, og her er beregningen af rejsen. Total Bordeaux – Bandar Abbas. 11.689 sm. Sejlede gennemsnitsfart 8,3 sm/tm. Sejlads i alt 58 døgn, 12 timers. Der ud over 21 døgn lastning. Det gav en totalt rejsetid på 79 døgn, 12 timer, kun afbrudt af de få timer vi brugte til at bunkre på Cape Verde øerne.

Det havde været en lang, og til tider træls rejse. Men vi var alle glade for det var overstået. Heldigvis var det gået uden nogen form for uheld, og humøret havde vi trods alt ikke mistet undervejs. Der havde selvfølgelig været en del små skærmydsler undervejs, det kan næsten ikke undgås når man levede så tæt op af hinanden i lang tid. Men i det store hele havde der ikke været problemer, som vi ikke kunne snakke os tilrette om. Vi glædede os nu til at blive udlosset og komme videre.

Den 22. maj kl. 11:50 går vi langs kaj. Myndighederne, tolderne m.m. havde været ombord ude på redan. Nu manglede vi kun at få lasten inspiceret af de militære myndigheder.

Kl. 14:00 kunne vi begynde at losse. Det var soldater fra hæren, der skulle forestå losningen, så der gik lidt tid med at lære dem at køre spillene. Men vi lossede til kl. 02:00, hvor der var pause til kl. 06:00, så der blev losset 20 timer i døgnnet.

Midt på dagen nåede temperaturen op på ca. 38 grader, og det var meget fugtigt. Et temmelig ulideligt klima at arbejde i, især når der ikke var en vind der rører sig. Vi kunne selvfølgelig ikke gå i land her, så det var et ret kedeligt havneophold.

Vores radiostation var lukket ned og plomberet, så vi kunne ikke holde forbindelse med omverdenen. Der var ikke meget vi kunne gøre, før vi igen var på søen.

Endelig, den 26. maj kl. 20:30 var skibet udlosset. Men da vi manglede papirer og tilladelse fra Army Control, var afgangens udsat til næste morgen tidlig.

Vi vidste endnu ikke hvor vi skulle hen fra Bandar Abbas. Da vores radiostation var plomberet, og vi via agenten ikke kunne få noget at vide, måtte vi vente til vi var afsejlet med at få en ny destination.

Losningen var efter omstændighederne gået godt. Dog havde vi en del problemer med de militære myndigheder. Vi havde forbud mod at gå i land, og det respekterer vi. Der var alligevel ikke noget at gå i land efter.

Men vores kvindelig kok, maskinchefens kone, havde Iranerne lidt svært med at forholde sig til.

Da hun på et tidspunkt gik ud på agterdækket for at tømme en skraldespand, gik Iranerne helt op i limningen.

Der kom en officer ombord, og forlanger at kokken ikke må vise sig på dækket under skibets ophold i havnen. Det protesterer vi selvfølgelig imod, men desværre måtte vi bøje os for deres krav.

Senere kom officeren igen. Nu forlangte han, at vi skulle tildække vores køjer som vendte ind mod kajen, således at man ikke kunne se ind i aperaturen.

Nu syntes jeg, at vi var blevet generet nok. Jeg påpegede, at hans soldater kunne holde sig væk fra vores køjer. Der stod til stadighed en flok og gloede ind af køjerne, især i messe og kabys hvor kokken var.

Det kom til en temmelig skarp ordudveksling mellem officeren og mig selv. Han holdt på vi skulle respektere hans lands love, jeg holdt på vi var en del af Danmark, og krævede således også respekt. Nu kom skipper til, og vi nåede til en forståelse, således at området omkring aperaturen bliver afspærret inde på kajen.

På et senere tidspunkt kom samme officer igen, nu var det galt at jeg havde vist mig på dækket i shorts, noget jeg ikke lige tænkte på kunne genere dem.

Det var ligesom dråben, der fik bægeret til at flyde over. Jeg for ned i kontrolrummet og slog hydraulikken fra, således at spillene ikke kunne køre.

Da jeg igen kommer på dækket, var der vild panik. Jeg henvendte mig nu til officeren og sagde, at hvis han vil have mere krudt op af vores last, havde han to muligheder. Enten gik han i land og lod os være i fred ombord. Eller også kunne de sgu tage resten af lasten op med håndkraft.

En anden officer, åbenbart af større rang, kom nu og blandede sig. Ligeledes kom skipper også på dækket. Der blev udvekslet en del store ord fra begge sider. Jeg var eders rasende, og gav højlydt

udtryk for min mening om deres, i mine øjne, utilstedelig chikane af besætningen ombord, og havde til dels skipperen på min side.

De to officerer gik lidt til side, og der skete åbenbart en del. Den ældre officer vendte tilbage. Han undskyldte at vi følte os chikaneret, det havde ikke været deres hensigt. Han bad os starte spillene igen, og lovede der ikke vil ske mere chikane fra deres side.

Den anden officer viste sig ikke ombord igen, men jeg så ham dog flere gange inde på kajen, og jeg kan ikke sige det var venlige blikke han sendte os. Men der blev ikke mere ballade under resten af losningen.

Kort efter afsejlingen fra Bandar Abbas, fik vi kontakt med rederiet. Ordren lød på – Bombay for ordre – hvilket betød, at vi skulle sætte kurs mod Bombay. Først skulle vi dog have bunkers og proviant. Vi havde regnet med at komme til Dubai i Emiraterne for at proviantere. Men sådan skulle det ikke være. Emiraterne lå inden for Hormuz strædet, og var således krigszone område. Når vi befandt os i krigszonen, skulle vi have et løntillæg på 200 %. Derfor var rederiet interesseret i at få os ud af zonen, så hurtig som muligt.

Vi fik derfor bunkers og proviant i Oman i stedet. Vi gik til en olieudskibningsterminal ved navn Kwar Fakan. Her ankrede vi, og modtog proviant og bunkers fra båd. Det var meget god proviant vi fik. Det var også tiltrængt, da vi næsten var løbet tør. Vi lå til ankers ca. 12 timer, hvorefter vi fortsatte mod Bombay.

Nogen tid efter vi havde forladt Kwar Fakan, hørte vi bankelyde fra lastrummet. Det viste sig, at tre iranere havde skjult sig i lastrummet inden afsejlingen fra Bandar Abbas.

Det var tre meget sultne og tørstige unge mænd, der dukkede frem efter vi havde fået åbnet til lastrummet. De havde siddet gemt i et lille stuverum, i lastrummet. Vi fik givet dem noget at drikke og spise. Derefter fik vi dem afhørt, så godt som det nu lod sig gøre.

Det viste sig, at være tre unge soldater som ville væk fra krigen, og derfor havde gemt sig. De havde ingen anelse om hvor vi skulle hen. De var bare desperate nok, til at risikere livet ved at gemme sig ombord. Inden vi afsejlede, havde et hold iranske soldater gennemsøgt skibet sammen med os. Men det var lykkedes disse tre mænd at holde sig skjult.

Afhøringen var ikke så let, da der kun var en af dem der talte meget lidt engelsk. Og samtidig var de ret skræmte, og meget forvirrede. Men vi fik dem beroliget, bl.a. ved at fortælle dem, vi var uden for iransk område.

Vi kontaktede selvfølgelig straks rederiet, og via dem kom vi i forbindelse med rederiets forsikrings-selskabs kontor i Dubai. Her mente man, at vi straks skulle vende om og sejle tilbage til iransk farvand med afhopperne, og kontakte den iranske flåde.

Det nægtede vi i allerhøjeste grad at gøre. Det var både skipper og jeg helt enige om. Efter nogen parlementeren frem og tilbage, blev det afgjort at vi skulle forsætte til Bombay.

Det blev også meddelt at vi skulle laste i Bombay, samt rederiets forsikrings-selskab ville have en repræsentant til at modtage os der.

Flygtningene blev nu indkvarteret så godt det kunne lade sig gøre. De fik et bad, og kunne så hvile sig. Det må have været lidt af et mareridt for dem, at sidde nede i det varme lastrum i to døgn.

Den 1. juni, ankrede vi på Bombay red, lige til middag. Vores flygtninge var meget nervøse, hvilket var meget forståeligt, de spurgte i et væk om hvad der skulle ske med dem.

Det kunne vi af gode grunde ikke fortælle dem, vi anede det nemlig ikke. Der havde været en del skriveri frem og tilbage på telexen, men nogen egentlig ordning var man ikke kommet frem til.

Straks vi fik forbindelse med havnemyndighederne, meddelte vi dem selvfølgelig hvordan sagen forholdt sig. Fra myndighederne fik vi bare den besked, at vi skulle beholde flygtningene ombord. Der ville blive taget hånd om dem, når skibet skulle indklarerer.

Man kunne ikke fra myndighedernes side sige, hvornår skibet ville blive indklareret. Derfor insisterede vi kraftigt på, at man afhentede flygtningene, da vi havde dårligt plads til dem. Det var myndighederne på det nærmeste ligeglade med, vi skulle bare afvente indklarerer. Heller ikke kontakt til rederiet hjalp noget. Derfra kunne man ikke gøre noget, før den famøse indklarerer havde fundet sted.

Som dagen gik, blev flygtningene mere og mere nervøse. Vi gjorde hvad vi kunne for at berolige dem, men det var ikke let.

Næste dag forsatte både skipper og jeg selv med telexer til gud og hver mand. Men lige meget hjalp det. Vi fik fra rederiet oplyst, at lasten vi skulle laste, ikke var klar. Derfor kunne man heller ikke oplyse noget om, hvornår vi kunne komme ind i havnen.

Vi talte med repræsentanten fra skibets forsikringselskab, men han kunne heller ikke gøre noget før skibet blev indklareret. Han kunne ikke få tilladelse til at komme ombord, så her var der heller ingen hjælp at hente.

Vi kunne mærke på iranerne, at de ikke forstod noget af hvad der foregik. De blev bare mere nervøse som dagen gik.

De opholdt sig i messen om natten, og på agterdækket om dagen. De hjalp besætningen lidt med deres gøremål, men meget af tiden sad de for sig selv og talte sammen.

Ham der kunne lidt engelsk havde spurgt flere gange i løbet af dagen, om vi ikke kunne sørge for at de ville blive hjulpet når vi kom ind. Vi kunne selvfølgelig ikke love dem noget, men kun forsikre dem om, at der vil blive taget hånd om dem, hvad dette så end måtte indebære.

Kl. 21:30 meddelte vagtmanden mig, at han ikke kunne finde iranerne. De havde opholdt sig på agterdækket. Men da vagtmanden gik en runde på hele skibet, var de væk da han kom tilbage.

Vi ledte straks hele skibet igennem, men væk var de. Der var også forsvundet tre redningskranse. Så de var simpelthen hoppet i vandet og svømmet væk.

Det var et risikabelt forsøg på at nå land, de havde begivet sig ud på. Der var meget stærk strøm i området, så selv om der ikke var så langt til land, ca. 1½ sømil, var det temmelig farligt.

Vi afsøgte straks området rundt om skibet med søgelys, men så intet. Ligeledes kontaktede vi straks havnekontrollen, og det varede ikke længe før der var et par patruljebåde i området. Men de fandt heller ikke noget.

Nu skal jeg love for myndighederne vågnede op. Hvor de før var total ligeglade, vendte bøtten nu 180 grader. I løbet af kort tid kom der repræsentanter fra havnemyndighederne ombord. De mente, at vi var skyld i at der nu var flygtninge i deres land. Vi havde ikke passet godt nok på dem, og det ville skabe store problemer for os.

Vi forklarede dem, at med besætningen og skibets størrelse, havde vi gjort hvad der var os muligt. Men vi kunne ikke mandsopdække dem døgnet rundt.

Desuden havde vi prøvet alt for at få dem i land, netop for denne situation ikke skulle opstå, men havde ikke mødt forståelse for problemet.

Der blev diskuteret meget i løbet af natten. Men flygtningene var væk, og blev ikke fundet af patruljebådene.

Først hen på morgenstunden forlod myndighederne endeligt skibet, med kraftig løftet pegefinger. Og løfte om megen ubehagelighed på grund af vores fiasko som fangevogtere. Skipper og jeg åndede lettet op, der var nu fred en kort tid.

Fra den 3. juni til den 14. juni, lå vi til ankers på Bombay red. De første dage efter iranerne var stukket af, var myndighederne meget emsige. Havnepolitiet var ombord flere gange. Der blevet taget et par rapporter, og man lod os vide at vi var i en meget vanskelig situation.

Vi fastholdt hele tiden, at hvis myndighederne havde taget iranerne i land straks ved skibet ankomst, havde vi, og de, ikke haft dette problem. Efterhånden ebbede myndighedernes interesse for sagen ud, og de lod os i fred.

Efter nogle dages forløb, fik vi besked at iranerne var fundet. Hvordan det gik dem, kunne vi ikke få at vide. Vi kunne heller ikke få vores redningskranse tilbage. Fik besked på, at de var konfiskeret som bevismateriale. Det skulle senere vise sig, at give os nye problemer på halsen

Der kom nye besætningsmedlemmer ombord. Skipper, 1 mester, og dæksbesætningen blev skiftet. Af den gamle besætning blev kun maskinchef, kok og jeg selv tilbage. Dem der rejste hjem var meget glade for at blive afløst. Især var skipperen glad, det havde været en ret hård tårn for ham.

Opholdet på reden blev nu ret roligt. Vi døjede med SV monsunen, og den tilhørende regn og meget fugtige luft. Temperaturen lå konstant mellem 30 og 35 grader. Så det var ikke videre behageligt. Vi skulle laste "Bleaching Powder", vel nærmest en slags blegemiddel i pulverform, til to havne i Algier, Skikda og Oran.

Når vi nåede frem til Oran, skulle maskinchefen, kokken og jeg selv afmønstre. Så vi var lidt utilfredse med den meget langsomme ekspedition. Men kunne ikke rigtig gøre andet end have tålmodighed.

Endelig, den 15. juni kom vi langs kaj, og kunne begynde at laste. Den nye skipper havde kun været ombord et par dage, så forstuede han foden ret slemt. Og var derfor lidt handikappet, men kunne dog humpe lidt rundt. Nu kom myndighederne igen ombord, og nu ville de ikke godkende vores certifikater på lossegrejet. Disse certifikater var ellers helt i orden, men myndighederne mente nu noget andet. Jeg tror nu, det var en slags hævn for episoden med flygtningene.

Da skipperen ikke var mobil, måtte jeg med agenten en tur i land på havnekontoret. Her fik jeg lov at vente et par timer, inden man kunne afse tid til at kigge på papirerne.

En meget sur, og hoverende mand gav sig oceaner af tid til at granske mine medbragte certifikater. Desværre var der ikke noget at udsætte på dem, og han måtte meget modvilligt godkende dem.

Da jeg var vel ombord igen meddelte man, nu var det for sent at begynde lastningen. De ville gå i gang næste morgen.

Næste morgen regnede det, så vi kom først i gang et langt stykke op af formiddagen. Da man endelig startede, riggede man to kraner til. Vi skulle slet ikke bruge eget lastegrej! Det er i sådanne situationer, man godt kan forbande emsige myndigheder langt hen hvor peberet gror. Samtidig er der ikke noget at gøre, man må bare bide galden i sig. De næste par dage, gik lastningen dog uden de store problemer. Vi fik lastet vores 16 000 tromler, og afgik fra Bombay den 20. juni, tidlig om morgenen.

Sejladsen fra Bombay til Rødehavet var præget af sv-monsunen. Der var modstrøm gennem det meste af det Indiske Ocean. Der var en konstant sydvest frisk vind, så farten var en del reduceret. Midtvejs på dette stræk, røg vores aircondition sig en tur. Da der til stadighed var ca. 30 graders varme, var det en lidt blandet fornøjelse.

Gennem Rødehavet, mod Suezkanalen skiftede vinden til nordlig. Men varmen fortsatte til lige før kanalen, hvor temperaturen fald ganske lidt, så det var en varm periode.

Passagen af Suezkanalen forløb planmæssigt, med de "fornøjelser" kanalen nu kan byde på. Disse fornøjelser bestod af bl.a. den evindelige diskussion med lodserne, handelsfolkenes ihærdige påtrængenhed, alt sammen noget der hører en passage af kanalen til.

Det var rigtigt rart at komme ud i Middelhavet, temperaturen faldt til ca. 25 grader, og det var til at holde ud at være ombord, selv uden aircondition.

Vi ankom til Skikda den 15. juli, og her gik løsningen efter planen. Efter udlosning i Skikda, gik rejsen videre til sidste destination, Oran. Her ankom vi den 20. juli, og kom direkte i havn.

Og det bedste af det hele, maskinchef, kok og jeg selv kunne nu overlevere skuden til vores afløsere. Det blev så enden på en lidt usædvanlig udmønstring. 4 måneder, 18 dage i det hele. Ikke nogen udsædvanlig lang udmønstring, men en udmønstring med en del udfordringer, kan man vel godt tillade sig at sige.