

## Dette værk er downloadet fra Slægtsforskernes Bibliotek



Slægtsforskernes Bibliotek drives af foreningen Danske Slægtsforskere. Det er et special-bibliotek med værker, der er en del af vores fælles kulturarv, blandt andet omfattende slægts-, lokal- og personalhistorie.

Slægtsforskernes Bibliotek:  
<http://bibliotek.dis-danmark.dk>

Foreningen Danske Slægtsforskere:  
[www.slaegtogdata.dk](http://www.slaegtogdata.dk)

***Bemærk, at biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. Når det drejer sig om ældre værker, hvor ophavsretten er udløbet, kan du frit downloade og anvende PDF-filen.***

***Drejer det sig om værker, som er omfattet af ophavsret, skal du være opmærksom på, at PDF-filen kun er til rent personlig brug.***

92701

# Søfartsbog

for

X PREISLER  
~~JENSEN~~

(Efternavn; med BLOKBOGETAVER).

Jan Volmer  
(Fornavn).

Fødselsdato: 15 marts 19 40

Fødested\*): Frederiksberg-St. Thomas sogn

24 AUG. 1962

Mbl. Hl. tilskud.  
Mestingskontoret i København

B



MENSTRINGSKONTORET  
KØBENHAVN

Jan Volmer Jensen  
(Dagbevisets egenhændige underskrift).

Signalement\*\*):

Håret: mørkebrunt Øjnene: blå

Legemsbygning: middel

Særlige kendetegn: /

Tatoveringer: /

\*) Angives for Københavns og Københavnens vedkommende ved by og sogn, for landkommunernes vedkommende ved sogn og amt, evt. tillige by.

\*\*) Tegns af den skitserede nøjagtighed.

Maritime erindringer  
gennem 34 år  
af Jan Preisler



På opfordring fra redaktør af „Lampemanden“ Erik Brandt-Jensen på tidsskriftet Søfart skrev jeg i 2014-15 en række artikler om mine oplevelser til søs gennem 34 år.

Første artikel blev bragt i Søfart nr. 47, 17. november 2014 og sidste artikel blev bragt i nr. 13, 23. marts 2015.

Man er velkommen til at benytte materialet i udvalg hvis man anfører kilde.

Sorø i marts 2015

Hauchsvej 15  
4180 Sorø  
Tlf. 6014 8572  
e-mail: [janpreisler@gmail.com](mailto:janpreisler@gmail.com)

## Arabian Reefer

Hvad er det, som kan betinge at et ungt menneske står til søs? Det kan måske skyldes familiære traditioner eller at man er vokset op i en søfartsby. For mit vedkommende gælder ingen af delene. Hverken på fædrene eller mødrene side kan jeg mønstre søfolk og med opvækst nord for København er „Flyv fugl, flyv, over Furesøens vove“ det nærmest jeg kan komme en søfartspåvirkning.

Min fætter, Jens Bloch, var ivrig søspejder i Århus i sin ungdom og efterfølgende blev han styrmandselev i J. Lauritzen. Tidligt på året 1958 lå „Kista Dan“, hvor han var forhyret, i Helsingborg, og min far og jeg tog over for at hilse på ham og se det spændende skib. Jeg blev spurgt, om jeg måske kunne have lyst til at sejle til søs, og Jens ville så lægge et godt ord ind for mig på skibsinspektionen. Samme sommer tog jeg på hytteferie i Gudbrandsdalen, og en dag kom bonden, der ejede hytten op og fortalte, at jeg skulle ringe hjem. Det viste sig, at der stod en plads ledig som ungtjener på „Arabian Reefer“ ganske kort tid efter. Det betød, at jeg måtte haste hjem, få udstedt søfartsbog, til check hos rederilægen i Amaliegade samt pakket min køjesæk.

Den 3. august afgik en stor bus fra Hammerengsgade med besætningsmedlemmer, som skulle påmønstre skibet i Antwerpen. Her var mulighed for at stifte et første bekendskab med nogle af dem, jeg skulle arbejde sammen med på skibet. Turen tog et døgn, og man var ikke overmåde udhvilet ved ankomst. Jeg fik afleveret min søfartsbog til

telegrafisten som sørgede for påmønstringen. Derefter fik jeg anvist et godt kammer og blev sat ind i mit fremtidige arbejde af et par af messedrengene. Der var jo en masse nye indtryk at forholde sig til for én, der ikke tidligere havde sejlet til søs. Nye begreber som skot, dørk, kabys og pantry blev introduceret. Mit arbejdsområde var servering i officersmessen samt rengøring af officerskamre og fællesarealer.

Først lidt om skibet. „Arabian Reefer“ blev bygget på Ålborg Værft som det første af 3 identiske reeferbåde. Det blev afleveret til rederiet den 20. juli 1957. Skibet var på 4.200 t.d.w. og servicefart var på ca. 18 knob. Der var enekamre til alle „voksne“, aircondition, teaktræsdæk og svømmebassin. Der var mandskabsmesse, officersmesse samt salon hvor skibets kaptajn, 1. mester og 1. styrmand samt gæster spiste. Messer og andre opholdsrum var smykket med akvareller af unge danske kunstnere. Det var i alle måder et smukt og velsejlende skib, som var indsat på banaruten mellem Antwerpen og Guayaquil i Ecuador. Oprindeligt var skibets skrog malet hvidt, men kort før jeg påmønstrede blev alle rederiets skibe malet røde. En del ombordværende besætningsmedlemmer var kede af den forandring, og jeg kunne sagtens følge dem. Men rederiet lagde vægt på det sikkerhedsmæssige aspekt, hvor et rødt skib til søs er lettere at få øje på end et i anden farve.

Straks efter påmønstring begyndte jeg på mit nye arbejde. Jeg fik udleveret en hvid tjenerjakke og startede med at servere i officersmessen. Med ambition om på et tidspunkt at blive udøvende billedkunstner havde jeg ladet skægget vokse. Andenstyrmanden påtalte det med det samme, og gjorde klart, at hvis jeg ikke fik barberet det af, måtte messedrengen overtage serveringsjobbet. Jeg var lidt rystet, men besluttede ikke at efterkomme andenstyrmandens påtale. Jeg fortsatte mit serveringsjob, og fik efterhånden et helt fint forhold til styrmanden.

Maden blev i store beholdere i elevator sendt op fra kabyssen til pantryet. Messedrengen Erik og jeg hørte selvfølgelig naturligt til i mandskabsmessen, men vi foretrak at indtage vores måltider i pantryet – så kunne vi udvælge os det mest lækre før det videre serveringsarbejde fandt sted. Erik var en glimrende samarbejdspartner – tjenstvillig og god til at sætte mig ind i de forskellige rutiner. Hovmesteren – eller høkeren, som vi kaldte ham – var midaldrende og af den gamle skole. Han stillede krav til kvaliteten af ens arbejde, hvilket jo slet ikke er så dårligt. Passede man sit arbejde, havde man bestemt et godt forhold til ham.

Efter to døgn i Antwerpen var skibet udlosset, og det vendte i ballast igen kursen mod Ecuador. Den følgende morgen vågnede jeg ved skibets urolige bevægelser. Kiggede på mit ur, der viste 6. Stod op og gik i pantryet, hvor nattens opvask ventede. Den blev ordnet og jeg så at uret dér viste 5. Havde ikke fået noget at vide om, at uret ville blive stillet en time tilbage.

Op ad dagen meldte søsygen sig. Rådet, jeg fik, var at spise tørt rugbrød - et glimrende forslag som hjalp mig over problemet.





Om aftenen, da jeg lå i køjen, kom telegrafisten pludselig ind ad døren og tændte lys. „Hvad er det“ sagde jeg. „Læs“ sagde han. Det var et radiobrev hjemmefra. Fantastisk at man sådan midt på havet kunne modtage hilsen fra hjemmet.

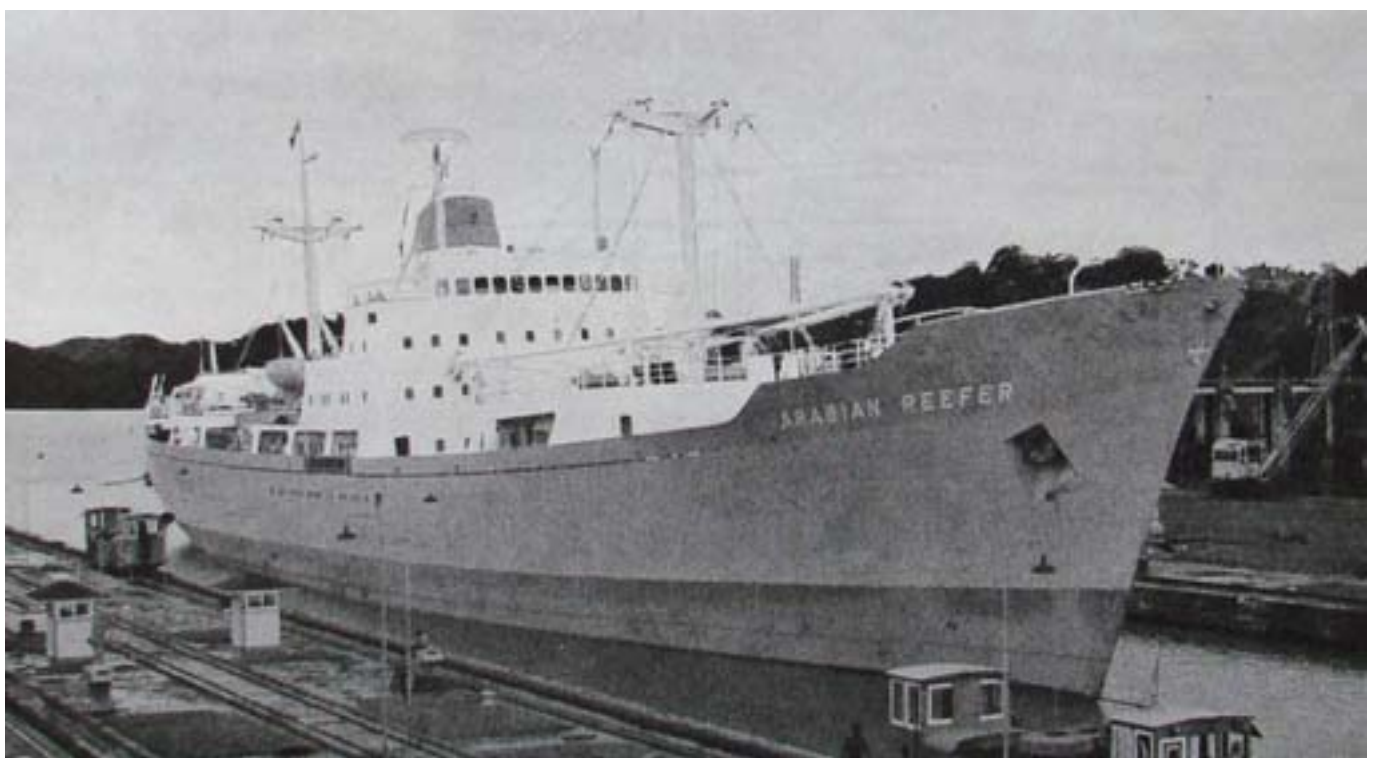
Besætningen var på et sted mellem 30 og 40 personer. I vores messe havde vi 15 officerer, vi skulle betjene. Mit arbejde fandt sted fra kl. 6 til omkring kl. 13.30. Derefter lidt fritid før eftermiddagskaffen skulle klargøres. Så igen lidt fritid inden aftensmaden skulle rettes an og serveres. Efter nogle døgn sejlads kom vi under varmere himmelstrøg, så fritid blev brugt på soldæk og i skibets lille svømmebassin.

Et skib er jo en lille miniverden, hvor man skal indpasse sig i forskellige rutiner og samarbejdsformer. En aften arrangerede skibsklubben bankospil, en anden dag var der

trekamp mellem dæk, maskine og restauration og aftenen sluttede med en lille fest. Skibsklubben var velfungerende og medvirkede til et godt sammenhold. Det var også et kærkomment indslag, når der blev vist film. Handelsflådens Velfærdsråd distribuerede filmene, som var i 16 mm-format på store ruller. Ude på det åbne hav var radiolytning ikke muligt, bortset fra de få besætningsmedlemmer, som selv havde investeret i egne kortbølgemodtagere. Så alt i alt gjaldt det om at knytte venskaber på tværs og hygge sig på kamrene i fritiden. Og endelig kunne man jo også forsyne sig med en bog fra skibets bibliotek, som telegrafisten administrerede.

Turen over Atlanten tog 10 døgn. Vi gjorde ophold for bunkers på Curaçao og 2 døgn senere kunne vi sejle gennem Panamakanalen.

En ny verden åbnede sig for mine øjne, da vi ankom



til Guayaquil i Ecuador. Vi ankrede op på floden, og en masse handelsfolk og toldere strømmede ud til os i små både.

Alt hvad vi havde af cigaretter og spiritus blev opkøbt. Hovmesteren fik forsegle sin varebeholdning, men seglet blev brudt op flere gange – tolderne holdt sig heller ikke tilbage, når der skulle handles. Hvis vi ville i land, måtte vi benytte små motorbåde, der kunne prajes enten fra skibet eller fra land, når man havde været i byen.

På tredjedagen påbegyndte vi at laste bananer. Små både fulde af stokke med bananer ankom ved skibssiden. Mange mænd var beskæftiget med at bære bananstokkene på skuldrene op ad en interimistisk gangvej og ned i lastrummene. En gang imellem lød høje råb – nogle små grønne meget giftige slanger gemte sig blandt bananklaserne, og dem var mændene bestemt på vagt overfor. Efter 22 timer var lastningen tilendebragt, og den følgende morgen kunne kursen sættes nordpå mod Panamakanalen.

Jeg havde medbragt mine tegne- og malegrejer, så jeg kunne lave skitser ombord, i Willemstad og i Guayaquil. Mange søfolk er glade for billeder af skibe, de har sejlet med, og hovmesteren bad mig lave en akvarel af „Arabian Reefer“. Den faldt i hans smag. Tømreren spurgte om jeg have mine oliefarver med, hvilket jeg havde. Så ville han godt have, at jeg lavede et oliemaleri til ham. En dag kom han og bad mig følge med. Vi styrede hen mod mit kammer, hvor der stod det fineste staffeli, som han havde snedkereret. Det var i bytte for maleriet, og det har fulgt mig siden da. Min tusch og tuschpenne kom også i brug. Andenstyrmanden bad mig tegne nogle ækvatorrådsattester, da han var udgået for de slags. På det tidspunkt måtte man jo ofte selv udføre den slags projekter, mens man i dag formodentlig med lethed kan finde mange gode forslag, som blot kan hentes på internettet og printes ud i farver.

Cuba om bagbord og Haiti om styrbord var den sidste landkending vi havde, før vi igen satte kursen tværs over Atlanten. Igen måtte vi underholde os med filmforevisning, kortspil, skak m.v. inden vi nåede Kanalen, hvor vi på radioen atter kunne lytte til Danmark på langbølgen. Jeg vaskede mit kammer ned og pakkede mit grej. Det var muligt at medbringe nogle bananer i bussen, som hentede de afmønstrende besætningsmedlemmer. Jeg forespurgte, hvor jeg skulle henvende mig og fik at vide, at bananerne var taget ud af kølelasten for nogle dage siden og fordelt. Heldigvis kom andenstyrmanden mig til hjælp, idet han havde et par stokke, så jeg kunne få én af hans.

Denne min første sejltur var medvirkende årsag til at jeg efterfølgende ville uddanne mig, så jeg kunne „stå rigtig til søs“. Maskinen havde ikke min store interesse. At forblive i restaurationen var heller ikke på ønskesedlen og navigator var udelukket gr. for ringe syn. Derimod syntes jeg, at telegrafisten havde et spændende job, og han var næsten selvrådende m.h.t. udførelsen af arbejdet. Selvfølgelig var han underordnet kaptajnen, men det gjaldt jo for alle ombord.

## Wendelboes radioskole

Hvordan kunne unge mennesker midt i det forrige århundrede overhovedet finde ud af hvad de skulle være, eller hvor de kunne uddanne sig, når der hverken fandtes UU, Studievalg eller studievejledere ved uddannelsesstederne? Man var overladt til det frie initiativ.

Jeg måtte prøve at finde ud af, hvordan jeg kunne blive telegrafist. Fra min tid i kommuneskolen kunne jeg huske, at der på skolebiblioteket fandtes en kasse hvorpå der stod „Erhvervskartotek“. I det fandt jeg et datablad med titlen „Telegrafist“. Der stod lidt om hvilke forkundskaber man burde være i besiddelse af samt lidt om hvad telegrafistarbejdet indebar. Endelig stod der, at man kunne forberede sig til den krævede eksamen på en af landets navigationsskoler eller på en privat radioskole med navnet „Wendelboes Radioskole“. Valget for mit vedkommende var let, fordi Wendelboe tilbød både dag og aftenskole. Om dagen gik jeg til tegneundervisning og kunne så om aftenen hellige mig telegrafistuddannelsen.

Der blev optaget nye elever hvert halve år, og jeg kunne begynde i efteråret 1959.

Skolen havde til huse i en gammel bygning i Frihavnen i København på adressen Dampfærgevej 9. Lokalerne, der lå i tagetagen, bestod af et langt lokale med tværstillede lange sortbejsede borde og to mindre rum. I det store rum modtog vi undervisning i teknik, apparatkendskab, korrespondance, reglement, engelsk og geografi. De mindre rum var indrettet med apparatur til høring og morsetræning.



Indmeldelsen var meget uformel – Wendelboe sad med en pengekasse og modtog betaling for undervisning. Der blev betalt hver måned. Endvidere kunne man købe de nødvendige lærebøger. Bogen i radioteknik havde Wendelboe selv forfattet. Der var tale om to hektograferede hæfter, det ene var teksthæftet og det andet de tekniske tegninger og diagrammer, som relaterede til teksten. Man kunne så klippe tegningerne ud og klæbe dem ind, hvor de hørte til i teksthæftet.

Hvert halve år startede undervisningen forfra. „Fortsættereleverne“ sad på de forreste borde nærmest

tavlen og underviseren, mens de nye elever satte sig bagest i lokalet. For langt de fleste elever var det helt nyt stof, som skulle indlæres.

I 1959 var Einar Bahn Wendelboe 72 år gammel. Som 14-årig lod han sig indrullere i Søetaten. Her havde han en lang, glørværdig karriere der sluttede med at han i 1949 blev pensioneret i ære som materielmester i Søminevæsenet. Hele livet havde han været optaget af radiokommunikation. I 1927 blev det tilladt at almindelige mennesker kunne erhverve og benytte radiomodtagere og –sendere, og Wendelboe engagerede sig fagligt blandt radioamatørerne. Hvis man ville have amatørlicens, måtte man aflægge prøve i høring og morse, og Wendelboe etablerede kursus i egen lejlighed med plads til 15 elever. Man kan sige, at det blev starten på den senere radioskole.

Wendelboe var utrolig kompetent såvel fagligt som undervisningsmæssigt.

Han boede i Hellerup og tog altså turen på cykel ind til radioskolen både formiddag og aften. Vi blev af ham undervist i radioteknik, hvor tavlen hurtigt blev tegnet fuld af komponenter og tilhørende diagrammer. Undervisning i korrespondance foregik ved at vi skiftevis sendte og modtog telegrammer ved brug af gode messingmorsenøgler af mærket „Store Nord“ og med lyd på lokalets højttalere. Wendelboe ved den ene nøgle og en elev ved den anden. Øvrige elever kunne så lytte med på telegraferingsafviklingen. Der var en stoisk ro over Wendelboes måde at undervise på, en naturlig autoritet. Ydermere var han lun og humoristisk, og vi elskede, når han læste op af beretninger fra tidligere elever, som sendte hilsner fra deres nye arbejdsplads til søs .

På skolen var der ydermere ansat to lærere – hr. Vandmose, som underviste dageleverne og hr. Høst, som underviste om aftenen.

At lære at sende og modtage morsesignaler stiller krav til eleven. Både indenfor militæret og på navigations-skolerne benyttede man specielle indøvningsprogrammer. På Wendelboes skole var det (såvidt jeg husker) „the hard way“. I starten blev transmitterbåndene med koder bestående af 5 bogstaver afspillet med langsom hastighed. Man

måtte spidse ører og prøve at lære de forskellige tegn at kende. Morsetræning foregik ved en maskine, hvor ens tegn blev udskrevet på en lang papirstrimmel mens man havde medhør på sine hovedtelefoner. Efterhånden som man blev mere og mere sikker, kunne hastigheden sættes op. Man var nødt til at investere megen tid og kræfter for at nå op på den hastighed, som certifikatprøven krævede og elever, der godt ville benytte lokalerne udenfor undervisningstiden, kunne få en nøgle til skolen, så man kunne komme og gå, som man havde lyst. Med mellemrum blev der afholdt prøver, så hver enkelt fik indtryk af sin formåen og kunne arbejde videre derud fra.

Skolen rådede over en række modtagere og sendere af ældre dato. Bl.a. rummede samlingen en gnistsender, der jo fortsat var lovlig, og som blev anvendt på nogle ældre skibe. Wendelboe havde stor moro ved at demonstrere

hvorledes man kunne trække store gnister, når man skiftede bananstikkene rundt på den store kobberspole. Vi blev sat ind i de forskellige apparaters funktioner, men fik ikke megen træning m.h.t. radiokontakt til omverdenen. Hovedvægten på teknikundervisningen lå i det teoretiske.

Eleverne på skolen havde mange forskellige forudsætninger. De fleste af eleverne var nybegyndere. Men nogle kom fra søværnet, og kunne derfor høre og morse, men skulle indlære radioteknik, procedure m.v. for at erhverve civilt radiocertifikat. Andre kom måske med forudsætninger indenfor det tekniske, men måtte så arbejde med at opøve de øvrige nødvendige færdigheder. Vi arbejdede dog alle frem mod samme mål nemlig et certifikat, så vi kunne komme ud



*Wendelboe ved certifikatunderskrift*

at virke som telegrafister.

Der var eksamen hvert halve år. Det var altid spændende at følge hvorledes de enkelte elever klarede sig. Nogle dumpede i et enkelt eller to fag, men kunne så indstille sig til supplerende prøve kort tid efter ved en af navigationsskolerne. Lidt vemodigt var det hver gang at vinke farvel til de, der bestod, og som nu gik i gang med at søge hyre. Men så rykkede man jo selv op i „fortsætter-rækken“.

I juni 1961 stod jeg med det forjættede certifikat i hånden. Nu gjaldt det om at finde en hyre og komme ud at virke.

# Lydia Dan

Første stop på turen var Cort Adlersgade 8, 3 sal, hvor „Radiotelegrafistforeningen af 1917“ havde kontor. Foreningens sekretær J. Madsen hilste velkommen, og jeg fik medlemsnummer 2525. Samtidig fik jeg udleveret foreningens love samt overenskomster og løntabeller. Derefter gik turen til Lyngby Radio for at hilse på kommende kolleger og se, hvorledes kontakten foregik mellem skibene og radiostationer på land.

Da mit tidligere indtryk af rederiet J. Lauritzen var rigtig godt, henvendte jeg mig atter i Hammerensgade, hvor jeg fik fortræde for skibsinspektør Jacob Th. Jacobsen. Da jeg netop samme år var blevet optaget på Kunstakademiets malerskole, spurgte jeg om mulighed for at få en kort udmønstring, så jeg i oktober igen kunne være hjemme i København. Det var ikke noget problem. Derefter opholdt jeg mig nogen tid på rederikontoret, for at blive sat ind i de forskellige regnskabssystemer, før jeg sidst i juni steg på bussen med besætningsmedlemmer, som skulle på mønstre „Lydia Dan“, når skibet passerede Kielerkanalen.

„Lydia Dan“ var et fragtskib på 3.525 t.d.w. med en besætning på 32 mand. Skibets kvindelige telegrafist sejlede med gennem kanalen, og kunne på den tid nå at sætte mig ind i radiostationens forskellige udstyr samt regnskab m.v. Nogen tid skulle hun dog også bruge til lige at tage afsked med besætningen. Kaptajnen var af den gamle skole - ordrer blev udstedt og så var det blot om at følge dem.

Fra Brunshüttel blev kursen sat mod Rochester sydøst for London. Straks vi forlod Kielerkanalen mødte et par besætningsmedlemmer op for at få en samtale hjemover. Blaavand Radio var behjælpelig, og jeg kunne konstatere, at radiostationen fungerede. Da vi nåede Themsens munding sagde kaptajnen: „Gnist, vil De kalde lodsens?“. Da han åbenbart kunne se på mig, at jeg ikke helt vidste hvordan jeg skulle gribe sagen an sagde han: „Kald Sunk Pilot på 2182!“ . Så havde jeg også lært det.

Efter gældende regulativ skulle radiostationen være åben 8 timer hver dag. Min vagttid var 8-10, 12-14, 16-18 og 20-22 – alle tider i GMT. Opgaven var selvfølgelig at lytte på de forskellige nød- og kaldefrekvenser, høre om der var korrespondance til skibet, modtage vejrmeldinger og den daglige radioavis som blev udsendt fra Lyngby Radio og ellers formidle kontakt mellem skib, havne-

myndigheder og rederi samt sørge for at besætningen kunne få radiotelegrammer og telefonsamtaler igennem til familie og venner. På vej tilbage gennem Kielerkanalen blev kaptajnen afløst for ferie, og i hans sted kom kaptajn August Skov, en meget behagelig mand med bopæl på Thurø. Han havde telefontifikat, og havde stor glæde af selv at betjene telefonisenderen.

Hver dag kl. 12 GMT modtog jeg tidssignal, så styrmanden i bestiklukaf'et kunne indskrive forskellen i kronometerjournalen. Af hensyn til navigationen var det jo nødvendigt at kende tiden 100% korrekt. For mig var det spændende at hjælpe med aflæsning af kronometer, når styrmanden ved hjælp af sekstanten om natten tog pejling af udvalgte stjerner. Og flot at se, hvorledes skibets position kunne stedfæstes med stor nøjagtighed i søkortet.

„Lydia Dan“ var indsat på Nord- og Østersøfarten. I Nordsverige og Finland lastede vi papir, som blev bragt til England. I England lastede vi kaolin og i Sydfrankrig bl.a. svovl.

„Bliv gnist – se verden som turist“ lød budskabet den gang. På det tidspunkt lå skibene jo ofte længe i hver havn, og da man ikke må bruge radiostationen i havn, kunne telegrafisten ofte med sindsro forlade skibet. Lauritzen var

jo kendt for at gøre meget for velfærd ombord, og i „Lydia Dan“ var der bl.a. et par cykler. De trængte ganske vist til en overhaling, som jeg tog mig af. Gnisten var jo også en slags velfærdsperson som passede biblioteket, gik med syge besætningsmedlemmer til læge og indgik i skibsklubbens arbejde bl.a. med at arrangere ture, fodboldkampe m.v.

En dag, mens vi lå i Gravesend i Themsens munding, kaldte skipperen mig ind, og spurgte om ikke jeg kunne følge donkey til den danske ambassade i London, da hans pas var udløbet. Donkey hævdede sine sidste 5 £. En motormand skulle også til London den dag, så vi tre travede mod togstationen. På vejen lå en pub, som lige måtte frekventeres – vi nåede så det næste tog. På en af de efterfølgende stationer skulle donkey ud for at tisse. Jeg hoppede også af. Lige som vi var kommet ud, skulle toget til at køre – donkey sprang på toget, mens jeg stod på perronen. Så tog jeg det næste tog og stod af på London Bridge og gennemsøger de nærmeste værtshuse, hvor jeg ganske rigtigt fandt ham og motormanden. Efter at have fået løsrevet donkey, satte jeg ham ind i en taxi for at finde et sted, hvor vi kunne få taget et foto. Klokkeren var da 1 og ambassaden holdt lukket mellem 1 og 2. Vi fandt så den nærmeste pub, en ret eksklusiv saloon i det fine Victoria-kvarter. Her fik vi en Black and Tan, og et minut efter







gik donkey ud som et lys. Jeg lod ham sove og vækkede ham først kl. 2 hvorefter vi i taxi kørte til ambassaden, og fik udfærdiget det midlertidige pas. Derefter satte jeg ham på en taxi med kurs mod London Bridge, hvor han skulle møde motormanden. Hvornår og hvordan de igen fandt vej til „Lydia Dan“ melder historien ikke noget om.

Fra Gravesend gik vi videre til Nantes og Bayonne hvor vi udlossede og derefter satte kursen mod Bilbao. Bilbao var en spændende baskisk by. På det tidspunkt var Fidel Castro vist ikke i høj kurs i Spanien, og da befolkningen hele tiden skulle hentyde til at min skægvækst mindede dem om Fidel, lod jeg den falde. Vi forhalede derefter til Santurzi, som ligger i munden af floden der fører ind til Bilbao. Her lå vi nogle dage og lastede tekstiler som skulle sejles til Ventspils i det tidligere USSR. Vi var heldige at ligge i Santurzi en søndag, og jeg fandt hurtigt ud af, at der var tyrefægtning i den lokale arena, hvor en berømt toreador fra Sevilla ville medvirke. Tyrefægtningen skulle foregå kl. 5 om eftermiddagen – det var meget varmt



med sol fra en skyfri himmel. Man kunne få billetter i „sol“ eller i „sombre“. Vi valgte sombre, og var lidt forundrede over at se, at den lokale befolkning foretrak sol. Men det var formodentlig billigere. Der var en rigtig god stemning, da den første tyr blev lukket ind. Tre banderilleros (toreadorens hjælpere) prøvede at få tyrens opmærksomhed, og løb i dækning, når tyren satte efter dem. Efterhånden stak hjælperne flere spyd i nakke og ryg på tyren, hvilket fik den til at reagere kraftigt. På et tidspunkt trådte toreadoren ind, og med sin røde kappe opildnede han tyren. Det er selvfølgelig vigtigt, at han er adræt og i stand til at vige, når tyren med sine horn går til angreb. En af tyrene havde dog held til at stange toreadoren og løfte ham højt op i luften. Til sidst afsluttedes kampen ved at toreadoren stak et sværd ind i nakken på tyren, hvorved den gik ned i knæ og efterfølgende udånder. Ørerne bliver skåret af og afleveret til toreadoren som en belønning. Denne eftermiddag måtte 5 tyre lade livet.

Vi syntes alle, at det var en stærk oplevelse at overvære så voldsomt et sceneri, så efter forestillingen måtte vi finde et sted, hvor vi fik noget seafood samt rigeligt at skylle ned med.

Før vi ankom Ventspils, måtte jeg samle besætningsens rede penge sammen. De blev låst inde i skipperens pengeboks. Der blev ikke taget penge op til brug i land. Dels var der ikke noget at købe, og dels måtte man ikke udføre landets valuta. Der var posteret bevæbnet militær ved landgangen, og vi skulle være ombord hver aften til en bestemt tid. I byen var der dog en fin velfærdstjeneste for fremmede søfolk. I bygningen var et stort bibliotek hvor det var tilladt os at hjemtage de bøger, som stod på hyl-



derne. Det var selvfølgelig litteratur, som forherligede det russiske samfund. Der blev endvidere arrangeret bustur i det smukkeste efterårslandskab – det nuværende Letland, og en aften blev vi inviteret til forestilling i byens teater. For mig var det en god oplevelse, at „være bag jerntæppet“.

Efter udlosning skulle „Lydia Dan“ til Bremen og derefter Middelhavet. Skipperen og jeg blev afmønstret i Holtenu. For mit vedkommende ventede nu en studiestart på Kunstakademiet, og den opsparede hyre kunne hjælpe mig økonomisk, da der på det tidspunkt ikke fandtes noget som hed SU.

## Varla Dan

Foråret 1962 nærmede sig. Undervisningen på Kunstakademiet sluttede den 31. marts, men allerede den 18. marts mønstrede jeg ud igen. Denne gang med „Varla Dan“, bygget som polarskib i 1960. Skibet anløb København for videre fart til England og Irland, så det var nemt for mig at påmønstre. Skibets tidligere telegrafist var allerede afmønstret, så der var ikke nogen egentlig overlevering.



Al aptering var placeret agter i skibet, en såkaldt „baglader“, og radiostationen var udstyret med nyeste apparatur. Jeg havde købt mig en automatisk nøgle af mærket Morse-o-matic, som jeg glædede mig til at få installeret. Der var ændret lidt i vagtreglementet, så nu måtte jeg holde vagt 4 timer om formiddagen og i stedet sløjfe den sene to-timesvagt. Det var jo luksus. Kaptajnen var H. Møller Pedersen, et meget behageligt menneske at arbejde under. To af styrmændene var stoute færingere – de bragte de barske øers kultur med ombord.

Noget af det første jeg fik at vide, da jeg kom ombord, var, at det var gnistens job at lave 10-kaffe. Skibets kaffe var bestemt ikke noget at skrive hjem om, så derfor havde en gruppe af officererne indstiftet en lille kaffeklub. Mit job var så at indkøbe god kaffe, når vores beholdning var ved at slippe op, og at brygge kaffen som filterkaffe i bestiklukaf´et. Resten af livet har jeg fortsat med at brygge kaffe kl. 10 hver formiddagen.

„Varla Dan“ var på det tidspunkt indsat i Nord- og Østersøfarten, og som polarskib fungerede det jo fint, når det i den botiske bugt skulle pløje sig gennem forårs-ismasserne.

Fra København gik turen nord om Skagen og videre nord om Skotland. For mig var det spændende at opleve farvandet mellem Skotland, Orkneyøerne og Hebriderne.

Første sted vi anløb for losning var Preston. Derefter gik det sydvest over til Waterford på Irlands sydkyst. Her blev en af messedrengene efter værtshusbesøg desværre kørt ned af en bil. Han blev indlagt på byens hospital til observation for hjernerystelse og måtte altså afmønstres.

Da vi var udlosset gik vi til Foway i Cornwall for at laste china-clay, der bruges i papirfremstillingen. På det sted er der meget stor forskel på flod og ebbe, og der blev så lagt en gangway ud, som kunne følge skibets op- og nedture. China-clayen lagde sig som fint støv over hele skibet, da det blev pustet ind i lastrummene, og det var glat som sæbe at gå på. Man måtte derfor passe godt på, når man skulle entre op og ned ad lejderen.

Tilbage gennem Kielerkanalen med kurs mod Jakobstad i den Botniske bugt. Midt i april var der fortsat store isforkomster her, så jeg måtte lytte efter rapport om isens udstrækning og beskaffenhed. Vi kom i havn ved egen hjælp, men da vi igen skulle sydover, var isen så tæt, at vi måtte have assistance af en af de store finske isbrydere. Vi var flere skibe, der sejlede ud i dens kølvand.

Da vi igen nærmede os Kielerkanalens munding, løb vi ind i en meget kraftig tåge. Jeg var fast mand på radiopejleren mens der var skærpet udkig og skibets radar gik på fuld omdrejning. Først meget tæt på fyrskibet, der markerede indsejlingen, fik vi øje på det. Omkring det lå ganske mange skibe for anker. Via Norddeich radio fik jeg forbindelse til lodsens, der fandt os og kom ombord. Man kunne tydeligt fornemme hvorledes skipperen nu kunne tage situationen med større ro. I Holtenau blev et par besætningsmedlemmer afmønstret og nye påmønstret, således at vi i officersmessen nu var 4 færingere og 3 „danskere“. I kanalen satte radaren ud, så da vi ankom Brunsbüttel



kom der reparatør, som kunne konstatere, at omformeren var i stykker og at det ville tage flere dage at reparere. Vi sejlede altså ud i Nordsøen uden brugbar radar, men her var heldigvis ingen tåge.

Det var dejligt afvekslende at sejle mellem nordskandinavien, England og Frankrig. Selv i slutningen af maj måtte vi fortsat have isbryderassistance i den nordligste del af Botniske bugt, samtidig med at vi var tæt på at have midnatssol. Og 10 dage senere kunne vi så i Sydfrankrig nyde varme, sol og palmer.

En del af Lauritzens skibe sejlede jo i samme fart som vi, og især i Finland havde vi held til at møde hinanden i havnene. Vi telegrafister gjorde så forarbejde ved over radioen at aftale indbyrdes fodboldkampe i land. På den måde lærte vi mange af rederiets besætninger godt at kende, og Lauritzens skibe var kendt for at klare sig godt i årets fodboldturnering, som Handelsflådens Velfærdstjeneste var ansvarlig for. Min kollega Marie Finne var jo vidt berømt som sin besætnings ukuelige målmand, men hende har jeg desværre ikke held til at møde i nogen kamp.

Skibsklubben havde investeret i køb af et fjernsyn (på den tid var alle fjernsyn s/hv). Vi betalte hver måned et beløb til afdrag af udgiften. Fjernsynet var placeret i salonen, og på dækshuset var opsat en antenne, som kunne drejes. Vi havde glæde af at se dansk fjernsyn, når vi nåede op i nærheden af Kielerkanalen og til et stykke ind i Østersøen. Men da skibet bevægede sig, måtte der med jævne mellemrum justeres på antennen. Kom vi for langt væk fra senderen, blev billedkvaliteten grynet og til sidst var det svært at se, hvad der foregik. Men det var altså vilkårene. På det tidspunkt var der forskellige systemer med antal linjer pr. sekund, og i England og Frankrig havde vi ingen glæde af flimmerkassen.

Da vi fik besked på at gå til Dagenham ved London for at laste Ford-biler, som skulle fragtes til Københavns sydhavn, var der glæde at spore blandt besætningen. Til vores held var det søndag, da vi ankom København, så losning kunne først begynde om mandagen. Jeg havde så mulighed for lige at aflægge familien et besøg, men måtte selvfølgelig også passe mit arbejde ombord, da der var en masse formalia, papirarbejde, af- og påmønstring m.v. Fra København gik det videre mod et par byer i Nordsværit og så til Rotterdam. Rotterdam hørte jo til blandt Europas største havne, og der var et voldsomt leben i havnebassinene og langs kajerne. Radiostationen skulle synes, og det viste sig, at alarmapparatet ikke var helt funktionsdygtigt. Maskinmesteren og jeg kunne godt analysere os frem til fejlkilden, men det krævede teknisk assistance fra land, at få det repareret, så det kunne godkendes. Apparatet aktiverede automatisk en klokke som kimedede på både radiostationen og i telegrafistens kammer, når andre nødstedte skibe udsendte alarmsignal før den egentlige nødmelding (SOS og mayday). Så det var af største vigtighed, at apparatet virkede hver eneste gang et nødstedt skib har brug for hjælp.

Sidst i juni gik vi fra Rotterdam til Heröa i Oslofjorden, hvor vi skulle laste salpeter. Vi fik så at vide, at næste



anløbsplads var Kolding. Mange besætningsmedlemmer boede i eller tæt ved Kolding, og 1. styrmanden, hvis kone netop var nedkommet med en dreng, var også fra Kolding. Han ville nu få mulighed for at se sin nyfødte søn. Samtidig kom der meddelelse fra rederiet, at jeg skulle afløses. Der blev ikke oplyst nogen grund – selv havde jeg regnet med at forblive til omkring 1. oktober, men måtte selvfølgelig adlyde ordren. Jeg kunne lige nå at afslutte månedsregnskabet og sætte min afløser ind i de forskellige rutiner før jeg 2. juli afmønstrede.



Da det ikke så ud til at Lauritzen umiddelbart havde planer om at påmønstre mig på et andet af deres skibe, henvendte jeg mig på telegrafistforeningens kontor, og spurgte om de mon kunne skaffe mig en hyre.

# Umanak

Den Kongelige Grønlandske Handel havde brug for en sommerafløser til m.s. "Umanak". Skibets faste telegrafist Cyril Svensson ville gerne holde dansk sommerferie ved Marielyst med sin familie, så han blev glad for at jeg kunne træde til.



„Umanak“ var bygget på Helsingør Skibsværft i 1949. Det sejlede fast med passagerer og gods mellem København og byer på Grønlands vestkyst. Skibet var smukt indrettet med fine dekorative detaljer i passagerapteringen. Passagerer, der ønskede at telefonere eller at sende telegrammer, kunne benytte en særlig telefonboks, som var indrettet ved siden af radiostationen. Skibets kaptajn på denne tur var Orla Schmidt og afsejling skete den 27. juli kl. 10 fra Tranegraven på Christianshavn.

Radiostationen var velindrettet med apparatur af mærket Elektromekano. Som nødsender havde jeg en gnistsender. Endvidere havde jeg en vejrkortmodtager, en såkaldt Mufax. På den kunne jeg modtage og udskrive vejrkort i stort format til stor nytte for navigationen. Det er klart, at Grønlands Handel lagde vægt på at udstyret skulle være i orden af hensyn til sikkerheden – det var jo kun 3 år siden nybygningen „Hans Hedtoft“ så tragisk var forlist syd for Kap Farvel.

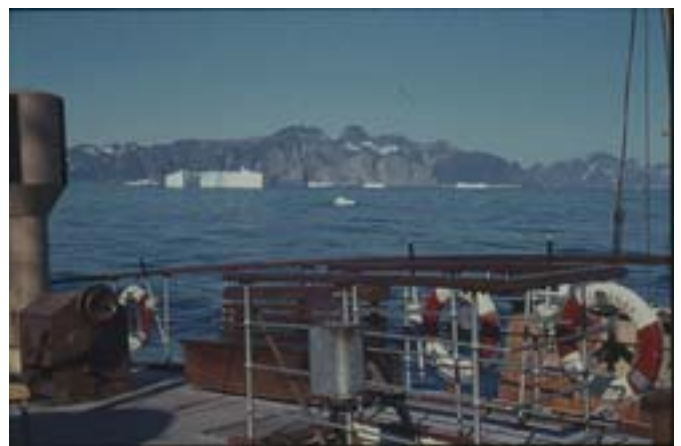
Der var mange passagerer med – blandt andet en del håndværkere, da der jo i de år var en voldsom bygge-

aktivitet i Grønland. Det var fast kutyme, at skibene i atlantfart havde læge med ombord, og på denne rejse var det en yngre kvindelig læge, som havde adopteret et par grønlandske børn. Hun ville nu gerne se, hvad det var for forhold børnene var vokset op under. Hun spiste i officersmessen, og var efter min mening noget romantisk. Men det var selvfølgelig en stor sikkerhed at have en læge ved hånden, hvis det skulle blive påkrævet.

Maden ombord var rigtig god. Kaptajnen ville godt starte dagen med et solidt måltid, så der blev bakket op med mørbradbøf eller lignende. Og søndagsmiddagen var særlig flot med forret, hovedret samt dessert og efterfølgende kaffe med cognac eller likør.

I KGH havde telegrafisten ikke noget at gøre med hyreregnskab for mandskabet. I stedet kunne jeg koncentrere mig om radioarbejdet. Skibene, der besejlede Nordatlanten, lavede vejrobservationer hver 6. time. De skulle sendes til Metrologisk Institut, hvor de dannede grundlag for udarbejdelse af pålidelige vejrudsigter. Det var den vagthavende styrmand, der lavede dem, hvorefter han afleverede telegrammet, der bestod af en række talkoder, til gnisten. Så midt om natten, når jeg lå i min bedste søvn, stak styrmanden hovedet ind på mit kammer, og smed den aktuelle „obs“ hen i køjen til mig. Så måtte jeg op og starte senderen for at få telegrammet ekspederet. Kystradiostationerne var indstillet på at modtage vejrobservationer hvert 6. time, så det var nemt at komme af med dem, fordi de blev prioriteret før anden korrespondance.

På denne rejse viste Nordatlanten sig fra sin pæne side, og da vi nærmede os området ved Kap Farvel var der havblik, så kaptajnen gik ganske tæt på kysten til glæde for de mange passagerer.



Første anløbsplads var Godthåb, Grønlands hovedstad, den gang en by med lidt over 3.000 indbyggere. Det var et smukt syn under indsejling at se byen omkranset af fjeldene Hjortetakken samt Lille- og Store Malene. Da det tog nogle dage at losse og laste, fik jeg mulighed for at tage området i øjesyn. Den lange Skibshavnsvejen strakte sig op gennem byen, og jeg måtte selvfølgelig aflægge de vigtigste institutioner besøg - SANA (Dronning Ingrid's Hospital), seminarieret, kirken og statuen af Hans Egede. Der blev også tid til at stikke indenfor på byens radiostation (OXI), hvor jeg kunne hilse på nogle af de kolleger jeg

## Adviser



*Dekoration, som var placeret i skibets hall, var tegnet af Helga Bruun de Neergaard og udført i intarsiaarbejde af dekupør Gyde Jensen.*

havde telegrafisk kontakt med. Og endelig var vejret smukt, så jeg fik travet nogle gode ture i fjeldpartierne omkring byen.

Næste anløb gjaldt Holsteinsborg. Byen var den gang den sydligste, hvor hundehold var tilladt, så jeg måtte lige vænne mig til de store løsgående hunde. Børnelegepladsen var omkranset af højt gitter, så hundene ikke kunne komme der ind. Det var nogle friske unger, der befandt sig der – da jeg gik forbi kastede de en masse sten efter mig. Opholdet i byen var dog kortvarigt da vi blot skulle have en smule last samt enkelte passagerer med, før kursen igen blev sat sydover.

Efter få døgn's sejlads lagde vi til i Ivigtut. På det tidspunkt brød man ikke længere kryolit i minen, men da der stadig var et lager ved kajen, lastede vi nogle tons hvorefter gik rejsen hjemover.



*m.s. Umanak i Københavns frihavn*

Da vi ankom København var Cyril Svensson mødt frem for at tage imod og få den nødvendige overlevering. Han havde nydt sin danske sommerferie og udtrykte tilfredshed med min arbejdsindsats. Da jeg syntes, at KGH ville være det helt rigtige sted at fortsætte en karriere i, henvendte jeg mig på skibsinspektionen og spurgte, om de mon havde et ledigt job til mig. Skibsinspektør Gunnar Hansen kunne ikke umiddelbart tilbyde mig noget, men fortalte, at telegrafisten der sejlede med „Disko“ stod for pensionering næste år, så jeg var velkommen til at henvende mig til den tid.

Den 22. oktober påmønstrede jeg „Adviser“ der lå i West India Dock i London. Det var et fragtskib på 3814 BRT, bygget på Helsingborg Værft i 1960 og navngivet „Olau Drot“. Olau-Line var et ungt, moderne rederi som havde chartret sine to ens skibe „Adviser“ og „Benefactor“, ud til Harrison-Line i London. De sejlede fast mellem London og de vestindiske øer. Desværre var den afmønstrede telegrafist taget hjemover om formiddagen, som jeg påmønstrede om eftermiddagen. Der var altså ingen overlevering. Radioregnskabet for oktober var afsluttet, men hyreregnskabet skulle jo færdiggøres med udgangen af måneden. I Olau-Line blev regnskabet udarbejdet på en lidt anden måde, end den jeg kendte fra Lauritzen, så jeg måtte lige vænne mig til det. Endvidere syntes hovmesteren også det var en god ide, at gnisten lavede regnskabet for hans mellemværende med besætningsmedlemmerne, så jeg måtte blot i gang.

Kaptajnen hed C. Swensson – en ældre venlig og behagelig person. Han havde deltaget som krigssejler under anden verdenskrig, og da han kom tilbage til Danmark, gik hans ægteskab i stykker. Han kunne godt være lidt stædig og bestemmende, men med lidt psykologisk indlevelse kunne man altid komme frem til fornuftige problem-løsninger.

Kvarteret omkring West India Dock var meget farverigt med en stor gruppe indbyggere fra Englands oversøiske kolonier. Besætningens foretrukne værtshus var det berømte „Charlie Brown“ på hjørnet af Garford Street og West India Dock Road, og gåturen hen til det gik gennem skumle havneområder med svingbroer og bevogtede passager var ikke særlig morsom. Værtshuset var spændende indrettet og bestemt værd at besøge.

Det tog os elleve dage at losse og laste, så vi kunne afsejle den 2. november. Men 1. november troppede en af matroserne lettere bedugget op på radiostationen og sagde, at han skulle spørge fra hele besætningen agter, om ikke der kunne blive lagt en pengeliste ud. Jeg sagde, at jeg ville spørge skipperen. Lidt efter troppede matrosen igen op og fortalte, at han havde spurgt kaptajnen, men han var hverken til at hugge eller stikke i. Kaptajnen havde spurgt, om de som voksne mennesker ikke kunne administrere deres penge selv. „Og det kan vi sgu godt, men vi har bare brugt dem!“

Før vi afsejlede skulle radiostationen synes. En mand fra Marconi-selskabet kom ombord. Synet tog 5 timer, bl.a. fordi alarmapparatet ikke fungerede optimalt. Vi kiggede diagrammerne igennem og fandt frem til et rør, som skulle udskiftes. Så blev alle apparaterne afprøvede og det nødvendige certifikat blev udstedt.

Det var dejligt at sige farvel til Londons tåge og efterårsregn og sætte kursen mod Azorerne. Allerede her nåede temperaturen op på 20 grader, og vi kunne nyde vejret iført shorts. Første anløbshavn på Barbados var Bridgetown. På kajen var et fem-mands stort steelband



linet op til modtagelse af os. (Jeg tror nu nok at det især var beregnet til at byde krydstogtskibene velkommen). Mægleren kom ombord for at afhente crew-list, toldliste samt ønske om hvor mange penge besætningen havde lyst til at hæve. Endelig havde han post til fordeling blandt de heldige besætningsmedlemmer, og så kunne han jo også få den post som vi sendte hjem til rederi og familie. Efter hans besøg kom skipperen og spurgte, om ikke jeg havde lyst til at ledsage ham om eftermiddage. Mægleren stillede vogn med chauffør til vores rådighed, så vi kunne blive kørt til den pragtfulde Accra Beach. Jeg syntes ikke jeg kunne afslå så godt et tilbud, så inden længe fik Swensson og jeg en svalende dukkert i det azurblå hav med efterfølgende Planters Punch til forfriskning.



Birgitte Skov ankom til Bridgetown, og da jeg manglede nogle oblater til at forsegle telegramblanketterne med, gik jeg over for at spørge om telegrafisten kunne afse nogle. Det kunne han heldigvis. Telegrafisten var ellers en gammel rotte i faget – havde taget certifikat i 1917 men still going strong. Jeg havde så samtidig mulighed for at kigge mig omkring på det flotte skib, der bl.a. var udstyret med air-condition, hvad Adviser jo ikke var.

Efter at have losset et døgn satte vi kursen mod Port of Spain på Trinidad. På vej dertil satte vores gyro'en pludselig ud – den viste 45° forkert, så nu måtte vi slå selvstyret fra og sætte vores lid til rorgænger og spritkompasset. Vi fik reparatør, da vi kom i havn. Han ville telegrafisk rekvirere reservedele fra Tyskland og derefter reparere gyroen, når vi på et senere tidspunkt igen skulle anløbe Port of Spain.

Ved siden af os lå et tysk fragtskib, og vi fik aftalt et

spil fodbold, som kunne foregå på et nærliggende stadion. I første halvleg scorede tyskerne 5 mål og i anden halvleg 2. Så vi måtte konstatere, at fodbold ikke var vores spidskompetence, men sjovt var det da.

Hver aften drog besætningen ind mod bymidten, hvor der var masser af liv og glade dage med steelbands og limbodans samt god, lokal rom til langt ud på de små timer.

Kursen blev nu sat mod Georgetown i British Guyana og sejltiden dertil var 30 timer. Byen ligger ved Demerara-flodens udmunding. Flodvandet var mudret og ganske brunligt og tre-fire pontonkajer udgjorde fortløjningsmuligheden. Temperaturen var høj og det var luftfugtigheden også. Befolkningen bar præg af en blanding af sorte, indianere og europæere. Vi skulle losse lidt, men blev ustandselig forstyrret af kraftige regnbyger. Jeg måtte i land med tre besætningsmedlemmer for lægebesøg. Den ene havde smerter i øret, den anden lændesmerter og den sidste havde tandpine. Den første fik ordineret øredråber samt nogle piller. Den anden blev henvist til røntgenundersøgelse på hospitalet og den tredje skulle til tandlæge. Vi måtte så dels på hospitalet og dels til tandlægen, der ikke var hjemme, men som vi kunne besøge om aftenen. Da vi mødte op om aftenen gik tandlægen, der var et muskelbundet af en japaner, rundt i bermudashorts og bare tæer og forsøgte at rigge noget elektrisk lys til. Da det var lykkedes kom andenmester under behandling – det var en fuldt udstyret klinik. I løbet af nogen tid fik han trukket den dårlige tand ud, og andenmester var godt tilfreds med behandlingen – tandlægen var yderst kompetent. Den følgende dag begyndte vi at laste sukker. Om aftenen gik andenmester og jeg i biografen. Det var her kutyme at vise 2 film i træk. Da de var set, gik vi lidt rundt og ud af vinduer og døre på et af træhusene strømmede dejlig musik. Vi stak hovedet indenfor, og det viste sig at være en skole, hvor man om lørdagen dansede til grammofon med en mægtig forstærker på. Alle i lokalet var meget mørke i huden og man tog venligt imod os. Et par af lærerinderne holdt et langt foredrag for os om landets politik. De fortalte også, at det var farligt at færdes på byens gader om aftenen, og at man hurtigst muligt skulle få fat i en taxa. Vi havde hørt, at man ikke skulle sætte sig ind i en pirat-taxa, da man nemt risikerede at blive kørt ud på landet for der at blive rullet. Firmaet, vi sejlede for, hed Booker Shipping, og deres taxaer var sikre at benytte. Efter at have hygget os med de danseglade mennesker fandt vi en taxa og kom godt ombord.

Vi vendte så igen næsen mod Port of Spain. Da vi ankom viste det sig at søsterskibet Benefactor lå ved kaj. Vores ferskvandsmaskine havde gjort knuder, så vi måtte have ferskvand fra land. Reparatøren af gyroen havde fået de nødvendige reservedele, så han gik i gang med reparationen. Mægleren kom med post og penge, som jeg så kunne fordele. Den sidste, der hentede penge, var en motormand, der ikke havde været ædru i længere tid. Det var nu middagstid, og jeg havde øst suppe op i tallerkenen da førstestyrmændene kom farende og sagde, at jeg måtte køre med til lægen med motormanden, som var faldet på



dækket henne agter og fået en stor flænge i hovedet. Han var blevet midlertidigt forbundet ombord, og der holdt en taxa klar ved gangvejen. Som vi sad i vognen begyndte blodet at trænge frem gennem bandagen. Vi kom frem til lægen som sagde, at vi med det samme skulle køre videre til hospitalet. Der var stor trafik i gaderne, så vi kom langsomt frem til hospitalet, hvor vi blev henvist til skadestuen. Bandagen var nu ganske gennemblødt, og blodet dryppede ned over hele ansigtet. Patienten blev lagt ned, og jeg udfyldte en hel del spørgeskemaer. Derefter forlod jeg skyndsomst operationsstuen, og diverse læger og sygeplejersker strømmede ind. Efter tre kvarter kom en sygeplejerske ud efter mig, idet motormanden nu var stået ned af operationsbordet. Nu ville han ombord. Han havde kun fået syet såret – 6 sting. Jeg fortalte, at han skulle forbindes. Han påstod, at han var blevet forbundet, men jeg fik dysset ham ned, så han kunne forbindes. Han skulle desuden have syet øjenbrynet, så jeg lærte samtidig hvordan man syr sådan noget. Da han var forbundet, var der en bære parat til ham, da han skulle indlægges. „Han skulle kraftædemig ikke indlægges! Vi skulle ned på skibet nu!“ Jeg fik ham dog dysset ned igen, så han kravlede over på båren. Jeg så i mellemtiden hvor meget blod, der var dryppet af ham, og det var ikke småting. Vi kørte så over på en anden afdeling. Da vi kom ind på sygestuen „skulle han ikke indlægges“. Jeg garanterede ham, at jeg nok skulle sørge for at han kom ombord igen før vi sejlede, men så ville han snakke med lægen, og en sygeplejerske gik og ringede efter ham. Lægen sagde, at motormanden kunne gå, hvis han underskrev en erklæring på at det var på eget ansvar. Så fik han en stivkrampeindsprøjtning og en ny forbindelse, hvorefter vi kørte tilbage til skibet.

Skipperen var ikke særlig glad ved situationen, men da det blev aftalt, at lægen ville tilse motormanden den næste dag, var man enige om, at det kunne fungere.

Vi skulle afsejle tidligt næste morgen, så lægen nåede lige ombord inden. Patienten var nu blevet nogenlunde ædru, og han havde det mildest talt ikke særlig godt. Han fik besked på at blive i køjen de næste 8 dage.

Den 5. december kunne vi efter et kort ophold på Dominica sætte kursen nordpå. Der ventede os 10-12 dages atlantehavssejlad. Heldigvis havde jeg masser at tage mig til. Månedssregnskabet for november skulle færdiggøres, så det kunne sendes til rederiet når vi anløb London. I

løbet af et par dage løb vi ind i uroligt vejr. Skibet rullede ganske meget, og mærkelig nok var det ikke muligt at tøjre stolene til kroge i dørken, så jeg brugte megen energi på at holde mig fast til bordet på radiostationen. Den store, tunge skrivemaskine tog sig også nogle rutsjeture når skibet krængede, og hver gang jeg forlod radiostationen, satte jeg den i spænd nede på dørken.

Da julen jo nærmede sig, ønskede mange fra besætningen at sende gaver og juleradiobreve hjem til familie og venner. Lyngby Radio havde travlt med alle ekspeditionerne og alene fra Adviser blev der sendt langt over 100 radiobreve og telegrammer.

Den 18. december kunne vi ankre op ved Gravesend for at vente på højvande, så vi kunne gå det sidste stykke op ad Themsen. Vi var heldige her at få bragt posten ombord, så mange var glade for at høre nyt hjemmefra. Om eftermiddagen kunne vi fortøje i West India Dock, og der var 10 mand, som skulle afmønstres. Skipperen kunne oplyse, at de havde fået billetter til toget fra Liverpool Street Station næste morgen kl. 9, så det var bare om at komme i gang med afmønstringsregnskaberne. Først ved firetiden om morgenen havde jeg regnskaberne færdige – derefter kunne jeg tage nogle timer på øjet hvorefter skipperen og jeg og afslutte afmønstringerne. Om eftermiddagen ankom så de nye besætningsmedlemmer, bl.a. en ny hovmester samt en ny kok.

Allerede den 12. november havde rederiet ved brev til besætningens familiemedlemmer oplyst, at rederiet ville sørge for forsendelse af julegaver. Hvert besætningsmedlem kunne modtage op til 10 kg, og pakkerne skulle indleveres til speditjonsfirmaet Paul Lehmann, der så ville sørge for det praktiske. Der var derfor glæde ombord, da alle julegaverne ankom i god behold.

Efter planen skulle vi afgå London den 24. december, men da vi langt fra havde losset og lastet inden da, måtte vi se i øjnene, at vi ikke ville komme af sted. Juleaften var der dækket fint op i salonen, og det var en hyggelig og god jul, som blev fejret på traditionel vis. Anden juledag var vi nogle stykker som tog hen i den danske sømandskirke. Først var der gudstjeneste og efterfølgende sammenkomst med kaffebord og uddeling af gaver. Foruden søfolk var der også en del unge danske piger, som havde au-pair jobs i byen. Nogle dage senere ankom Benefactor, så vi kom og gik hos hinanden som en stor familie. Man kan sige, at alle kendte alle i dette lille rederi.

Det sneede og blæste, så lastearbejdet blev besværliggjort og var først tilendebragt ved månedens udgang. Vi kastede trosserne den 31. december og glædede os til igen at komme under varmere himmelstrøg. Kursen blev sat mod Azorerne, men da vi nærmede os lå der et meget kraftigt lavtryk dér, hvorfor skipperen lagde kursen direkte syd. Vi undgik dog ikke dårligt vejr med kraftig søgang og et skib, der rullede ganske voldsomt. Alle ombord var enerverede og irritable, mad og bestik væltede på dørken og søvn fik man ikke megen af. På et tidspunkt avancerede skibet blot et par mil i timen. Men selvfølgelig var det blot noget, som skulle overstås, og efter et par døgn var vi



igen ude i roligt, solrigt vejr.

Efter nogen tid i rum sø opstod en del intriger blandt besætningen, måske på grund af rigelig indtagelse af øl og spiritus. Hovmesteren holdt på, at hver mand kun måtte købe 3 øl om dagen, og det var selvfølgelig ikke populært, men han holdt stand.

Hovmesteren var en yngre mand, som havde sejlet med A.E.Sørensen. Hans mål var at tjene så meget, at han inden længe kunne købe en restaurant eller et værtshus i København. Kokken, som han havde medbragt, var restaurantuddannet og havde sejlet lidt på Storebælt. Han fremtryllede de mest fantastiske retter, og det er ganske sikkert, at besætningen samlet tog på i vægt, og der var ingen reklamationer over kvaliteten af hvad der blev bakket op med.

Da vejret viste sig fra sin rolige side kunne jeg igen koncentrere mig om at afslutte hyreregnskabet for december måned, så det kunne blive sendt hjem til rederiet når vi

anløb Barbados.

Midt på Atlanten brød min hovedsender sammen, så jeg ikke kunne sende på mellembølge. Jeg måtte så i stedet anvende nødsenderen, hvilket også fungerede til jeg i Port of Spain fik reparatør ombord.

På Barbados havde vi fået et par meget fine rideheste ombord. De skulle med til Trinidad, og bådsen påtog sig at passe med – de var installeret på dækket i en hesteboks. Endvidere skulle vi også have en stor schæferhund med, og også her var det bådsen, der naturligt påtog sig arbejdet. Bådsen havde stor autoritet ombord. I princippet var det selvfølgelig 1.styrmanden, som havde dækket som sit ansvarsområde, men i praksis var bådsen chefen. Det var utroligt at se, hvorledes schæferhunden med det samme underlagde sig bådsens autoritet – den fulgte ham overalt og lystrede enhver kommando.

Hovmesteren kunne fejre fødselsdag, da vi kom til Port of Spain. Han inviterede skipperen, styrmændene, undertegnede, kokken og koksmathen til middag på Trinidad Hilton Hotel. Maskinen var ikke repræsenteret, da de havde arbejde, som skulle udføres. Andenstyrmanden havde sin kone samt søn på 2 år med på rejsen, så fruene var også inviteret mens 1. mester var barnepige ombord. Efter et overdådigt måltid forhalede vi til et spillested i byen, hvor der var skøn calypso-musik, limbodans m.m. Så det blev hen ad de små timer, før vi igen entrede gangway'en.

Vi lastede nu en hel del grapefrugter i kasser, og afskiberen forærede også nogle kasser til skibet. Det betød, at der var rigeligt med grapefrugter til morgenmaden på vej tilbage mod London.

Fra Trinidad havde jeg skrevet til KGH og spurgt, om



jeg kunne påregne påmønstring af m.s.“Disko“ når jeg igen kom til Danmark, og fik som svar, at man ville påbegynde udrustningen at „Disko“ medio februar, og at jeg var velkommen. Vi ankom London den 12. februar ved middagstid. Jeg havde sagt til skipperen, at jeg godt ville forblive på skibet de kommende dage for at

give en ordentlig overlevering til min afløser. Men det kunne der ikke være tale om. Der var 12 mand, mig selv inklusive, som blev afmønstret den følgende dag. Det betød en masse hyreregnskaber, som skulle gøres færdige, men jeg nåede det da, og om eftermiddagen kunne vi gå ombord i flyet i Heathrow. En god tid var slut og en anden kunne tage sin begyndelse.



## Disko

m.s. „Disko“ med kendesignalet OXLA blev bygget i 1927 på Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft som bygge-nummer 180. Det var på 1496 BRT og med en 6-cylindret motor fra B&W kunne det skyde en fart af 9,5 knob. Samme år byggede værftet nr. 185 som s.s. „Aslaug“ til rederiet Torm. Skibet var af samme størrelse og blev senere kendt som s.s. „Martha“ i den berømte film. Bov- og hækprofil på de to skibe er helt identiske.

Den 1. marts 1963 påmønstrede jeg „Disko“. Kap-tajnen var Jan Boisen Junker, en person af få ord men han udstrålede stor autoritet. Skibet skulle tilrigges inden vi kunne tage passagerer ombord. Radiostationen lå i et lille dækshus agten på promenadedækket. Udover de tekniske installationer var der også en langsgående sofa og en servante. Sofaen kunne opredes, så den om natten kunne fungere som køje for telegrafisten. Da jeg blev opmærksom på den indkvartering, gik jeg straks til skibsinpektør Gunnar Hansen og oplyste ham om at telegrafisten i henhold til overenskomsten skulle have et separat kammer. Gunnar Hansen gav udtryk for, at hvis telegrafisten hidtil kunne nøjes med så spartansk indkvartering, måtte jeg også kunne klare mig med det. Jeg fornemmede, at der ikke kunne ændres på den beslutning, hvorfor jeg resignerede. Min forgænger, overtelegrafist P.M.Nielsen, havde sejlet med „Disko“ siden 1950 og var nu fratrådt for at gå på pension. Nødsenderen var også her en gnistsender, og nød-batterierne var heldigvis anbragt udenfor radiostationen.

I salonen var et fint bogskab med glasruder og en god bogsamling med klassisk dansk litteratur. Det var jo mit arbejde at passe biblioteket, så jeg gik på Søfartens Bibliotek, der havde til huse i Nyhavn, for at supplere med bøger derfra. „Du kan jo godt tage noget varieret“ fik jeg at vide, og det gjorde jeg så.



Årets første tur skulle gå til Frederikshåb, Færingehavn og Godthåb og retur til København. Vinteren havde været med streng frost i lang tid, så isbryderne havde haft meget at bestille. Vi afsejlede fra Trangraven kl. 10 den 11. marts. Det gik pænt indtil Helsingør, men da vi kom ud i Kattegat var der store isforekomster, så først næste morgen ved 9-tiden kunne vi passere Skagen. Der var mange telefonsamtaler at ekspedere, så længe vi kunne række Skagen Radio. Hver sjette time sendte vi vejrobservationer, og midt mellem Skagen og Færøerne var det ikke helt let, at få forbindelse. Men Torshavn blev næste radiostation jeg kunne nå, og derefter tog Reykjavik over. Tættere ved Grønland blev Angmassalik modtagestation og endelig kunne jeg række Prins Christianssund, som lå tæt på Kap Farvel.



Ud for Kap Farvel løb vi ind i en orkan, hvorfor skibet blev drejet under. Når jeg skulle fra radiostationen hen i apteringen, måtte jeg ud på det åbne dæk. Jeg ringede til folkene på broen og bad dem holde øje med min færd, der foregik klamrende mig til rækværket ved rælingen. Var jeg røget udenbords, havde disse erindringer ikke set dagens lys. I kabyssen havde man slukket for komfuret, og det var yderst spartansk, hvad der kunne dækkes op med. Men hovedparten af passagererne valgte da også at forblive i køjerne. Det menige mandskab, der boede forude under bakken, havde ingen mulighed for at komme hen midtskibs, da forskibet blev overskyldet med kraftige brådsøer. Efter et døgn løjede det så meget, at vi kunne genoptage sejladsen. Hver dag over middag sendte Lyngby Radio telegrafisk en radioavis, som jeg på skrivemaskinen udskrev med 5 gennemslag. Så var der en til de 2 messer samt nogle stykker, som passagererne kunne læse på opslagstavlen i salonen.

Den 26. marts ankom vi Godthåb og kunne sætte de 46 passagerer, vi havde haft med, i land. Det var et sne-dækket landskab som omgav byen, mens husenes forskellige farver gav liv i bybilledet. Vi skulle så losse og laste samt have ganske få passagerer med hjemover. Hjemrej-

sen forløb heldigvis langt roligere, end udrejsen.

Den 29. april ankom „Disko“ på ny til Frederikshåb, og kunne påbegynde sommerens kystsejlad. Først et smut til Grønnedal og derefter til Godthåb, hvor vi lagde til den 5. maj. Fartplanen var lagt, så vi den ene uge sejlede nordpå med endestation i Egedesminde, mens vi den følgende uge sejlede sydover og vendte i Julianehåb – altså ren rute-sejlad med passagerer og gods med nogenlunde faste ankomst- og afrejsetidspunkter, der dog kunne forskydes lidt afhængig af vejret.

Der var dejlig meget radioarbejde, når man sejlede i kystfart. Passagererne kom jo direkte ind på min station, hvor de satte sig på sofaen og fik en snak om alt mellem himmel og jord, samtidig med at de også skulle have sendt telegrammer eller radiobreve. Kan beskrive en arbejds-situation, som den tog sig ud på første rejse fra Godthåb mod Egedesminde. Vi var ankeret op ved Sukkertoppen, hvor „Umanak“ også lå, så jeg lige kunne få en snak på telefonen med telegrafisten dér. Jeg havde dagligt flere forbindelser på kortbølgen med Lyngby Radio og samtidig kontakt på mellembølgen med de grønlandske kyststationer. Denne dag kunne jeg høre, at Lyngby lå inde med noget til mig, samtidig med at jeg havde 4 radiobreve til ham. Jeg kaldte op og fik forbindelse og modtog telegrammerne fra ham. Derefter gik jeg i gang med at sende radiobrevene. I mellemtiden begyndte Lyngby Radio at udsende søfartspressen, men jeg kunne godt samtidig sende radiobrevene færdig, da han så ville kvittere for dem efter pressen. Midt mens jeg sad og sendte, kom et par grønlandere ind med 3 telegrammer på grønlandsk, skrevet i hånden og ikke særlig læseligt. Jeg fik tydet dem, fandt ud af prisen og fik afregnet. Så kom bådsen ind for at betale, hvad han skyldte, og så kunne jeg endelig begynde at tage den del af søfartspressen, som endnu var „i luften“. Midt i det hele kom kahytstjomsfruen ind for at sende 5 radiobreve. Hun skrev dem ned på blanket, og samtidig med at jeg tog pressen, måtte jeg tælle hvor mange ord der var i radiobrevene samt vedføje gavekoder, da det var „gaveradiobreve“. Da Lyngby Radio var færdig med at sende pressen, kom han ind og kvitterede for hvad jeg havde sendt, og så var jeg jo heldig, at jeg samtidig kunne komme af med de 5 nye radiobreve. Så tog jeg en vejr-melding samt fik afsendt 4 telegrammer over Sukkertoppen Radio. Endelig kunne jeg lytte til den radioavis, som blev udsendt på den grønlandske radiofoni, så jeg havde lidt lokalt at tilføje til skibsavisen. Men så kunne jeg også til-lade mig en kaffepause før jeg skulle sende vejr-obsen.

Foruden det mere officielle pressestof kunne skibsavisen også indeholde beskrivelser af hændelser ombord. Den 10. maj kunne man bl.a. læse følgende om en guldgraverfilm, som var blevet vist: Maskinchef Jensen - „Den var ikke meget værd“. Overstyrmand Nielsen - „Det var godt, jeg ikke så den“. Sofus - „Jeg har aldrig sagt, at det var en film fra Korea-krigen“. 3. styrmand Rein - „Aldeles glimrende. Jeg foreslår vi kører den igen ved lejlighed“. Hovmesteren - „Jeg har ikke tid til at se film“. Elektriker Thomsen - „Når blot filmen er spolet rigtig op, er det

mig det samme, om det er en wild-west eller en Korea-film“. Agnes - „Så åndeløs spændende, at jeg måtte gå mellem 2. og 3. rulle“.

Når de på broen satte radaren igang, gav det en stø-jende, knasende lyd i mine modtagere. Nu var det på det tidspunkt ikke almindeligt, at radaren kørte hele tiden - kun nå man syntes, der var brug for den. Men det betød altså, at jeg ind imellem måtte ringe op på broen, og bede dem lukke ned for radaren, hvis der var noget vigtigt, jeg skulle lytte på.



At bo på radiostationen var også en fordel. Jeg havde modtagerne åbne på nød- og kaldefrekvenserne, så man døgnet rundt kunne kalde skibet. Når OXLA i morsetegn lød i modtageren midt om natten, kunne jeg blot svinge benene ud over køjen, starte senderen og komme i gang.

Den 16. maj ankrede vi om morgenen op ud for Frederikshåb, idet vi skulle losse noget af lasten i pramme. Ved middagstid kom handelsassistenten fra byen ud og sagde, at vi skulle gå til kaj for at laste nogle dynamoer, som stod der. Vi tog ankeret hjem og begyndte at røre med maskinen. Pludselig kom en kraftig vind fra havet, og på et øjeblik lå vi med agterenden inde på en klippeø. Det blev mit job at kalde Frederikshåb Radio og bede dem sende politikutteren, der lå i havnen, ud til os. Den var nemlig udstyret med en slæbekrog. Frederikshåb Radio var netop i færd med at sende vejr-melding, så det varede noget inden man svarede på mit opkald. Vi fik så direkte kontakt med politikutteren og den var hos os i løbet af 10 minutter, men i løbet af den tid var vi kommet godt op på klipperne og agterparten kilede sig fast, så vi hverken kunne komme frem eller tilbage. En anden politikutter kom også til und-sætning, og med en wire for og en agter blev vi slæbt ind til kaj. Der blev sendt en dykker ned for at besigtige den eventuelle skade. Det viste sig, at der var kommet en revne i skibets hæl, men ikke værre end at man besluttede, at skibet kunne fortsætte sin fart.

Syd for Frederikshåb ned mod Narssaq og Julianehåb var der på den årstid en del isforkomst. Jeg blev fra tid til anden kald af en station med kaldesignalet TST, den islandske flyvemaskine „Solfaxi“, som lavede isrekognoscering i området. Det var altid betryggende at få melding fra ham om situationen, så skibet kunne indrette sejladsen efter forholdene. I slutningen af juni var forholdene i området ekstra svære. Diset, tåget og regn-

fuldt og store områder af pakis, der kom fra østkysten rundt om Kap Farvel og op langs vestkysten. Dagligt måtte jeg bede isrecco i Narssarssuak om informationer, der så foregik ved at der blev sendt flyvere op, som kunne observere området omkring vores position og derved angive hvorledes vi skulle planlægge videre sejlads. Vi blev forsinkede, måtte lægge ind i sikre bugter om natten eller sejle indenskærs, for at komme sikkert frem. Vi havde vicedirektøren for KGH med på rejsen, og kaptajn Junker var glad for at direktøren nu ved selvsyn kunne opleve hvorledes vejr- og isforhold nødvendigvis indvirkede på fartplanen.

Med jævne mellemrum havde vi dykker nede, for at inspicere skaden agter. Der blev sendt rapporter hjem til København, og skibsinpektøren i Grønland havde indtil videre godkendt skibet til fortsat sejlads. Først i juli gik der rygter om at „Disko“ måske ikke skulle hjem til Danmark mere, men i stedet lægges op et eller andet sted på kysten. Men det var nu kun rygter.

Da skoleferien satte ind, havde vi hele tiden rigtig mange passagerer med fra by til by. På et tidspunkt måtte vi dog tage nogle af kamrene ud af drift, da de skulle desinficeres fordi vi havde brugt dem til passagerer, som havde haft tuberkulose.

Hver dag skrev hovmesteren et menukort, som blev sat op så passagerer og besætningsmedlemmer kunne vide hvad der blev budt på den pågældende dag. Han havde nogle fine fortrykte kort, som samtidig var reklame for firmaet Heerings produkter. Men pludselig var han gået ud for kort. Jeg tilbød så at fremstille nogle til erstatning – skar et træsnit med „Disko“ som motiv og trykte en masse kort til ham.



„Disko“ var også med i et forsøg med ny kommunikationsform. På broen blev der installeret et VHF-anlæg, og KGH havde sat tilsvarende anlæg op på deres kontorer i Egedesminde, Narssaq og Julianehåb. Vi kunne nu få forbindelse den vej, når vi var omkring 30 sømil fra de pågældende byer. Det var jo en lettelse for telegrafisten, at navigatørerne nu kunne overtage noget af den interne kontakt.

Den 7. august lå vi i Narssarssuak og ventede på at

flyveren den næste dag skulle ankomme med passagerer til os. Om aftenen blev der vist film i salonen og da den sluttede ved midnatstid gik jeg ud på dækket. Henne fra agterskibet hørte jeg nogle skud. En af styrmændene samt en kahytsjomfru havde dagen før købet salonrifler i Julianehåb, og nu stod de og skød efter nogle isskoser. Styrmændens riffel havde magasin til 20 skud mens kahytsjomfruens riffel var en enkeltskuds. Jeg gik hen for



at kigge på. En patron havde sat sig fast i styrmændens riffel, og vi gik ind i gangen hvor der var lys, så vi kunne rette fejlen. Pludselig lyder der et knald, og jeg fik sviende ondt i maven. Gik op på radiostationen for at se hvad der var sket og så, at jeg var blodig på maven. Så kaldte jeg på hjælp, og førstestyrmanden kom og kiggede på såret. En læge fra land blev tilkaldt. Han forbandt såret og gik igen i land for at rekvirere transportmiddel, så jeg kunne blive bragt på sygehus. En time senere lå en overdækket kutter klar ved skibssiden – 3 matroser firedes mig udenbords og ned i båden. Lægen sejlede med ind til sygehuset i Julianehåb, hvor vi ankom ved 7-tiden om morgenen. Her blev jeg undersøgt af distriktslæge Gerdes, der sagde at man måtte operere, for at se om der var sket alvorlig skade. Han ville forsøge at få en kirurg fra Dronning Ingrid's hospital i Godthåb til at komme. Ved femtiden om eftermiddagen ankom overlæge Olaf Povlsen og narkoselæge Benny Darmann med flyver. Der blev gjort klar til operation – bedøvelsen foregik med ætermaske. Da jeg vågnede næste dag tilså Povlsen mig. Han fortalte, at jeg havde været meget heldig, fordi projektilet blot havde strejft leveren. Dagen efter skulle de to læger rejse tilbage til Godthåb med en militær-catalina. Den lettede fra Narssarssuak om eftermiddagen og der var radiokontakt til Grønndal. Pludselig forsvandt kontakten. Der blev indledt en meget stor eftersøgning med både flyvere og skibe, men bl.a. grundet meget dårligt og usigtbart vejr fandt man først to dage senere vragele fra flyveren, der i tåge var fløjet ind i en fjeldside. 12 personer omkom og befolkningen var i stor sorg og Dronning Ingrid's Hospital havde mistet to dygtige og meget værdsatte læger. Det er klart, at ulykken også påvirkede mig og personalet på Julianehåb sygehus.

„Disko“ foretog rejsen til Egedesminde og tilbage uden telegrafist ombord, men førstestyrmanden passede på turen telefonisenderen. Og da skibet igen anløb Julianehåb,



var jeg så restitueret, at jeg igen kunne genoptage arbejdet.

Den 3. september lå vi i Godthåb og der blev sendt dykker ned for at se på revnen i skibets hæl. Det viste sig, at den nu gik hele vejen rundt. Der blev telegraferet til København og straks derefter fik vi at vide, at skibet ikke længere måtte sejle med passagerer samt at vi skulle gå til Egedesminde og lægge „Disko“ op der. Det blev besluttet, at skibet skulle rigges fuldstændig af, så allerede i Godthåb begyndte jeg oprydning på radiostationen. Det viste sig at skabene var fulde af gamle defekte radiorør, sikringer og meget andet som jeg trak frem og lagde ud på gulvet, for at få et overblik. Og pludselig syntes jeg ikke længere det var særlig sjovt at bo i den rodebutik, så jeg spurgte om ikke det var muligt at jeg kunne flytte hen i et af passagerkammerne. Det fik jeg lov til, og det var en dejlig følelse nu at have eget kammer. Vi blev liggende i Godthåb de kommende otte dage, og der blev holdt diverse officielle og uofficielle afskedsfester inden vi afgik mod Egedesminde. Hele vejen havde vi politikutteren „Kimik“ som følgeskib.

I Egedesminde lå vi for svaj i havnebassinet. Vi satte en af redningsbådene i vandet, så vi kunne komme i land. I løbet af en uges tid riggede jeg alle apparater af på radiostationen og pakkede dem i kasser. Sammen med andens-tyrmanden afriggede jeg skibets radar og ekkolod. Den 21. september var førstemester Heinesen i land. Her traf han tilfældigt Grete, der netop var ankommet til byen for at arbejde som sygeplejerske på sygehuset. De aftalte, at Heinesen kunne komme hen i sygeplejerskeboligen om aftenen til en kop kaffe. Heinesen spurgte, om ikke jeg havde lyst til at gå med, hvad jeg da havde. Det blev en hyggelig aften, også fordi Grethe havde inviteret sin veninde Bente, der var ankommet til byen sammen med Grethe.

Hjemrejse til Danmark blev nu arrangeret for de forskellige besætningsmedlemmer. Jeg var heldig at få plads på Umanak den 23. september. Vi sejlede til Sønder Strømfjord, hvor jeg kunne få flyvelejlighed til Danmark.

KGH lod i august 1963 kølen til det nye kystskib strække på Ålborg Værft. Det skulle erstatte „Disko“ og sejle på ruten mellem Julianehåb og Egedesminde. Jeg havde meddelt skibsinspektionen, at jeg gerne ville påmønstre nybygningen, og det var man indforstået med. Udmønstring fra København ville i så fald ske midt på sommeren 1964. Det var noget at se frem til.

## Tikerak

Hjemkomsten i slutningen af september passede mig rigtig fint. Jeg havde opsparet ferie og havde også en del overtid, som kunne afvikles, så 1. oktober kunne jeg genoptage studiet på Kunstakademiet.

Samtidig var det svært at få mødet med Benthe i Egedeminde ud af hovedet, så jeg sendte hende et brev. Kort efter fik jeg brev tilbage, og sådan kunne vi holde kontakten ved lige vinteren igennem. Men hvis jeg skulle påmønstre nybygningen, der fik navnet „Kununguak“, ville jeg først kunne være i Egedesminde midt på sommeren '64. Telegrafist Ryberg, der sejlede med „Tikerak“, var ikke utilbøjeligt da jeg spurgte ham, om vi skulle bytte skib. Og skibsinspektionen kunne godt godkende vores arrangement. Det ville betyde, at jeg kunne være tilbage i Egedesminde allerede midt i maj og samtidig få den by som udgangspunkt for sommerens sejlads på Grønlands nordkyst.

Sidst på vinteren genoptog jeg så arbejdet i KGH. Før påmønstring arbejdede jeg med forskelligt kontorarbejde på skibsinspektionen. Bl.a. skrev jeg en diger manual vedr. nye fiskekuttere til Grønland på stencils, så den kunne mangfoldiggøres på duplikatoren og sendes frem til de implicerede skibsværfter. Derefter var det tid for tilrigning af skibet. „Tikerak“ (navnet betyder „den, der kommer på besøg“) var et træskib på 506 BRT, bygget i 1949 på Holbæk Skibsværft som det største skib værftet havde bygget. Radiostationen og mit kammer trængte til at blive malet, så der kunne jeg jo starte. Endvidere var madrassen i min køje også tjenlig til udskiftning, så der blev fremstillet en god ny en.



Besætningen på 20 mand havde sejlet sammen i længere tid, så der var et godt sammenhold. Niels Ilsøe var kaptajn. Han var fagligt engageret som skibsførernes interne talsmand, og det betød så samtidig, at jeg fra tid til anden kunne hjælpe til med tilhørende skrivearbejde. Ilsøe sagde, at han brugte to-fingersystem, når han skrev på maskine -"en finger til at pege med og en til at trykke tasten ned". Skipperens skrivemaskine var bedre end den, der stod på radiostationen, så vi blev enige om at bytte maskinerne om.

Den 22. april stævnedes vi ud. Radiostationen fungerede udmærket og efter et par dages sejlads blev der ringet fra broen, om jeg kendte navnet på KGH's mægler i Thorshavn. Jeg havde tilfældigt tidligere lagt mærke til, at vores mægler dér var DFDS, så det kunne jeg oplyse. Jeg blev så bedt om at få en samtale igennem dertil. Det viste sig nemlig, at hovedmotorens dynamo var brændt sammen, så enten måtte vi vende om eller sætte kursen mod Thorshavn. Det sidste blev besluttet, og vi haltede derhen på halv kraft. I Thorshavn kunne vi så afvente, at en ny dynamo blev sendt op til os fra Danmark. Fejlen ved den gamle var, at en ventilatorskive havde revet sig løs og var røget ind og havde kortsluttet ankeret.

En anden dag kom skipperen ind på radiostationen sammen med en grønlander, der havde været i Danmark for at tage svendebrev som tømrer. Han gik og kedede sig, og skipperen fik ham til at lave forskelligt reparationsarbejde ombord på rejsen mod Grønland. Jeg havde en skrivepult, hvor skrivemaskinen optog al pladsen. Nu fandt vi ud af at skære pladen løs og lave et vendebeslag. Så blev skrivemaskinen fastgjort på den ene flade, og man kunne nu vende pladen så jeg enten havde en fri bordplade eller en skrivemaskine. Meget praktisk.

Den 11. maj ankom vi Godthåb, og kunne så begynde sommerens rutesejlad mellem Godthåb i syd og Upernavik i nord. KGH havde indført ny ordning vedrørende passagerens deltagelse i spisning ombord, idet man nu dagligt skulle købe spisebilletter til de forskellige måltider. Telegrafisten stod for salg af disse billetter, så nu fik jeg en hel del arbejde med den aktivitet.

Den 13. maj anløb vi Egedesminde. Det var et dejligt gensyn med Benthe. Efter et døgn blev vi dirigeret til Godhavn og Jakobshavn med ganske få passagerer. Der var



stadig store isforekomster i Diskoområdet, så det var ikke muligt at gå nordpå endnu. Mod Godhavn måtte vi sejle gennem revner i isen for at komme frem, og vi måtte for-tøje til iskanten et stykke ude. Jeg nåede dog i land og fik hilst på en kollega fra Godhavn Radio. Ved Jakobshavn var isen sværere, så vi smed isankre ud og forsøgte så ved hjælp af spillene at trække os frem. Det var en stor fordel, at skibet var bygget af kraftigt egetømmer, som var i stand til at give efter for isens pres mod skibssiden.



Selv om det var en sommermåned med sollys døgnet rundt, var temperaturen stadig tæt på frysepunktet.

Næste rejse nordpå gik først til Christianshåb, hvor vi var heldige at „Anita Dan“ netop var afgået, og derfor havde lavet en sejlrende i isen, som vi kunne benytte. Vi måtte dog ankre op ved iskanten en km. fra byen, og vores passagerer blev så afhentet i hundeslæder. Derefter gik vi til Jakobshavn og endelig til Qutdligssat på østsiden af Diskøen. Heldigvis havde vinden drevet isen væk, så sejladsen foregik i smult vand med isbjergene sejlende rundt.

Også på „Tikerak“ morede jeg mig med at skrive løst og fast i den daglige avis om livet ombord. Blandt andet var jeg ikke fuldt tilfreds med den the, som kabyssen frembragte, og jeg indrykkede så min opkrift på god thebrygning. Endvidere var de blødkogte æg ofte temmelig blødkogte, så næste dag gav jeg opskrift på hvorledes kabyssen burde tackle den opgave.

På radiostationen var der placeret en båndoptager. Den kunne jeg have glæde af selv, men på skibet syntes man det ville være godt, hvis musikken kunne komme flere til gode. Salonen lå tæt ved, og det måtte være muligt at trække kabler og slutte den til højttalerne der. Men helt så nemt var det ikke, da højttalerne var tilsluttet skibets kaldeanlæg, som fandtes på broen. I messen sad vi og diskuterede de forskellige tilslutningsmuligheder, og jeg foreslog, at vi evt. inddrog telefonforbindelsen mellem broen og radiostationen til fordel for tilslutningen. Skipperen mente så, at vi i stedet kunne oprette en talerørsforbindelse mellem broen og radiostationen, „og at de så deroppe fra kunne hælde the og blødkogte æg ned gennem røret“.

Maskinen fandt dog på en alternativ løsning, så sommeren igennem sørgede jeg for at passagererne i salonen kunne lytte til nogle af de gode musikbånd, som jeg rådede over.

I begyndelsen af juni var det planen, at vi skulle sejle til Umanak og Upernavik. Vi havde en del passagerer til Umanak, men da vi nærmede os, viste det sig, at isen i fjorden ind til Umanak var så kraftig, at vi umuligt ville kunne sejle igennem. Vi fortsatte derfor til Upernavik og returnerede til Egedesminde med passagererne, som skulle til Umanak. Kort tid efter ankomst fik vi nu melding fra Umanak, at besejlingsforholdene var bedret, og vi satte igen kursen nordpå. Da vi ved 6 tiden om morgenen nåede Umanakfjorden røg vi ind i en masse is. Vi sejlede fra revne til revne og skubbede os frem, så godt skib og motor kunne. Først kl. 23 om aftenen nåede vi frem. Der var stor modtagelse af os som årets første skib. Kanonsalut fra land og alle i byen fejrede den glædelige begivenhed. Passagererne var glade for endelig at kunne gå fra borde, og fra Umanak havde vi 74 passagerer, som skulle med sydover.

I slutningen af juli steg grønlandsminister Gam og hans sekretær ombord. De skulle sejle med i 10 dage og Gam havde forskellige ærinder i byerne vi anløb. Det betød, at vores fartplan blev indrettet efter ministerens kalender. Alle officerer gik i uniform døgnet rundt (hvilket vi ikke i samme grad gjorde i hverdagen). Når vi anløb de forskellige byer, hejste vi flag over toppene, og vi blev selvfølgelig modtaget meget officielt.



Kaptajn Ilsøe havde søgt om afløsning for sommerferie, og den 10. august tog kaptajn Clausen over. Clausen havde stor erfaring med sejlads i området, fordi han tidligere havde været fører på „Missigsut“, tuberkuloseskibet, der besøgte samtlige bygder og byer på Grønlands vestkyst. Endvidere manøvrerede han lidt anderledes, end hvad jeg tidligere havde oplevet. De fleste skippere benyttede et par manøvre, når man gik fra land, men Clausen slog „fuld kraft“ frem, og så af sted. Når vi gik i havn slog han fra „fuld kraft frem“ til „fuld kraft bak“ og derefter færdig.

Da han kom ombord, erstattede han Ilsøes skilt „Sover, vil ikke forstyrres“ med et med teksten „Keep away from this area“. Det fortæltes, at hovmesteren var blevet hel mat i knæene og rystede over hele kroppen, da han så skiltet.

Netop på den tid traf vi for første gang „Kununguak“ i Egedesminde. Vi var selvfølgelig ovre at hilse på, og se det flotte nye kystskib. Min kollega Ryberg havde et dejligt kammer og en tip-top moderne radiostation. Der var

bestemt gode forhold ombord. Nu betjente skibet ruten, som „Disko“ sidste år havde besejlet.



Radiotelegrafistforeningen havde engageret sig lidt i ferieafløsning for KGH's telegrafister, og jeg havde udtrykt ønske om ferie i i løbet af efteråret, da Benthe havde planer om at rejse til Danmark på det tidspunkt. Den 17. august fik jeg brev med følgende tekst: „Under henvisning til at De har ansøgt om ferie primo oktober, skal vi hermed meddele, at dette er bevilliget, og De vil da blive afløst for ferie af telegrafist P.Rokvist, der forbliver ombord den resterende del af sæsonen. Efter afsluttet ferie vil De så kunne tiltræde ombord i m.s. „Nanok S“. Venlig hilsen G.J.A.Hansen“.

Min plan var nu at gå i land, når jeg kom til Danmark. I den anledning havde jeg rettet henvendelse til Post- og Telegrafvæsenet med forespørgsel om muligt arbejde på enten Blaavand eller Skagen Radio, men der var desværre ikke noget job ledigt på det tidspunkt. Derefter rekvirerede jeg ansøgningsmateriale til job som civil ansat telegrafist i forsvaret – FCR (Forsvarets Central Radio). Jeg fik papirer sendt til „Tikerak“, udfyldte dem og sendte dem tilbage. Så var det blot at vente.

Den 21. september afmønstrede jeg. Benthe og jeg fløj fra Egedesminde med Catalina til Søndre Strømfjord og derfra videre til Kastrop. Et nyt kapitel tog sin begyndelse.

## Mercandian Queen II

Kort tid efter hjemkomst til Danmark blev Benthe og jeg gift.

FCR kunne godt bruge min arbejdskraft, og jeg arbejdede dér de kommende år. I sommeren 1966 læste jeg en artikel i avisen, hvor der blev fortalt om en ny uddannelsesretning som netop var oprettet på Kunstakademiet. I løbet af to år kunne man på den kunstpædagogiske skole erhverve kompetence til sideløbende med egen kunstnerisk virksomhed at undervise i det nye fag „formning“ i gymnasiet. Jeg søgte ind og blev optaget, og i 1968 var jeg så færdiguddannet, dels som maler hos professor S. Hjorth Nielsen og dels som kunstpædagog hos professor Helge Bertram.

De næste tre år underviste jeg på Vesthimmerlands Gymnasium i Års og i 1971 fik jeg ansættelse på Næstved Gymnasium & HF. Den skole havde tidligere gennem Dansk Skibsadoption været adoptionsskole for Freya Torm, men da jeg blev ansat, havde man ikke længere noget adoptionsskib. Derfor rettede jeg straks henvendelse til Dansk Skibsadoption og fik etableret kontakt til et skib i Skov-rederiet. Så var det igen muligt for eleverne at få et indblik i, hvad der foregik på en arbejdsplads til søs.

I slutningen af 70'erne blev studievejledning indført på alle landets gymnasier og jeg var heldig at blive ansat i sådan en stilling på min skole. Mit arbejde bestod i at orientere eleverne om uddannelsesmuligheder og –vilkår samt efterfølgende erhvervs muligheder. I den sammenhæng havde jeg selvfølgelig glæde af at kunne medvirke til at interesserede elever valgte „Det Blå Danmark“ til. Og da der på et tidspunkt ved optagelse til de maritime officersuddannelser blev stillet krav om, at man for at begynde her skulle have en gymnasial baggrund, var det naturligt at jeg sammen med studievejlederforeningen indledte samarbejde med „Foreningen til Søfartens Fremme“, således at foreningen kunne være godt rustet i dens vejledningsarbejde for landets skoleelever.

Radiocertifikatet udløb, hvis man ikke havde gjort aktiv tjeneste indenfor de seneste fem år. Man kunne forny det, ved at bestå en tillægsprøve på en navigationsskolen i høring, morse og reglement. Så hvert femte år tilmeldte jeg mig Københavns Navigationsskole for at vedligeholde certifikatet.

Da jeg havde været til fornyelsesprøve i maj 1986 var de ældste af vores tre drenge ved at flyve fra reden. Benthe syntes godt hun kunne tage roret på hjemmefronten, så jeg kunne få mulighed for igen at prøve kræfter med telegrafistjobbet. Den første dag i skoleferien tog jeg til København og stemte dørklokker på de forskellige rederier. Umiddelbart uden resultat, men da jeg om aftenen kom hjem, blev der ringet fra Mercandia Rederierne, om jeg snarest kunne påmønstre „Mercandian Queen II“, der lå i San Juan i Puerto Rico. Næste dag tog jeg ind på kontoret for at hente flybillet samt posten til skibet. Skibsinspektør Sindal spurgte, om jeg mon havde visum til USA,

hvad jeg jo ikke havde. På det tidspunkt af dagen var den amerikanske ambassade desværre lukket, så aftalen blev, at jeg den følgende formiddag skulle henvende mig på ambassaden og får udstedt visum og derefter vende næsen mod Kastrup lufthavn. Min søn agerede chauffør, og med nød og næppe nåede vi flyet, så jeg som sidste mand løb ud ad gaten og lige nåede ombord før døren blev lukket. Datoen var den 25. juni.

I San Juan ventede agenten i lufthavnen, og jeg blev kørt til skibet. Kaptajn ombord var C. Gylstorff og hans første spørgsmål til mig var, om jeg kunne betjene skibets telex. Jeg fortalte, at jeg netop havde fornyet certifikatet, som også omfattede eksamination i telexbetjening. Det skal dog siges, at der i den forbindelse ikke var nogen egentlig apparatbetjening men udelukkende kommunikationsprocedure.



Apteringen var i front af skibet og agterdelen bestod af et meget langt trailerdæk. Jeg fik anvist et godt kammer og radiostationen var udstyret med en Sailor tandemstation – rigtig dejligt, nyt radiogrej. Det skulle blive spændende igen at prøve kræfter med faget efter 20 års pause.

Til min undren var der ikke nogen telegrafist, som kunne overlevere og sætte mig ind i sagerne. Den pågældende havde i mange år sejlet med færgerne på Østersøen, men på den tid fik disse tilladelse til at droppe telegrafisterne, som så måtte søge andre steder hen. På Østersøen kunne man klare sig med telefoniforbindelse og en enkelt gang imellem brug af morsenøglen. Min forgænger var blevet påmønstret „Mercandian Queen II“ en god uge tidligere, men var ikke i stand til at betjene det avancerede radiogrej – herunder telex'en. Han var derfor et par dage før min ankomst blevet sygeafmønstret.

Kort tid før min ankomst var der tillige påmønstret en ny messedreng, en ung mand fra Esbjerg som tidligere havde gjort tjeneste som skyller og kælderdreng på DFDS-ruten Esbjerg-Harwich. Han havde altså nogen erfaring, inden han nu tog på langfart. Problemet var blot, at han led forfærdeligt at hjemve. Besætningen på „Mercandian Queen II“ var jo langt mindre end den, han kendte fra englandsfærgen, og der var ikke nogle jævnaldrende, han kunne tale med. Kaptajn Gylstorff gik flere gange i land sammen med ham for hos agenten at føre telefonsamtale med drengens forældre. De var indstillet på at betale for

hans hjemrejse samt for afløserens udrejse, men det syntes både kaptajnen og den øvrige besætning var en alt for drastisk løsning på problemet. Så ved forskellige foranstaltninger fik vi gjort drengen begribeligt, at han burde give det en chance.



Som det første, jeg satte mig for, var at forsøge at få telexudstyret til at fungere. Telex fungerer ved at kyststationen sender på én frekvens mens skibet sender på en anden frekvens og meddelelserne udskrives på skærm eller printer i klart sprog. Ved hjælp af en tilhørende computer og en række kommandoer kan man styre processen. Frekvenserne, som kan benyttes, står anført i „List of coaststations“, der dækker alle landes kyststationer. Jeg fandt frem til Lyngby Radios frekvenser og forsøgte at få forbindelse. Desværre uden held. Via kortbølgen kunne jeg på mornsenøglen få kontakt til Lyngby, og de fortalte mig, at de kunne se at min telexsender fungerede. Jeg kunne altså blot ikke på min modtager få fat i Lyngby Radio. De næste dage gennemlæste jeg radiostationens tykke manualer, for at finde frem til fejlen, men der stod ikke det, jeg havde brug for. Så ved utallige forsøg på indstilling af modtageren fandt jeg ud af, at hvis man skulle have forbindelse med en kyststation, var man nødt til at man stille modtageren 1700 Hertz lavere end den frekvens, som var anført i frekvenslisten. Og pludselig havde jeg fin kontakt til Lyngby.

Vi lå i San Juan nogle dage, hvorefter vi fik besked på at sejle og ankre op lige syd for Key West for nærmere ordre.



Vejret var varmt og solrigt, og vi vidste ikke hvor længe vi skulle ligge for ankers. Alle i besætningen var danskere,

og der var en rigtig god stemning ombord. Man trivedes og benyttede ventetiden med forskelligt vedligehold samt skibsklubsammenkomster. En del gik i gang med at fiske, og der blev trukket mange store fisk ombord – til glæde for kokken og den øvrige besætning. Messedrengen havde også nok at se til med fiskeriet, og hans humør steg kendeligt. Skipperen fik fat i værktøj, så han kunne skrabe bænkenene med redningsbælter fri for gammel lak, hvorefter han lakerede dem alle sammen. Der var feriestemning ombord, men for kommanditisterne, der ejede skibet, var det jo bedst, hvis vi kunne få en last at sejle med.

Midt i juli kom der ordre fra rederiet – vi skulle sejle i ballast til Gibraltar for nærmere ordre. Det var dejligt igen at komme i fart. Kaptajn Gylstorff var ikke glad for at sejle gennem Bermuda-trekanten, så den undgik vi. Vi sejlede økonomifart, da der jo ikke var nogen bestemt dato for vores ankomst. At stå i brovingen og betragte delfinerne leg foran stævnen var en stor fornøjelse.

Noget af min tid på radiostationen brugte jeg til at udforme en kortfattet praktisk instruktion til betjening af radiotelex. Derefter gav jeg skipperen og styrmændene kursus i at sende og modtage telex, således at de fremover kunne stå på egne ben, hvis telegrafisten af en eller anden grund skulle blive uarbejdsdygtig.

Skibets kok var et poetisk gemyt med familiære forbindelser til nogle af tidens unge kunstnere og forfattere i det københavnske Parnas. Han var også til tider temmelig tørstig, og en morgen havde man meget svært ved at vække ham. Op ad dagen fik vi dog liv i ham. Han blev fritaget for sit arbejde, og i stedet påtog stewardessen sig kokkearbejdet.

Inden min udmønstring havde jeg fortalt skibsinspektør Sindal, at jeg var nødt til at være tilbage i Danmark når skoleferien i begyndelsen af august var forbi. Sindal sagde, at det skulle han nok sørge for. Men jeg var selvfølgelig glad ved at blive lidt nervøs.

Da vi den 27. juli nærmede os Azorerne, besluttede skipperen at vi skulle anløbe Punta Delgada for dels at bunkre men også for at proviantere samt skifte et par af besætningsmedlemmerne - herunder kokken. Det var dejligt at få fast grund under fødderne, men jeg havde selvfølgelig travlt dels med af og påmønstringer samt besøg hos læge med et par fra besætningen.

Vi afsejlede hen på eftermiddagen, og om aftenen bakkede kokken op med pragtfuld frisk fisk. Hertil serverede skipperen nyindkøbt hvidvin. Pludselig mærkede jeg, at et ben havde sat sig fast nede i halsen. Jeg begyndte at spytte blod op og gik op på kammeret for at se, om jeg evt. kunne få benet op. Det var ikke til at rokke. Derefter gik jeg igen i messen og prøvede at spise noget kartoffel. Til alt held fik jeg ved at stikke fingeren i halsen benet op, og glad var jeg. Ude på broen stod skipperen og 1.styrmanden, der var passioneret lystfisker. Skipperen sagde, at han havde stor respekt for sådan en situation – selv havde han haft noget siddende en hel uge – ganske forfærdeligt. 1.styrmanden sagde, at jeg jo spiste alt for hurtigt (og det kan han nok have ret i).



## Dana Anglia

Vi havde fået nye forsyninger af øl – en lidt kraftig kvalitet. Man mærkede det på besætningen – ganske mange ville telefonere hjem. Flere af de oplyste telefonnumre viste sig at være forkerte, og snakken i telefonen bar præg af lettere omtågede tilstande. Men Lyngby Radio var meget hjælpsom, og jeg optog en time af deres tid.

Hyreregnskabet skulle jo være færdigt omkring månedsskift, så jeg brugte masser af tid på at klare det. Desværre drillede det – ganske få kroner som jeg ikke kunne få til at stemme. Så først et par dage ind i august havde jeg regnskabet klar, så det kunne sendes hjem til rederiet fra Gibraltar.



Den 3. august hen under aften ankom vi Gibraltar, hvor skibet et stykke ude ankrede op. Sigbarheden var ringe, og tågen blev tættere og tættere. Mægleren, der ankom i motorbåd, havde svært ved at finde skibet, da der lå en hel del andre opankrede skibe i vores nærhed. Han havde post samt fem nye besætningsmedlemmer med. Min afløser, en ung nyuddannet kvindelig telegrafist, fik en rimelig god overlevering, så hun vidste hvordan radiostationen virkede samt lidt om regnskabsførelse, udfyldelse af havnepapirer m.v. Ved midnatstid kunne vi afmønstrede så tage turen ind til fastlandet og indkvartere os på hotel til næste morgen. Blandt de afmønstrede var messedrengen, der nu meget gerne ville hjem til sin fødeby. Flyveren, vi skulle med, skulle ankomme fra London ved middagstid, så vi var klar i lufthavnen ved den tid. Beklageligvis var flyet mange timer forsinket, fordi man undervejs til Gibraltar havde fået besked på at vende tilbage for at medtage bagage, som var blevet glemt under lastning i London. Vi havde flybillet til København via skift i London, og grundet de mange timers forsinkelse mistede vi den planlagte forbindelse. Benthe var taget til Kastrup for at modtage mig om aftenen, men fik i lufthavnen over højtaleren at vide, at jeg og de øvrige besætningsmedlemmer ikke var med det ankommende fly. Det var selvfølgelig en streg i regningen, men gensynsglæden var intakt, da vi den følgende dag landede velbeholdent. „Ferieeventyret“ var slut og få dage senere ringede skoleklokken igen ind.

Sidst i maj 1989 blev jeg ringet op af Ingrid Nielsen, leder af bemandingsafdelingen i DFDS. Hun spurgte, om jeg kunne tage et afløserjob for den kommende sommer på Esbjerg-Harwich ruten, da en anden afløser var blevet syg. Det var jo midt i skolernes eksamensperiode, men tilfældigvis havde jeg det år hverken elever til eksamen eller noget beskikket censorjob. Jeg spurgte derfor skolens rektor, om jeg mon kunne tage til Esbjerg, og det så han ikke som noget problem.

„Dana Anglia“ var bygget på Ålborg Skibsværft i 1978. Det var velholdt og godt indrettet både med hensyn til aptering og lastrum. Omkring 100 personer udgjorde besætningen, men der var ansat dobbelt så mange, således at hver enkelt funktion blev dækket af to personer, der skiftedes til at være ombord eller holde fri med 14 eller 21 dages mellemrum. På skibet var fast ansat tre telegrafister, men om sommeren havde man brug for en ekstra, så de fastansatte også kunne afholde ferie i sommerperioden. Der var altid to telegrafister i tjeneste, da der jo både var radiovagt samt et omfattende regnskabsarbejde, som skulle udføres.

Da jeg den 1. juni blev påmønstret var min medkollega, Eigil Isholt, travlt optaget fordi Jan Svane, inspektør i Statens Skibstilsyn, netop på sin inspektion ved gennemgang af radiostationen og de tilhørende installationer havde påtalt en fejl i kabelføring fra nødbatterierne, som var placeret i en kasse på skibets øverste dæk, til radiostationen. Fejlen blev selvfølgelig efterfølgende rettet.



Skibets førstekaptajn var Julian Jensen og anden-kaptajn var Niclas Niclassen, begge født på Færøerne.

Da min første aftenvagt var slut gik jeg ud på broen. Her sad kaptajn Julian og nød en god pibe tobak (Rød Orlik). „Nå gnist – hvad så!“ blev jeg spurgt. „Jeg vil blot

se, om alt er under kontrol“ svarede jeg. Julian bakkede ekstra på sin pibe – jeg kunne godt se, at han syntes jeg måske var lovlige tæt på hans ansvarsområde.

Vagten på radiostationen gik fra kl. 6 morgen til ankomst først på eftermiddagen i hhv. Esbjerg og Harwich samt fra afgang ved 18-tiden til kl. 23 om aftenen. Foruden at betjene skib og rederi med nødvendig korrespondance bestod arbejdet selvsagt i at etablere samtaler til og fra land for de mange passagerer. Til det havde vi to betjeningssystemer nemlig kontakt via kystradiostationer – især Blaavand Radio – eller benyttelse af det nye analoge mobiltelefonsystem NMT. Problemet med mobiltelefonen var dog, at den havde begrænset rækkevidde, så når skibet var et par timer fra land, kunne signalet ikke længere række. Blaavand Radio kunne man komme i kontakt med døgnet rundt helt til Harwich.

Den 4. juni om aftenen på vej fra Harwich blev jeg bedt om at kontakte Radio Medical i Esbjerg, da en pige, som havde været i England med sin skoleklasse, var faldet bevidstløs om. Efter samtale med lægen blev det besluttet, at pigen hurtigst muligt skulle indlægges på hospital. Den engelske kystvagt blev kontaktet og i løbet af en time havde vi en helikopter ude, som kunne bringe pigen til hospitalet i Great Yarmouth. Pigen var nogle dage forinden faldet og havde pådraget sig en hjernerystelse. Vi fik efterfølgende fra hospitalet at vide, at pigen var i bedring.

Da vi den følgende eftermiddag ankom Esbjerg måtte vi tilkalde politiet. På båden havde vi en gruppe engelske hooligans med på vej til fodboldkamp i København. På sejlturen havde de opført sig provokerende og forulempet nogle danske skoleelever, så de blev under lås fragtet tilbage til Harwich.

Der var et rigtig godt sammenhold i besætningen på tværs af fagskel. De to messer lå ved siden af hinanden blot med et pantry mellem sig. Endvidere var der et motionsrum og et opholdsrum med sofaer og lille bardisk. Her kunne skibsklubben arrangere hyggelige aftensammenkomster, når skibet fra tid til anden lå over i et døgn i Esbjerg. Og når vi sejlede, kunne man altid finde sammen med andre besætningsmedlemmer, som havde frivagt, i skibets diskotek. På den måde lærte vi hinanden at kende på kryds og tværs og fik indblik i hvor hver enkelt kom fra, fritidsinteresser, familieforhold og meget andet.

I en del kamre samt i fællesrummet var der installeret fjernsyn. Via en fællesantenne kunne man se dansk fjernsyn, når vi var i nærheden af Esbjerg. Man havde endvidere ombord etableret en videofilm-ordning. Videoafspilleren var installeret på radiostationen, og telegrafisten sørgede for hver uge at bytte film i en butik i Esbjerg. Der blev vist to film hver aften – det var blot om at huske på starttidspunktet, da man ellers blev mindet om det ved telefonopkald. Skipperen stillede krav om at filmene skulle være af en vis lødighed. En dag havde jeg nok ikke været helt koncentreret, da jeg byttede film, for jeg blev stoppet på gangen af et besætningsmedlem med følgende udtalelse: „Det er da den mest fornuftige gnist vi længe har haft – går hen og lejer pornofilm!“ Filmen blev byttet ved

næste Esbjerg-anløb.

„Dana Anglia“ deltog også med stor energi i de sportskonkurrencer, som Handelsflådens Velfærdsråd var tovholder for. Når skibet havde overliggerdage, blev der ofte



arrangeret konkurrencer i diverse idrætsdiscipliner på dækket eller på stadions i Esbjerg. Og Poul Fribæk, lederen af Esbjerg Havnesevice, vidste, at han altid kunne arrangere fodboldkampe mellem forskellige skibe i havnen og Anglias fodboldhold. Gennem mange år vandt skibet fodboldkonkurrencen, og de mange flotte pokaler var da også opstillet i en særlig montre på skibet.

Ved afsejling blev der spillet festlig musik over skibets højttalere – styret fra båndoptageren på radiostationen. I samme forbindelse kunne telegrafisten så gå rundt på skibets dæk og kontrollere, at alle højttalere her virkede. En god og nødvendig sikkerhedsforanstaltning. Én gang ugentlig blev der holdt båd- og brandøvelse. Den fandt sted, når skibet lå i Harwich. Alle besætningsmedlemmer havde et kort som oplyste hvilken funktion hver enkelt havde, samt hvor man skulle møde når alarmen lød. Skibsledelsen var meget opfindsom med at arrangere forskellige øvelser, så al udstyr kom i brug, og de forskellige indsatsgrupper kom i arbejde. Når øvelsen efter en times tid var vel overstået, kunne Eigil og jeg finde på at foretage nødvendig efterslukning på den nærmeste pub, der hed Garland, beliggende få hundrede meter fra kajpladsen.



I sommermånederne var der næsten fuld belægning på alle turene. Det betød omkring 1200 passagerer og en hel del var unge mennesker, som skulle på sprogrejse til eller fra England. Det gav megen liv og aktivitet på skibet og restaurationspersonalet havde rigeligt med arbejde. Mange passagerer havde bilen med, og bildækket var næsten fyldt op ved hver rejse. Jeg fandt dog ud af, at der

også kunne være plads til en cykel, så min cykel stod i et hjørne. Den havde både jeg og andre besætningsmedlemmer glæde af. I England skulle man blot lige vænne sig til venstrekørslen, men det var skønt at kunne smutte rundt i den maleriske søfartsby Harwich samt de fine landskaber, som omgav den.

På dækskontoret havde vi en computer, hvor bl.a. hyreregnskabet blev udfærdiget. Med 200 besætningsmedlemmer gav arbejdet med udgangen af hver måned en temmelig stor stak blanketter, som skulle sorteres og fordeles. På radiostationen havde vi også en computer, der blot blev brugt til at skrive forskellige lister og andet kontorarbejde. Min kollega Henrik Nedergaard medbragte sin bærbare pc (noget temmelig nyt på den tid), og på den sad vi og programmerede i DOS. Bl.a. fik vi udarbejdet nogle applikationer til det store hyreregnskabsprogram. Når vi skulle flytte data fra den ene maskine til den anden brugte vi floppy-disk – hele 1.44 MB kunne der jo være på sådan en, og hvis dokumentet fyldte mere, måtte vi dele det på flere disketter.



DFDS havde udlagt ansvar for budget og regnskab til hvert enkelt skib. Det betød, at man havde nedsat en skibsledelse bestående af kaptajnen samt lederne fra de forskellige afdelinger i skibet. Denne ledergruppe havde jævnligt møder, hvor man traf beslutninger om alt indenfor skibets ledelse og drift. Telegrafisten måtte hver gang medvirke som referent, således at man var sikker på, at alt blev bogført og at trufne beslutninger blev ført ud i livet.

Søndag den 13. august afmønstrede jeg efter 10 ugers tjeneste. Dagen efter var det gymnasieeleverne, som lagde beslag på min arbejdsindsats.

De følgende tre år var jeg fast afløser på „Dana Anglia“ hver sommer. Det var rigtig dejligt at komme tilbage i velkendte rammer - „The same procedure as last year“ kunne det udtrykkes med et velkendt citat. Mange velkendte ansigter men selvfølgelig også udskiftning i så stor en besætning.

På et tidspunkt i 1991 stod man i restauranten og manglede en tjener. Min søn på 20 år havde tidligere serveret på forskellige restauranter, så jeg spurgte, om purren var interesseret i at lade ham prøve kræfter med sølivet. I løbet af kort tid fik knægten udfærdiget søfartsbog og sundhedsbevis, og så gik han i gang med tjenerjobbet. For

mig var det selvfølgelig hyggeligt at have ham ombord. Det følgende år manglede man pludselig en skyller, og her trådte han også til. Kaptajn Julian Jensen morede sig med at spørge mig „om jeg nu havde hjulpet sønnen med opvasken?“

En morgen blev jeg vækket ved kraftig hundegøen. En kvindelig tjekkisk passager havde med sin store puddelhund været i Danmark. Nu skulle hun på 14 dages ferie i England, så hun havde taget hunden med på skibet, da hun troede at den uden problemer kunne komme ind i England. Aftalen blev, at den skulle rejse tilbage med os, og at den så kunne blive passet i Danmark i mellemtiden. Hunden var indkvarteret i skibets fængselscelle, der var placeret på dækket i skibets styrbordsside. Mit kammer var i bagbord, men når hunden gøede, ruede det så kraftigt, at det kunne høres over det meste af skibet. En af stewardesserne var flink til at lufte hunden, og den kom velbeholdent til sin plejefamilie i Danmark.

En dag landede en meget forkommen brevdue på dækket midt ude i Nordsøen. Den blev taget ind på broen, hvor den lidt efter lidt kom til kræfter. Vi kunne dog ikke få den på vingerne igen, så nu var gode råd dyre. Jeg ringede til dyrlæge Kai Knudsen i Glumsø. Han var på det tidspunkt berømt i hele Danmark som radiodyrlæge. Han fik forelagt problemet og lovede, at der ville stå en brevdue-mand i Esbjerg, når vi ankom. Duen blev overleveret, og mon ikke den senere er kommet tilbage til sin ejermand?



Tidligt om morgenen den 26. juni 1992 blev jeg ringet op fra kontoret i Esbjerg. Jeg blev spurgt om passagererne ville kunne se aftenens fodboldkamp ombord på skibet. Jeg sagde, at det ville de bestemt kunne og at vi havde masser af fjernsyn. Den oplysning blev så bragt i „Vestkysten“ den samme dag. Problemet var nu, at der kun var 2 fjernsyn i passagerapteringen, så Hjerting Radio blev kontaktet, og da vi ankom Esbjerg stod de parat med 5 fjernsynsskærme samt en masse kabler. Min kollega Hans Boesgaard og jeg gik så i gang med at rigge fjernsyn op forskellige steder i skibet og forbinde dem til skibets fællesantenne. Helt nemt var det ikke, men arbejdet var da fuldført inden afgang. Kampen mellem Danmark og Tyskland begyndte kl. 20.15, og på det tidspunkt var skibet et stykke nede i Tyske Bugt. Kaptajnen lagde ruten så tæt på land, som han kunne, således at vi havde signal på fjernsyn-



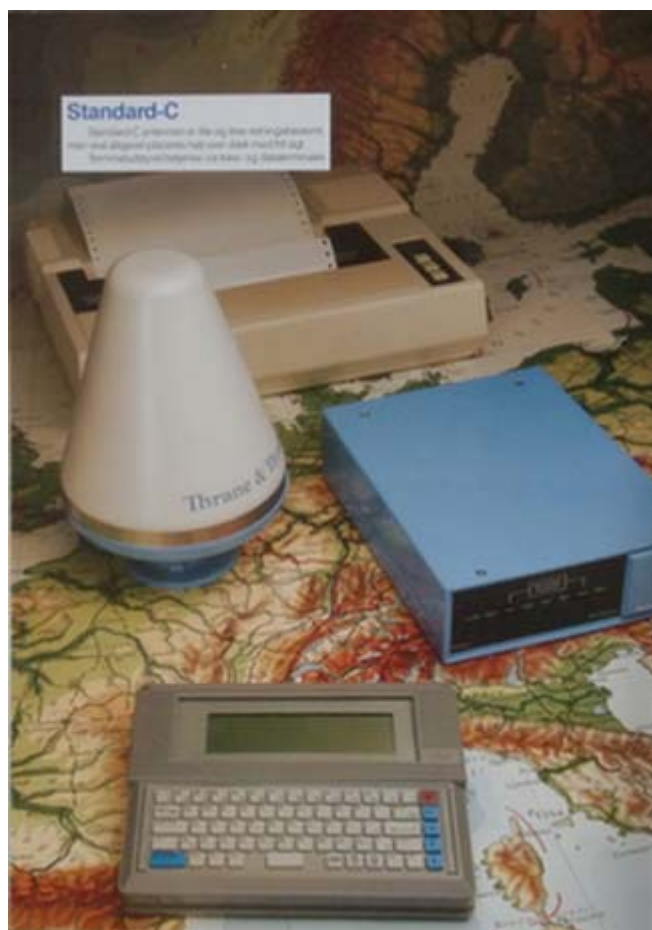
nene. Aftenen igennem måtte Hans og jeg smutte rundt og justere, så der var billede på alle skærmene. Ind imellem var signalet ikke helt i top, men passagererne tog det pænt, og da resultatet 2-0 til Danmark var en kendsgerning, blev der festet igennem rundt om på skibet.

Før indsejling til Harwich den 27. juni blev flagene sat over top og skibene i havnen lykønskede os med tuden



i hornene. Det var bestemt en festlig modtagelse.

I 1992 besluttede skibsledelsen, at der skulle installeres udstyr til satellitkommunikation på radiostationen. Der fandtes to systemer – standard A og standard C. Standard C var det „lille“ udstyr, hvor man kunne sende og modtage telex og dataoplysninger og endvidere modtog man navigationsadvarsler m.v. Endelig var der indbygget nød-



kald, så man ved aktivering af ganske få taster kunne udsende en nødmelding, som blev viderebragt til alle stationer som var udstyret med såkaldt GMDSS-udstyr (Global Maritime Distress and Safety System). Systemet blev betjent ved hjælp af tilhørende computer og telegrafisterne kunne nu anvende systemet som supplement til det øvrige radioudstyr. Det betød, at vi nu sendte alle vores bestillinger om leverancer til skibet den vej, og vi kunne også informere kontorerne i Esbjerg og Harwich om last med videre. Afprøvning af nødkald kunne ske i et lukket kredsløb, så man kunne se, om apparaturet virkede. Der blev på den tid installeret GMDSS-udstyr i mange skibe, fordi det nogle år senere ifølge internationale konventioner skulle erstatte de tidligere telegrafsystemer. På et tidspunkt blev jeg kaldt op af Lyngby Radio, der fortalte, at man havde fået en nødmelding på satellitudstyret, og deres computer sagde, at den kom fra vores anlæg. Jeg fortalte, at der måtte foreligge en fejltagelse, da vi garanteret ikke havde udsendt nogen nødmelding. Grundet ukyndig betjening blev der udsendt mange falske nødkald, som efterfølgende skulle undersøges.

Den 3. august afmønstrede jeg. I samtlige DFDS-passagerskibe blev der kort tid efter installeret satellitudstyr. Nogle af telegrafisterne blev ansat i administrative stillinger mens andre måtte tilbyde deres arbejdskraft andre steder. En æra, der havde taget sin begyndelse først i 1900-tallet, var ved at rinde ud. Selv havde jeg haft stor glæde af at kunne virke som telegrafist gennem 30 år, og faktisk var jeg jo med til at afvikle faget ved at medvirke til indførelse af det kommende GMDSS-system.

