



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Tilbageblik

1. bog



Tidligere telegrafister fortæller maritime erindringer fra en svunden tid.

Morsetegnene

A . -	J . - - -	S . . .	2 . . - - -
B -	K - . -	T -	3 . . . - -
C -	L	U . . -	4 -
D - . .	M - -	V	5
E .	N - .	W . - -	6 -
F	O - - -	X - . . .	7 -
G - - .	P . - . .	Y - . - -	8 - - . . .
H	Q - - . . -	Z - - . .	9 - - . . .
I . .	R . - .	1 . - - - -	0 - - - - -

De danske bogstaver/morsetegn:

Æ . - . . -

Ø - - - - .

Å . - - - . -

Tilbageblik – 1. bog

Tidligere telegrafister fortæller maritime erindringer fra en svunden tid.

Idé, redaktion & bearbejdning:
Bjarne Rasmussen, 2018

Koordinator:
Jan Preisler, 2018

Indholdsfortegnelse

Jan Preisler – Kort rids over telegrafiens historie	5
Arne Glinsvad – Sejlads under 2. verdenskrig	6
Preben Bukholt – Erindringsglimt om vanskelige QSQ-er	12
Bength Brodersen - Erindringer.....	15
Jan Preisler – Maritime erindringer gennem 34 år	29
Erik Hellerup Madsen – En telegrafist’ historie.....	80
Kent Møller – Et Afrikatogt.....	92
Johannes Thuneberg – En tildragelse om bord i S/S Scania.....	98
Ivan Green’s erindringer.....	102
Mogens Falk – Jessie Mærsk og Nordfarer	119
Kate Larsen – Erindringer gennem flere år	195
Marie Finne – Erindringsartikel	227
Bent Hansen – Min forelskelse til søs.....	233
Regner Seidler – Livet til søs.....	243
Ejlif Christiansen – Fra skyllerdreng til telegrafist	250
Bruno Jessen – Gnisten der forsvandt.....	268
Efterskrift v/Bjarne Rasmussen: Navigatøren som "Skibstelefonist”	287

Kort rids over telegrafiens historie

Af Jan Preisler

Den elektromagnetiske trådtelegraf blev opfundet i 1830'erne.

I 1832 udviklede Samuel Morse et kodesystem bestående af tal, der symboliserede ord eller begreber og sammensatte i løbet af de næste fem år et system til trådtelegrafi med en sender og en modtager. I 1837 indledte han et samarbejde med Alfred Vail, som udviklede det morsealfabet, vi kender. Desuden opfandt han telegrafnøglen.

I Danmark indførtes systemet 1851 med forbindelse Kiel-Altona og tre år senere blev forbindelsen Helsingør-København-Nyborg-Fredericia-Flensborg-Hamborg indviet.

I 1898 påbegyndte telegrafvæsenet de første forsøg ved hjælp af radiobølger – såkaldt trådløs telegrafi. Ved den tid anskaffede marinen det første radioudstyr.

1905 opfører marinen en radiostation på Holmen og samme år bygger Valdemar Poulsen en forsøgsstation i Lyngby.

For handelsflådens vedkommende tog udviklingen sin begyndelse i 1907 hvor der i starten blev installeret radioudstyr på nogle af DFSD' skibe.

I 1909 åbnes Københavns Radio og via den kunne skibene få kontakt til land. 1914 bliver Blaavand Radio offentlig kyststation og samme år overtager telegrafvæsenet driften af Lyngby Radio. Flere rederier installerer radioudstyr i deres skibe, idet man jo fra erfaringen med Titanic-forliset kunne se, hvor vigtigt det var, at man fra skibene kunne kommunikere med hinanden og med kyststationerne.

1919 vedtog man i England, at skibe over 1600 BRT, som anløb engelsk havn, skulle være udstyret med radiostation. Det betød bl.a. for den danske handelsflåde, at en stor del skibe blev udrustet således, og samtidig blev der behov for mange radiotelegrafister til at betjene udstyret.

For rederierne var det en fordel, at man nu kunne komme i kontakt med skibene når de befandt sig på havet og derved disponere dem i forhold til kommende fragtmuligheder. Sikkerhedsmæssigt var det også et stort fremskridt at skibene kunne assistere hinanden i forbindelse med nødsituationer.

Udstyret på radiostationerne blev hen ad vejen gjort bedre rent teknisk. Telex blev indført, og det overtog en del af den trafik, som tidligere foregik via morsesnøglen. I begyndelsen af 1980'erne blev de første forsøg med satellitbaseret kommunikation gjort, og 1. februar 1999 blev mellembølgetelegrafien officielt lukket ned. En æra var slut – GMDSS-systemet overtog kommunikationsfunktionerne.

Arne Glinsvad – Sejlads under 2. verdenskrig

Krigssejlerne

Danske søfolk, der gjorde tjeneste ombord i allierede skibe under 2. Verdenskrig, var nogle af de første danskere, der var med i modstandskampen mod Hitlers regime. Der omkom over 2.000 danske søfolk heriblandt 15 telegrafister, som var medlemmer af Radiotelegrafistforeningen. Man kan læse nærmere om deres skæbne i foreningens jubilæumsbog: "50 år på bølgelængde".

De danske søfolk sejlede over alt, hvor der skulle fragtes forsyninger. Men langt de fleste danske søfolk omkom under slaget om Nordatlanten, som nok var et af de vigtigste slag under 2. Verdenskrig, da det nu gjaldt forsyningslinjen til England og de allieredes kamp i Europa. Dette kulminerede med invasionen i Normandiet den 6. juni 1944, der førte til 2. Verdenskrigs afslutning og endelig Danmarks befrielse den 5. maj 1945.

Winston Churchill skriver da også i sine erindringer: "The only battle I was afraid of losing was the battle of The North Atlantic".

Jeg hører selv til de heldige, der aldrig blev torpederet eller bombet. Særlig heldigt, da jeg under hele krigen gjorde tjeneste på tankskibe ejet af ESSO, New Jersey. Disse skibe blev dirigeret af Allied Warshipping Administration. Jobbet som radiotelegrafist fik jeg i 1940, da jeg havde fået mit radioekspedient-bevis "First Class" (125 tegn i minuttet) fra Svendborg Radioskole. Jobbet blev formidlet af Radiotelegrafistforeningens navnkundige sekretær Johannes Madsen.

Der blev allerede torpederet danske skibe – specielt i Nordsøen – efter England havde erklæret Tyskland krig den første september 1939. Så da USA ikke var med i krigen anbefalede Johannes Madsen, at jeg skulle søge job i DDPA, der skulle bemane en snes tankskibe under tysk flag. På grund af krigen skulle disse skibe flages om til Panama flag og sejle oversøisk.

Jeg fik jobbet og blev sendt til New York via fly fra København til Amsterdam og videre fra Rotterdam med Holland-Amerika linjens S/S Volendam. Jeg ankom til New York den 22. februar 1940 og blev indlogeret på hotel Bristol på 48. gade på Manhattan. Efter en behagelig tid i venteposition i New York sejlede jeg den 22. marts med krydstogtsskibet S/S Santa Paula. Det ankom til La Guaria i Venezuela den 28. marts 1940.

Efter ankomsten fløj jeg videre til oliebyen Caripito. Den 5. april 1940 gik jeg ombord i mit første skib M/S Phoebus. Skibet havde en gammel tysk radiostation, som det tog nogen tid at finde ud af.

Den 8. april kunne jeg ikke få forbindelse med Lyngby Radio – ingen trafiklister – og hørte så fra andre stationer om besættelsen af Danmark. Skipper Magnus Jørgensen (Marstal) sagde på det efterfølgende skibsråd, at vi fortsatte til vores bestemmelsessted Belem i Brasilien, da vi var under neutralt flag og USA ikke var i krig. I Belem lå der et tilbud fra Det Danske Generalkonsulat i New York, om at vi kunne rejse hjem med Pan-Am via Azorerne til Lisabon og herfra med tog til København. Vi var 36 mand ombord. Kun én ville hjem (vores nygifte 2.mester).

På grund af lend-lease akten mellem USA og England, kom vi hurtigt til at sejle i konvoj på Nordatlanten. Skibe under amerikansk flag måtte af politiske grunde ikke sejle med krigsmateriel og forsyninger til England.

Jeg kom i årene 1940-1945 på adskillige konvoj sejlads på Nordatlanten. Hovedruten var fra Halifax, Canada til Glasgow i Skotland eller Liverpool i England. Der var adskillige angreb, hvor et eller flere skibe blev sænket.

Der var ikke meget eskorte før 1942-1943, da USA kom med i krigen og begyndte at masseproducere korvetter til eskorte sejlads. Og endelig i 1943-1944, da de fik tilladelse til at benytte Azorerne som flyvebase til de langtgående Sunderland bombefly, der kunne overraske de tyske ubåde, når de skulle op til overfladen for at få deres batterier genopladet. Men tyskerne havde også udviklet en farlig teknik, hvor de lagde sig i flok (wolf-packs) under vandet og dukkede op midt i

konvojen og torpederede til højre og venstre, uden at eskorte skibene kunne gribe ind.

Jeg var selv ude for det, da vi sejlede i ballast mellem Liverpool og Halifax og blev angrebet af woff-packs fire nætter i træk ude på Nordatlanten. Jeg vågnede op den første nat, da vores kanon-besætning (amerikanske marinesoldater) skød efter ubådene. Eskorte skibene sendte lysbomber op, så hele konvojen var oplyst, men det lykkedes vist aldrig at få ram på dem.

Ubådene derimod fik ram på omkring 20 skibe. Vi måtte ikke stoppe for at samle eventuelle overlevende op, så det var noget af det værste, jeg husker fra krigen. At de overlevende lå der i deres redningsvest med lys på i det meget kolde vand og håbede på, at det specielle skib, der var udset til at redde overlevende, snart ville vise sig.

Da USA efter Pearl Harbour erklærede Tyskland krig, var jeg på vej med tankskibet Calliope fra Aruba H.W.I til Philadelphia. Et par nætter efter at USA var indtrådt i krigen gav min radioalarm for første og eneste gang under krigen sig til at ringe – I ved, 12 streger får den til at ringe, når de bliver sendt på rimelig afstand på 500 kcs. Jeg fór selvfølgelig op. Signalet var S.O.S. og et skib, der blev beskydt af en tysk ubåd, længde, breddegrad, pos. – og så noget støj og så ikke mere.

Skipperen mente, at vi hellere måtte have ekstra udvig, slukke lanterne og krydse op mod Philadelphia. Det nødstedte skibs position lå næsten på vores rute, ikke langt fra Norfolk. Vi hørte ikke mere og ankom sikkert til Philadelphia.

Her kom vi på værft i Chester, blev malet grå og fik fem amerikanske marinesoldater og en juniorofficer ombord. Soldaterne skulle bemane de to nyinstallerede 30-kaliber maskinkanoner på hver side af broen på en platform, samt en 4-tommer kanon agter.

På vores første tur til Halifax fra England efter armeringen, lød der en fredelig eftermiddag ud for Cape Hatteras et voldsomt brag. Skipperen, der stod på

broen, skreg: Hvor blev vi ramt? Det var dog ikke nogen torpedo denne gang. Jeg havde sat nødbatterierne til opladning. De stod øverst oppe på broen og var blevet så grundigt armeret, at knaldgassen ikke kunne komme ud. Alle batterierne fladede ud i et mægtigt brag.

Når vi kom til Halifax, skulle vi til konvoj-møde, før konvojen afgang. Det var kun skipperen og telegrafisten. Der blev udleveret sejlorder og andet til skipperen. Telegrafisten fik to kodebøger. Al kommunikation var i kode med fem-cifrede tal.

Når vi sejlede ud samlet, lå eskorte skibene og ventede på os udenfor, og så var konvojen i gang. Der var en konvoj-kommandør på det største og hurtigste skib i konvojen. Han kommunikerede så med flag til de forskellige skibe, og det var marinesoldaternes job.

I marts måned 1943 blev jeg sendt til San Pedro, Los Angeles, med en besætning, hvor vi skulle gå ombord i *S/S Niobe*, der lå på værft der. Fire døgn i tog tværs over USA. Den 22. marts kom jeg ombord sammen med den øvrige besætning. Vi sejlede et par ture til New Zealand, men blev siden dirigeret til Melbourne, Australien.

Her skulle vi laste olie og jagerfly (thunderbolts) til Abadan i den Persiske Golf.

Flyene blev hurtigt taget af og sat i stand af amerikanske flymekanikere og siden fløjet direkte til Stalingrad af russiske piloter. Siden sejlede jeg så på Østen, hvor japanerne huserede. Bombay – Columbo, Madras, Calcutta.

Siden blev vi dirigeret til Middelhavet, gennem det Røde Hav til Oran, en fransk flådebase i Algier. Så endelig tilbage til New York gennem Middelhavet, hvor gamle Niobe skulle i dok. Den 11. maj 1944 kunne jeg mønstre af der.

Resten af krigen blev ikke særligt dramatisk. Det blev til en enkelt tur til England uden dramatik, da tyskerne var på retræte og derefter mest til Sydamerika og byer på den amerikanske østkyst.

Så kom freden den 5. maj 1945, samme dag som vi kom ind til Beyonne, New Jersey, så vi kunne fejre fredsslutningen på Manhattan. Her kunne vi kysse alle

pigerne – og det gjorde vi så. Kulminationen blev på den danske restaurant "Wiwel", hvor den danske ejer restauratør Jørgensen var vært. "Tonight is all on the house", sagde han. Så det blev en rigtig festaften sammen med mange dansk-amerikanere.

Det første år efter freden sejlede jeg mellem Sydamerika og den amerikanske Østkyst. Så skulle jeg hjem til Danmark. Der var ingen billetter at få til Europa, men den 13. maj 1946 mønstrede jeg igen ombord på S/S Niobe, som var blevet solgt til England. Jeg afmønstrede i London den 22. juni 1946. Et par dage efter afmønstringen sejlede jeg fra Harwich til Esbjerg.

Her stod min far og ventede på mig. Så det blev til en varm velkomst efter 6 år og fire måneder. Min far og jeg tog herefter til Bramminge, hvor der var re-union med hele familien. Her boede min ældre bror, og han havde udsat dåbsfesten for sin yngste søn til jeg kom hjem.

I Vejlbj på Fyn hos min far og mor ventede der en indkaldelse fra lægersrollen. Jeg mødte også op, men de mente, jeg havde set nok til krig, så jeg slap for at blive soldat. Fra New York havde jeg skrevet brev til DDL og jeg havde fået svar, at der var job som radiooperatør i OSAS i Stockholm. Så den 26. december 1946 blev jeg ansat efter en prøve i diverse færdigheder og rejste til Stockholm. Her fløj jeg først som radio-telegrafist på langruterne. De havde to langruter. En til New York og en til Buenos Aires. Efter endt læretid og første flyvning med DC-4 propeller-fly stod jeg igen i New York og kunne ringe til vennerne og sige: "Here I am!".

Da radio-telegrafist jobbet på grund af den teknologiske udvikling ophørte, blev jeg uddannet til flyvenavigatør og blev stationeret i Rom, da de introducerede ruten til Tokyo over Tel Aviv, Karachi, Calcutta, Rangoon og Bangkok med stop. Derefter til Tokyo med en teknisk landing. Og samme vej retur.

Skiftevis over Kairo eller Tel Aviv. Senere blev det SAS' første Nordpol-flyvninger, hvor vi fløj fra København til Anchorage i Alaska – og derfra med stop til Tokyo. Det var en ret stor udfordring at flyve på Nordpolen.

Der blev indført et specielt grid navigationssystem og sol-kompas. Kompasset blev styret af en gyro, som amerikanerne havde udviklet.

Teknikken overhalede jobbet endnu engang. I 1975 begyndte man med inerti navigation og senere grid-navigation.

Da jeg nærmede mig pensionsalderen, fik jeg en god aftrædelsesordning med SAS, så jeg benyttede tiden herefter til at tage HF i engelsk, tysk og fransk, så jeg kunne komme ind og læse engelsk på universitetet.

Det førte til et job hos Flyvevåbnet i Værløse, hvor jeg underviste i teknisk engelsk, til jeg var et godt stykke oppe i 60'erne.

(Beretningen blev bragt i Radiotelegraf nr. 4, 2010)

Preben Bukholt – Erindringsglimt om vanskelige QSQ'er

Inspireret af Bøjes bagsideklumme i Radiotelegraf nr. 3, 2015 vågnede erindringer om vanskelige QSO'er og andre usædvanlige radiooplevelser.

I 1962, på en rejse fra Auckland, New Zealand til Honolulu, Hawaii, med gamle ARGENTINEAN REEFER/OZFG havde jeg forbindelse med Lyngbyradio på en position, hvor radiobølgerne blev modtaget både fra øst og fra vest. Men da vor position ikke helt præcis var antipoden, altså den diametralt modsatte side af jorden, var signalerne fra øst og vest ikke helt synkrone. Der var en lille forskydning, der bevirkede, at de enkelte morsetegn lød, som om de var pakket ind i newzealandsk fåreuld. Så er det ikke nemt, at modtage noget på vanlig vis.

En meget erfaren kollega, Bent Pedersen, fortalte mig engang, da jeg var helt grøn og uerfaren, og deltog i et teknisk kursus på Vesterbrogade, at skulle jeg nogensinde komme i en sådan ekkosituation, skulle jeg morse langsomt og distinkt med ekstra lange ophold mellem tegnene. Så jeg morsede e k k o til kollegaen i den anden ende, og han fattede situationen med det samme, og morsede tilbage på samme måde. Det lykkedes at afvikle trafikken uden forsinkelser. Det var en speciel oplevelse, at kunne lægge i erfaringernes køjesæk. Det styrker altid den faglige stolthed, når det lykkes at afvikle trafik under vanskelige forhold.

Fra Stillehavet var det dengang ofte ret vanskeligt, at etablere forbindelse hjemover. Der var flere 'blinde steder', hvor det gjaldt om at finde det rette tidspunkt på døgnet. Det er en kendt sag, at radiobølger udbreder sig forskelligt øst-vest og nord-syd. Umiddelbart før ETA Honolulu hørte jeg Auckland Radio/ZLD på 500 kHz QSA 5.

Nogle år senere, i 1964, lykkedes det at modtage en msg jeg faktisk ikke kunne høre. Jeg var da forhyret på skoleskibet DANMARK/OXDK, og vi var en route fra Kingston, Jamaica til Fort Lauderdale, Florida. I Yucatan Kanalen, farvandet mellem Mexico og Cuba, der er kendt for at være en problematisk position, havde jeg en QSO med Lyra, hvor QSA-en dalede helt ned på 0,01.

Så gælder det om at bevare koncentrationen.

Til søs arbejdede jeg altid uden hovedtelefoner. Udenomsstøj har aldrig generet mig, jeg har altid kunnet 'låse mig fast' på det signal, der var til mig.

Helge Skovgaard Hansen, en anden af fagets adelsmænd, fortalte engang, at det det drejede sig om var, at den meddelelse du havde foran dig, blot skulle overføres til modtageren. Når det var meget vanskeligt, kunne lidt telepati måske også hjælpe.

Jeg har også oplevet, at tankerne kunne gå på afveje under aftelegrafering af en msg, men hvis jeg lod være med at flytte øjnene fra telegrammet kunne hånden godt selv fortsætte, indtil jeg havde fundet koncentrationen igen.

I min fortid som revisor oplevede jeg noget tilsvarende. Når lange talkolonner skulle lægges sammen på den elektriske regnemaskine, behøvede hjernen ikke nødvendigvis at deltage. Lod jeg værre med at flytte øjnene fra talkolonnen arbejdede hånden videre. Nervebanen fra øjet til hånden var stærk nok til selv at løse opgaven.

Således blev det også for mig med morsesignaler efter nogle år i faget.

Og så har jeg oplevet et totalt radiodødt område. Det forekom på en rejse fra Buenos Aires til Valparaiso. To chilenske lodser var blevet fløjet til BA, og de startede først lodsningen, da vi gik ind i Magellan Strædet, og videre op gennem den chilenske skærgård. Det var en ubeskrivelig smuk sejlads.

Ca. 1 time før vi skulle passere det smalleste sted i skærgården, bad lodsens mig om hvert kvarter at sende nogenlunde følgende på 500 kHz:
cq cq cq de ozfg ozfg ozfg - ms argentinean reefer/ozfg will pass english narrows at xxxx hours gmt -ar - qru? k.

Der kom ikke en lyd – nada.

English Narrows er så smalt, at man med lidt god vilje kan røre klippevæggene, der rejste sig tårnhøjt på begge sider. Her er der kun plads til en ad gangen. Roret skulle lægges hårdt styrbord, og umiddelbart efter hårdt bagbord, for at komme igennem.

Det var her lodserne viste, hvorfor de var med. Umiddelbart på den anden side af det smalle sted lå vraget af en forlist Skou-båd, der efter sigende skulle have haft levende får i lasten.

Jeg er ikke sikker på, at mine cq-er kom særligt langt ud i æteren. Der var ikke en lyd at høre på 500 eller noget andet sted. Der var ikke en eneste radiobølge, der kunne finde os i bunden af den dybe kløft.

Det var en stor lettelse, da jeg igen kunne høre de kendte prikker og streger.

- *Bragt i Radiotelegrafer nr. 1 - 2016*

Bength Brodersen – Erindringer

Jeg meldte mig ind i flyvevåbnet i februar 1953, hvor jeg fik uddannelse som gnist samt certifikat af 2. klasse.

I 1956 trådte jeg ud af flyvevåbnet og fik hyre på en norsk tanker, D/T Marathon af Oslo på 12.000 tons, der gik fra Oslo til Manchester for at laste tjære.

Radiostationen bestod af en McCay modtager samt af en gnistsender, noget jeg aldrig var truffet på forinden, så der var noget at lære. Gnistsenderen rakte blot 500 sømil, men så kunne den også høres på alle mellembølgebåndene, så jeg havde ingen problemer med at blive hørt når jeg havde trafik, selv om det på det meste af turen var noget, der skulle transmitteres af andre kolleger, der aldrig sagde nej til at hjælpe. Derefter sejlede vi til Hampton Roads, hvor vi lossede og derefter stak snuden i søen igen for at sejle til Trinidad.

På turen dertil rensede vi tanke, vist ikke nogen god idé ifølge nutidens normer, men det tænkte man ikke på dengang.

Som forståeligt, skulle jeg en tur i land, og på ét af værtshusene hørte jeg pludselig én der talte dansk, så jeg blev nysgerrig og henvendte mig ved bordet, hvor der sad 3-4 personer. Det viste sig, at det var en dansk 1.mester, der sejlede på Esso Guatemala, og jeg blev inviteret til dagen efter at komme ombord til en god frokost. Her kom jeg ud for noget, jeg ikke troede var muligt. For det første var hans lukaf næsten som en hel fodboldbane i forhold til de muligheder, der var ombord i Marathon. Dernæst, efter at blive inviteret ind i officersmessen, kaldte han på messemanden og bestilte en menu. På menuen var flere forskellige muligheder af lækre frokostretter, også med øl og vin til at skylle det ned med, og når jeg tænker på Marathon, så var der kun meget få muligheder for at få læsket ganen, lidt pølse, ost, stavangeræg(fiskeboller) samt vand og juice til at drikke.

For resten, så fik vi også stavangeræg til morgenmad samt ”norsk kaffe”, Kogt vand,

hvor man smed bøtterne i og lod koge med. Ikke særlig drikkelig, men lad det nu ligge.

På Trinidad lastede vi fueloil, der skulle til Oslo, og vi sejlede igen nordpå.

Da vi afgik fra Trinidad stod jeg ved rælingen og kiggede ned i vandet, og jeg kunne se en stribe olie langs skibssiden. Det undrede mig en del, så jeg gik over på den anden side og kiggede ned, og her så jeg en lignende stribe. Nå, jeg troede, at det var noget olie, der lå i overfladen så jeg tænkte ikke videre over dette, indtil vi nåede Norge og tog turen op gennem Oslofjorden, her så jeg de samme to striber, så her blev jeg noget betænkelig.

Efter at have losset gik vi igen til Manchester og lastede tjære, igen til Hampton Roads, Trinidad og Oslo, og det lille trick med olien langs skibssiden gentog sig. Jeg må ærligt indrømme, at jeg fik nogle sære tanker, så da vi nåede Oslo afmønstrede jeg og tog hjem til Danmark.

Her mønstrede jeg den 26/6 på Jutta Dan, der på det tidspunkt, stadig i 1956, gik i fast fart mellem England og Finland, fra England med kul og retur fra Finland med tømmer. Det var nogle dejlige måneder, hvor der var god tid i havn til at se lidt af de byer, vi anløb og lære nogle af lokalbefolkningen at kende.

Således skete det første gang i London, at jeg, grundet et helt nyt bekendtskab, blev lidt sent på den, skibet lå for anker på Themsen og skulle sejle ved højvande tidligt om morgenen, og gnisten var i land. Dengang måtte et skib ikke sejle uden radiotelegrafist, så nu var gode råd en mangelvare, så hvad gør man så?

Man henvender sig til en "Bobby", bliver henvist til New Scotland Yard, som efter at have tænkt sig om, sørgede for, at jeg blev kørt ned til havnen, hvor der lå en politibåd, som så sejlede mig ud til Jutta Dan.

Det kalder jeg service.

Skipperen så ikke på mig med blide øjne, men da det ikke kostede skibet noget, så fik jeg blot en advarsel om ikke at gentage stuntet.

Så fik vi besked om at sejle til Gøteborg for at laste lastbiler til Buenos Aires, det var noget, der fyldte godt både i lasten og på dækket, men afsted kom vi da uden de store problemer.

Disse opstod senere da vi skulle gennem Den Engelske Kanal. Vi var næsten kommet igennem kanalen, så fik vi en brandstorm fra nordvest, og vi gik ind i Thor Bay for at vente til den var løjet af så vi kunne komme over Biscayen uden for megen slinger i valsen. Efter at have taget vejrmeldinger 8 gange i døgnet i 3 dage, kom der endelig en melding, der lovede lidt bedre vejr, og skipperen gav ordre til, at vi lettede anker og stak snuden ud i Atlanten.

Vi var lige kommet forbi Lands End, så blæste det op igen, og vor eneste mulighed var at gå lige mod søerne, finde et par dønninger, der lå med lidt afstand, vende skuden og gå ind mod land, hvor vi igen vendte mellem to dønninger og stak snuden lige op i vinden igen. Det tog næste 6 dage at passere Biscayen, men så løjede vinden igen af og vi fik magsvejr på resten af turen til Argentina.

Her skulle der skrives lister over besætningen, der skulle indsamles søfartsbøger og helbredsattester, skrives ID-kort på alle o.s.v. så der var nok at se til den første dag, men derefter var der stille og roligt, vi skulle ligge i Buenos Aires ca. 1 uge, så jeg tog til en lille forstad, hvor jeg havde hørt, at man kunne leje en hest.

Som barn havde jeg redet en del i Ballerup, så det synes jeg var en god idé. Jeg fik lejet hesten og begav mig så på en tur ud i det blå, jeg havde et lille lommekompass med, så jeg regnede med, at jeg kunne finde hjem igen. Det var en dejlig tur. Om aftenen stødte jeg på en ranch, hvor jeg, forhørte mig om muligheden for at overnatte. Heldigvis viste det sig, at ejeren talte et glimrende engelsk, så jeg blev inviteret til at deltage i deres måltid samt at sove i mandskabsbarakken til næste dag. Der var også én, der tog sig af hesten, så den var helt på toppen til næste dag. Her red jeg, efter et overdådigt morgenmåltid,

tilbage til Buenos Aires. Da jeg kom til byen kunne jeg ikke huske, hvor den lille gård lå, hvor jeg havde lejet hesten, men så kom en motorcykelbetjent forbi, og han syntes nok, at det var et mærkeligt par, Gringoen og hesten, så han ville sikkert drille mig. Han kørte på en Indian med variabel tænding, og jeg kan forestille mig, at han lukkede ned for tændingen og åbnede den igen, for der kom et knald af den anden verden, pokker tog ved hesten, rundt om et par hjørner og ind igennem en port, og så var vi hjemme.

Vi forlod Buenos Aires med stykgods og en del af det skulle losses i Itajai, en lille by på den brasilianske sydkyst, et meget kort besøg, men på kajen stod en del af de unge piger fra byens forlystelsesliv, klædt ud i rødt og hvidt, et festligt syn. Da vi forlod Itajai skulle vi nu gå storcirkelsejlads tilbage til Europa, men så fik vi maskinskade og måtte gå ind til Rio, hvor vi ankrede op i bugten.

Jeg havde i mellemtiden sikret mig, at forsyningerne af cigaretter og spiritus var i orden og havde pakket en del ned bagest i generatorskabet på radiostationen, men da vi ikke kom til kaj, var der ingen toldere ombord og handelen fra slapkisten var åben i de 8 dage, vi lå der.

Da vi så sejlede igen, havde jeg fuldstændigt glemt de lækkerier, jeg havde gemt bag generatorerne, og så gik turen videre til England. Her kom så toldere ombord. Da de kom op til mig på radiostationen, kom jeg pludselig i tanke om lækkerierne, og noget slukøret måtte jeg gå til bekendelse, da jeg ikke havde deklareret noget videre og da slet ikke det, der lå på radiostationen.

Dette kom til at koste en del penge, men for at kunne sejle i rette tid, lagde skipperen ud for mig, han var nu godt sur og ønskede mig garanteret hen, hvor peberet gror.

Vi sejlede videre til Gøteborg, hvor der skulle ske en del, der gav en ændring i det hele. Vi er nu nået hen til oktober, og på turen fra Gøteborg til København kom Ole Lauritsen op til mig på radiostationen, hvor vi fik en sludder om, hvordan reglerne egentlig var i J.L.

Det viste sig, at han skulle overtage Jutta Dan, der så blev omdøbt til Olav Asbjørn, og trods mine kontroverser med min nuværende skipper tilbød han mig stillingen som radiotelegrafist med øjeblikkelig virkning. Jeg takkede ja og så begyndte et helt nyt kapitel i min tid til søs.

Hos J.L. havde man den regel, at besætningen kunne få konen med ud at sejle på en tur, og det havde jeg fortalt Ole Lauritsen på turen fra Gøteborg til København. Jeg søgte så om tilladelse til at tage min daværende kone med på turen og fik her ja til det.

Vi sejlede til Bilbao, en lille by i Spanien, hvor vi skulle laste stykgods, der skulle sejles til det vestlige Afrika. Skipperen manglede en tallyman og spurgte mig, om jeg ville træde til, jeg skulle få fri uden løntræk næste dag samt fuld overtidsbetaling for de 12 timer, jeg skulle være på broen sammen med en tallyman fra afskiberen. Det syntes jeg var et godt tilbud, som gift mangler man altid penge, så jeg mødte på broen kl. 19:00 og hilste på min spanske makker.

Desværre kunne han ikke andet end spansk, et sprog, jeg ikke tidligere havde beskæftiget mig med, men, pudsigt nok, næste morgen sludrede vi hyggeligt sammen på spansk, og op ad dagen gik jeg i land for at se lidt på byens tilbud, og her gik det også ganske udmærket med sproget.

Så sejlede vi videre til Vestafrika til byerne Abidjan og Kotonou, og da vi havde losset vor last, lastede vi skrap-jern, gammelt jern fra 2. verdenskrig af ophuggede tanks, biler o.s.v. Det var fantastisk at se de indfødte, der løb rundt på bare ben i jernet med sindsygt skarpe kanter, uden at de tilsyneladende kom til skade. De havde nogle olietønder, de stillede op på dækket, tændte ild under dem og kogte ris og en mærkelig blanding af grøntsager og en smule kød, som de så levede af. Jeg spurgte agenten, hvor meget de fik i hyre, og han kunne fortælle, at de fik hvad der svarede til 1 dollar pr. dag.

Jeg syntes jo nok, at det var lidt lidt, men han kunne fortælle, at de kom fra indlandet for at tjene penge, og så snart de havde tjent nok, så stak de af igen, tilbage til familien, hvor de så levede det frie liv, indtil der igen blev pengemangel.

Mens vi lastede i Abidjan, hvor vi lå til kaj, var høkeren en tur i land, og sent på aftenen kom han sejlene tilbage sammen med nogle indfødte. Her kunne vi se, at han havde købt en hel slagtet okse som han skulle have ombord, åbenbart for at drøje på forsyningerne. Høkeren var aflønnet ved overskud på kostregnskabet, så han havde sikkert ikke givet meget for oxen, men matroserne nægtede at tage oxen ombord, så båden måtte vende tilbage med oxen og den del af høkerens penge, der var sat i den.

Vi gik så nordpå, og juleaften passerede vi Tanger, hvor det var meningen, at vi skulle have julemiddag. Den gik for skipper, hans kone og maskinchefen ud på stegt and med det hele, for os i officersmessen var det stegt kylling med tilbehør og for resten af besætningen skulle det åbenbart være noget med sild. Derfor havde kokken stillet en tønne sild ud på dækket foran kabyssen, men da et par af matroserne kom forbi, sagde den ene: "Fy, det lugter ikke godt, det er sikkert råddent, så vi må hellere hjælpe kokken af med det". Som sagt som gjort, tønden med indhold gled let og elegant ud over skibssiden, og resultatet var, at besætningen juleaften alle sammen fik stegte kyllinger med det hele, noget, der sikkert har gjort ondt på høkerens pengepung.

Mine vagter ombord kørte helt rutinemæssigt, 8 x 2 timer i døgnet med 2 timers mellemrum, så der var masser af tid til at tilbringe sammen med min kone, hvilket gjorde, at hun, da hun igen gik i land, var med rogn. Vi aftalte, at barnet, hvis det blev en dreng, skulle hedde Olav Asbjørn, men da han skulle døbes, syntes min svigermor, at dette mærkelige og udenlandske navn Olav ikke var passende, så da præsten spurgte, hvad barnet skulle hedde, sagde hun i stedet Ole Asbjørn. Dette resulterede så i, at han mange år senere, smed Ole væk og kun ville hedde Asbjørn.

I juli måned 1957 blev jeg bedt om at tage til Malmø, hvor rederiet Lundgren & Børjeson stod og manglede en telegrafist til et skib, Alstern, der lige var kommet fra værft i Kiel, hvor det lå for anker. Jeg tog dertil og gik ombord, og vi sejlede umiddelbart efter til Rotterdam.

Vi skulle til Norfolk med stykgods, og min tilstedeværelse var noget af en prøvelse. Radiostationen stod i kasser ved afsejlingen, så jeg måtte alliere mig med elektrikerens, der var den eneste ombord der havde kendskab til stærkstrøm, og vi to gik så i gang med at samle stationen. Efter nogen tid lykkedes det at få stationen til at fungere, men skipperen blev ikke glad da han så min overtidsseddel, så allerede efter den første tur skiltes vore veje og jeg gav rederiet en melding om, at jeg så mig om efter en ny hyre.

Jeg rejste hjem fra Zeebrügge, og allerede et par dage efter hjemkomsten kom der et telegram om, at jeg skulle mønstre i Kalundborg, hvor M/S Sommen lå for at losse kul. Da jeg kom til Kalundborg, var Sommen imidlertid sejlet til Ålborg, så jeg måtte tage en taxa til Københavns Lufthavn, fly til Ålborg og en taxa til havnen, hvor skibet ganske rigtigt lå. Der var imidlertid sket det beklagelige, at min kuffert ikke var kommet med flyet, og da vi sejlede umiddelbart efter, jeg var kommet ombord, så havde jeg kun det tøj, som jeg stod i. Jeg frekventerede så "slapkisten", hvor jeg, på rederiets regning, blev ekviperet fra top til tå, en ganske god ting den gang.

Jeg startede radiostationen op for at begynde mit arbejde, men så kom skipperen og spurgte, om jeg spillede Bridge. I min tid i flyvevåbnet havde jeg fået et lynkursus i spillet, så jeg sagde ja, sådan nogenlunde, og skipperen ville så have, at jeg lukkede ned igen og kom ind i salonen, hvor de manglede en 4 mand. Jeg beklagede, men jeg måtte passe min vagt men ville dukke op efter vagten, og det måtte han så nøjes med.

Vi gik til Narvik, hvor vi lastede jernerts, og aldrig havde jeg set et skib synke hurtigere ned til lastelinien. Ertsen blev kørt frem af et rullebånd og direkte ned i lasten, og det var noget, der gik stærkt.

Nå for resten, min kuffert dukkede op så nu havde jeg masser af tøj og andet, jeg havde savnet.

Dagen efter stak vi så snuden i søen og gik til Bagnoli i Italien. Turen var uden særlige oplevelser, blot passede jeg radioen og om aftenen spillede vi bridge i

salonen. I Bagnoli inviterede førstestyrmanden mig med en tur i land, jeg takkede nej, jeg havde ingen penge, men han sagde, at han havde penge nok så han gav.

Førstestyrmand hed for resten Jønsson, og han havde en flaske Genever stående på radiatoren. Hver morgen, inden han skulle på vagt, tog han sit tandglas, skænkede et glasfuldt Genever, stillede sig foran spejlet, hævdede glasset og sagde: "Skål Jøns", derefter gik han på broen. Blandt besætningen taltes der om, at de kunne mærke på ham, hvis han ikke havde fået sin sædvanlige dram om morgenen, så var han ikke til at komme i nærheden af før op ad dagen.

I land skulle vi så ind på en restaurant for at få en bid mad, og her spurgte ekspeditricen, efter at jeg havde bestilt, hvad "min far" skulle have, det blev han vist lidt sur over, men surheden forsvandt igen efter at han havde fået et par glas.

Vi gik derefter til Casablanca og bagefter tilbage til Landskrona. Her fik vi stykgods til Rotterdam og derefter tilbage til Gøteborg, hvor vi lastede stykgods til Tampa, Florida.

Der var ikke de store oplevelser, udover bridgen, på turen til USA, men da vi landede i Tampa, ville førstestyrmand Jønsson, igen invitere i land til lidt mad.

Jeg har altid været glad for stegt kylling i karry, så det bestilte jeg denne gang, men det viste sig, at det kunne de ikke servere, så jeg bad om noget andet fjerkræ. Tjeneren foreslog Turkey, jeg anede ikke, hvad det var, så jeg sagde ja tak, jeg ville gerne have en Turkey. Tjeneren så lidt mærkeligt på mig men gik ud for at ekspedere ordren, dog kunne hun åbenbart tænke selv, for hun kom ind igen med et kalkunlår så stort, at man skulle tro, det var fra en struds.

Førstestyrmand grinede lidt af mig og om bord snakkede de alle sammen om kalkuner, når jeg var i nærheden.

Vi stak igen snuden udenfor og skulle Kalundborg.

På turen gennem Den Engelske Kanal klappede relæet i forbindelse med et nødopkald. Jeg lyttede spændt men der var intet kaldesignal, der blev kun sendt

SOS. Dette gentog sig nogle gange og til sidst spurgte jeg Schreweningen radio, om de havde hørt det. Det havde de og vi blev enige om, at hvis det gentog sig, så ville jeg tage en pejling på senderen, det samme ville Schreweningen og en tredje, som jeg desværre ikke kan huske hvem var.

Jeg varskoede styrmanden på broen, vor pejleapparat var placeret i bestiklukafet, og stillede ind på 500 k/c. og ganske rigtigt, kort tid efter kom SOS kaldet igen med fuld styrke og jeg fik taget en god pejling af det. Denne gav jeg videre til Schreweningen, og med den samt de to andre kunne man så finde frem til synderen, en radioamatør i land. Politiet opsøgte ham, og jeg har fået at vide, at de konfiskerede hans radiostation, han fik en kæmpe bøde samt en tur bag tremmer, noget, jeg synes, han rigeligt havde fortjent. Vi sejlede så tilbage til Kalundborg og endte så i Ålborg, hvor jeg takkede af og gik i land.

Den 5/10 1958 fik jeg hyre som overtallig telegrafist på Meonia og var med på en tur til Oslo, der tog ca. 8 dage. Derefter overtallig på Sargodha af to omgange, og endelig mønstrede jeg på Morelia.

Vi skulle til Indien og sejlede forbi Gibraltar, ind i Middelhavet og til Genua. Da vi gik ind i Middelhavet stod min nøgle af og jeg havde en radiomekaniker ombord i Genua for at få fundet fejlen. Det lykkedes ikke, så vi gik ind i Suezkanalen med gnistsenderen tændt, og gennem kanalen blev jeg bedt om at retransmitere til de skibe, Suez radio ikke kunne komme i forbindelse med, for det kunne jeg i hvert fald.

Vi gik ind til Aden for at få en anden radiotekniker til at se på mit nøgleproblem men heller ikke han kunne løse problemet, så vi sejlede videre.

Jeg gik nu i gang med selv at måle senderen igennem, og da jeg nåede frem til generatorerne, opdagede jeg, at den ene 12 volt vikling ikke virkede. Det var den, der gav strøm til nøglerelæet, så det var klart, at relæet ikke slog til. Jeg sludrede med elektrikereren om, hvad vi kunne gøre ved sagen for at få de 12 volt frem, som jeg havde brug for, og løsningen blev, at han leverede 9 1,5V Tiger Batterier, som jeg så kørte i serie, tilsluttede relæet med en kipafbryder under

bordet, så jeg, når jeg ikke sendte, kunne spare på strømmen, og så virkede systemet igen og det gjorde det i al den tid, jeg var ombord.

Vi fortsatte så med Bombay, hvor vi lå et par dage for at losse, dernæst gik vi til Karachi i det der den gang hed Vestpakistan. Her lå vi også et par dage for at losse, næste tur gik til Cachin, og her havde jeg noget af en oplevelse.

1. styrmand syntes, at vi skulle lufte motorbåden, så vi var ca. 8 mand, der drog ud på en tur, op ad floden. Det var brændende varmt, så vi havde alle kun det mest nødvendige på af tøj, og selvfølgelig løb vi lige ind i en myggesværme. Jeg blev stukket alle bare steder på kroppen, så de næste par dage havde jeg det ikke godt, men man siger jo, at det skal være skidt før det bliver godt og noget må der være om det, siden da, helt op til i dag, mærker jeg ikke myggestik og slår ikke ud af dem, selv om jeg nok bliver stukket lige så mange gange som alle andre.

Fra Cochin gik vi til Ceylon, hvor vi lossede i Colombo, derfra til Madras, derefter til Calcutta, hvor vi først lå for anker 1 uge udenfor flodmundingen, dernæst et par dage på floden, hvor vi fortøjede med springflodsfortøjninger, vi havde en mindre springflod som fortøjningerne dog udlignede, og derefter gik vi ind gennem slusen til selve havnen. Her lossede vi i ca. 1 uge, og i den tid kunne jeg endelig holde lidt fri, så jeg frekventerede Calcutta Swimming Club, hvor jeg fik et midlertidigt medlemskab.

Den uge nød jeg rigtig meget, og jeg vendte tilbage til skibet godt opladet. Fra Calcutta sejlede vi til Chittagong i det, der den gang hed Østpakistan og jeg må sige, at det ikke var nogen behagelig oplevelse. Det var meget varmt, og da skibet ikke havde air-condition og der næsten ingen vind var, var det meget trykkende.

Heldigvis skulle vi ikke ligge der ret længe, og så kunne vi igen trække vejret frit på den Bengalske Bugt. Vi gik nu til Rangoon i Burma, og da jeg havde forsynet mig godt med indiske Rupees var jeg en ret holden mand. I land kunne vi veksle inderrupees dobbelt op til burmesiske rupees, og da priserne på de samme ting som også fandtes i Indien kun var det halve, rakte pengene ret langt.

Bedst som vi stod og skulle af sted hjemad, kom der telegram fra rederiet om, at den gnist, der var ombord i Mongolia, ikke kunne tåle varmen og man ville gerne, at jeg overtog tjansen fra ham, så han kunne komme på køligere breddegrader, og da jeg befandt mig ganske udmærket i varmen, sagde jeg ok. Jeg måtte lige fortælle min afløser, hvordan radiostationen med det specielle nøglearrangement fungerede, så ønskede jeg ham en god tur hjem og gik ombord i Mongolia som skulle ligge i Rangoon nogle dage.

Da vi skulle afsejle, tømte jeg postkassen og afleverede brevene til skipperen til videregivelse til agenten. Agenten gik fra borde kort efter afsejlingen, og i sammen nu kom 2.styrmand stormende med et brev, som absolut skulle med i land. Da agenten havde forladt skibet, kunne dette ikke lade sig gøre og så blev 2.styrmand sur, han syntes, at det var min skyld at han havde smølet så meget, at han ikke nåede posten. Vi sejlede videre mod Calcutta, og på hele turen talte han ikke til mig, heller ikke til måltiderne i messen, hvor han var forstander, han skulede blot ondt til mig når jeg sagde "God morgen".

På turen, lige før vi skulle ankre op udfør Calcutta, var matroserne i gang med at afdække lugerne. Jeg stod lige ud for døren til ét af dækshusene, hvor presseningerne blev opbevaret, og et stort brød af en matros kom vaklende med én af de sammenrullede presenninger. Han bad mig gå ind over dørktræet til dækshuset og tage imod presenningen, som han så stak ind gennem døren. Den landede så heldigt, at den kom til at ligge på mine lår og matrosen, Villy, bad mig lægge den over i det ene hjørne. Jeg vraltede over til hjørnet og lod presenningen falde og jeg kunne mærke på ham, at det havde han ikke forventet, de presenninger var nemlig meget tunge.

Nå, men endelig lettede vi anker for at gå op ad floden.
Senere fortalte Villy mig en lille historie:

2.styrmand, der passede pubben, gik og skumlede, og Villy, der var sammen med ham, spurgte, hvad han skumlede over. 2.styrmand sagde, at "det var ham gnisten, han var godt sur på ham og ville invitere gnisten ud på 3-lugen så han kunne få en omgang".

Hertil svarede Villy, at det godt kunne være, at gnisten ville gå med ud på 3-lugen men at han var slemt bange for, at det ikke var gnisten, der ville få omgangen. Da jeg om aftenen kom ned i messen, sad 2.styrmænd ved bordenden og til min store forundring var han totalt forandret hvad opførsel angik. Han hilste venligt på mig og vi fik sludret og rensset luften mellem os.

Vi tog den samme tur, som jeg havde taget med Morelia, først ind på floden, dernæst ind i havnen, hvor vi skulle losse en masse stykgods. Dette kom imidlertid til at tage nogen tid, da de strejkede i land, så jeg skyndte mig ud til Calcutta Swimming Clup, hvor det ikke var noget problem at fornyet medlemskabet og her hyggede jeg mig med gamle og nye venner fra den europæiske klasse i byen.

Senere tog vi turen rundt om Indien og Ceylon inden vi landede i Rangoon igen for hjemadgående. Her havde vi en indisk prinsesse, der var gift med én af medarbejderne i ØK, med ombord. Hun sov i én af de kahytter, vi havde ombord til passagerer og spiste i salonen sammen med skipper, 1.styrmænd og maskinchefen.

På turen gennem Suezkanalen måtte vi lægge os til anker i Suez og vente på muligheden for at komme gennem sluserne, og her fik vi besøg af nogle af de indfødte, der gerne ville handle. Klog af skade (da vi sejlede ud købte jeg et par sandaler. De holdt lige til de fik lidt vand, så gik de fuldstændigt fra hinanden og det viste sig, at de var fremstillet af pap og papir, der var malet, så det lignede læder.) var jeg meget omhyggelig med, hvad der blev tilbudt. Én af de handlende kom ind på mit lukaf og ville sælge mig en marokkopude.

Vi enedes om, at han fik et par bukser (delvis syreplettede af akkumulatorsyre), en skjorte, jeg ikke mere kunne passe samt en lommekniv, hvor det lille blad var knækket, og han gik glad tilbage hvor han kom fra.

Og hvad fik jeg så for tingene:

En marokkopude af en god størrelse, indeni lå så en anden marokkopude af lidt

mindre størrelse og indeni den lå der så en pung, alt sammen fremstillet af skind, så jeg var meget tilfreds med handelen. Som tilgift fik jeg så en loppe, der, efter at have bidt mig nogle gange, blev fanget og kværnet mellem to negle, en billig tillægsgevinst syntes jeg nok.

Vi gik så gennem det sidste stykke af kanalen og ud i Middelhavet, hvor vi fortsatte til Genua. Her gik prinsessen og hendes barn iland sammen med vor skipper, der skulle hjem på ferie og i stedet kom en skipper, Borch, der gik mange historier om. Det blev sagt, at han spiste en gnist til morgenmad og en 3.styrmand til frokost, så han måtte være en type, der havde en stærk mave.

Vi sejlede fra Genua, hvor jeg skulle fremlægge havneregnskabet for ham, og hans første spørgsmål var: "Stemmer det?" Vi kan jo alle lave fejl, så jeg trak lidt på svaret og så sagde han: "Ja, enten stemmer det eller også gør det ikke. Nu er jeg selv nødt til at regne det igennem, så læg det på bordet og skrub så op på radiostationen igen."

Ja, det var jo noget af en oplevelse, så den tyggede jeg på til vi ankom til Rotterdam, hvor vi skulle være et par dage. Perioden var rimelig begivenhedsløs, men da vi skulle afsejle igen, kom jeg til skipperen med havneregnskabet og blev mødt af den samme svada som sidst: Stemmer det eller stemmer det ikke?. Mit svar var denne gang: "Det stemmer". Skipper: "Hvor fanden ved De det fra?" Mit svar: "Det er vel for pokker mig, der har lavet det." Så så skipper op, tog regnskabet og lagde det ned i en skuffe og sagde: "Det var lige det svar, jeg havde ventet på." Fra den dag blev jeg meget bedre behandlet af skipper, og en dag i bestiklukafet tog jeg mod til mig og spurgte, hvorfor han ikke behandlede 3.styrmand bedre.

Han blev lidt rødere i hovedet men faldt så åbenbart ned igen og svarede, at 3. skulle lære, at intet blev foræret men at man skulle slås for det, man fik. Her svarede jeg, at ingen kom videre, hvis de ikke en gang imellem blev rost for deres arbejde og det tænkte skipper lidt over og så sagde han, at han måske skulle lade være med at forfølge 3. Et kort stykke tid kom 3. til mig og spurgte, hvad der var sket, han følte sig ikke mere forfulgt af skipper men når han tog solhøjde, så blev han rost for sit arbejde.

Nå, men skipper var også noget for sig selv. Da vi lå i Amsterdam, sænkede tågen sig over byen ligesom vi skulle sejle, men det stoppede ikke os. Vi gik ud ved hjælp af radaren og skippers kendskab til havneindløbet, og det uden problemer, selv om lodserne mig bekendt havde frarådet det.

Derefter gik vi til Gdansk i Polen og senere til København, hvor jeg afmønstrede.

Jeg havde vist nok fået de oplevelser, jeg havde brug for i den del af mit liv, så jeg søgte nye tiltag.

Derefter tog jeg til Grønland for at arbejde for US Base Exchange på Thule, men det er en helt anden historie.

Jan Preisler – Maritime erindringer gennem 34 år



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 udvalgte artikler hvis man anfører kilde.

Sorø i marts 2015



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 et 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 Hammerensgade 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 Officers- messen 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 bananruten 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 aftenmaden skulle rettes an og serveres. Efter nogle døgn's 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 kortbølgeomtagere. 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. Tømmeren spurgte om jeg havde 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 ækvatorståbatter, 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 afmønstrede 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 navigatør 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. „Fortsættelereverne“ 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, gloriøs 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 t e l e g r a f e r i n g s - afviklingen. 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 navigationsskolerne 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 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 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 „fortsætterrækken“.

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 påmønstre „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 Brunsbüttel blev kursen sat mod Rochester sydøst for London. Straks vi forlod Kielerkanalen mødte et par besætningsmedlemmer op for at få en samtale hjemover. Blaa vand 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 vejrmedlinger og den daglige radioavis som blev udsendt fra Lyngby Radio og ellers formidle kontakt mellem skib, havnemyndigheder 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 bestiklukaféet 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 stjerne. 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 hævede 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 perron'en. 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 opdannede 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 besætningens 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 hylderne. 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 Holtenau. 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 formiddag.

„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 tydelig 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 omformerer 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 Nordsvrig og så til Rotterdam. Rotterdam hørte jo til blandt Europas største havne, og der var et voldsomt leben i havnebassinerne 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 fejkilden, 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 sommerhusferie 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 Trangraven 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 byggeaktivitet 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 Skibshavsvejen strakte sig op gennem byen, og jeg måtte selvfølgelig aflægge de vigtigste institutioner besøg - SANA (Dronning Ingrid's Hospital), seminariet, 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 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.

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.

Adviser

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 problemløsninger.

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's tid satte vi kursen mod Port of Spain på Trinidad. På vej dertil satte vores gyro'en pludselig ud – den viste 45 grader forkert, så nu måtte vi slå selvstyreren fra og sætte vores lid til rorgængerens 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 fortøjningsmuligheden.

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 lænde-smerter 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 bermuda-shorts 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 gramofon 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 pirattaxa, 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 førstestyrmanden kom farende og sagde, at jeg måtte køre med til lægen med motormanden, som var faldet på dækket

hende 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 atlanterhavssejlad. 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 Radio- breve 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 familimedlemmer 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 afgang 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 restaurant-uddannet 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 fru'en 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 på-mønstring 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 kunnetage sin begyndelse.

Disko

m.s. „Disko“ med kendesignalet OXLA blev bygget i 1927 på Københavns Flydedok & Skibsværft som byggenummer 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“. Kaptajnen 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 skibsinspektør 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 nødbatterierne var heldigvis anbragt udenfor radiostationen.

I salonen var et fint bogskab med glastruder 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 overskyldt 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 snedækket 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. Hjemrejsen 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 Julianeåb – altså ren rutesejlad 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 arbejdsituation, 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 kahyttsjomfruen 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 vejrmelding 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 tillade 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 Koreafilm“. Agnes - „Så åndeløs spændende, at jeg måtte gå mellem 2. og 3. rulle“.

Når de på broen satte radaren igang, gav det en støjende, 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 vejmelding, 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 undsætning, 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 skibsinspektøren 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. Herfra fra agterskibet hørte jeg nogle skud. En af styrmandene samt en kahytjomfru havde dagen før købt salonrifler i Julianehåb, og nu stod de og skød efter nogle iskosser. Styrmandens riffel havde magasin til 20 skud mens kahytjomfruens riffel var en enkeltskuds. Jeg gik hen for at kigge på. En patron havde sat sig fast i styrmandens 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 firede 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 Narssarsuak om eftermiddagen og der var radiokontakt til Grønnedal. 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 førstestyrmændene 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 passagerkammerene. 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 andenstyrmændene

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 opsparret 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 stævnede 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 kede-de 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 rutesejls 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 fortøje 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 afgang, 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 Diskoøen. 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 fortaltes, 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 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 Kastrup. 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 få udstedt visum og derefter vende næsen mod Kastrop 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 DFDSruten 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 englandsfærgerne, 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 morsenøglen 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 Skibsklub-sammenkomster. 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 bænken 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 delfinernes 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 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).

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. Sigtbarheden 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.

Dana Anglia

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 apering 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 andenkaptajn 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 lovlig 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 betjeningsystemer 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 Havneservice, 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 jævnlige 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 purseren 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, ringede 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 brevduemand 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 to fjernsyn i passagerapteringen, så Hjerting Radio blev kontaktet, og da vi ankom Esbjerg stod de parat med fem 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 fjernsynene. 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 nødkald 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 mere end 30 år, og faktisk var jeg jo med til at afvikle faget ved at medvirke til indførelse af det kommende GMDSS-system.

Erik Hellerup Madsen – En telegrafist' historie

Børnekulturhuset Fyrstøjet i Odense havde i 2013 en udstilling om HC Andersens eventyr: Den store Søslange (1871).

Den store Søslange er et af HC Andersens forholdsvis få samtids-eventyr, som er skrevet i forbindelse med nedlæggelsen af et telegrafkabel mellem Europa og Amerika. Jeg synes ikke eventyret i sig selv er særlig godt, men udstillingen var ganske god, især hvis man havde børn med.

Man kunne gå rundt nede på havets bund! Ved omtalen i avisen stod der også, at man kunne komme ind og lege telegrafist og prøve at morse, så jeg tænkte, jeg ville kikke ind.

Der var nogle gode plancher fra P&T-museet i København, men indretningen af radiostationen var jeg ikke helt tilfreds med. Jeg brokkede mig lidt, hvilket til min forbløffelse blev taget meget positivt. Jeg kunne jo bare fortælle, hvordan det var.

Det blev til, at jeg sammen med Børnekulturhuset udarbejdede et lille hæfte som lå rundt om på udstillingen. Tekst og idé: Louise Landholt og Erik Hellerup Madsen. Layout: Sara Lehrskov Andersen.

Historierne var oprindeligt baseret på et interview, som vi siden omskrev - og det er så min fortælling om en sejlede radiotelegrafist i 1960/70'erne - hundrede år efter. Man skal være opmærksom på, at det er skrevet til børn, hvilket vil fremgå af nogle af formuleringerne.

Som nævnt sejlede jeg som radiotelegrafist i handelsflåden i DFDS (fragt-, passager- og krydstogtskibe) i 7-8 år 1965-1978.

Erik Hellerup Madsen

- og her er **En telegrafist' historie:**

Om SMS'er og telegrafister

Der er meget, voksne ikke forstår. Det gælder også i forhold til SMS'er. Børn og unge bruger tit deres helt egne ord og forkortelser, når de chatter sammen eller SMS'er til hinanden. Og de forkortelser kan være svære at forstå for de voksne.

Forkortelserne er sjove at bruge, men de gør det også hurtigere og nemmere at sende SMS'er til vennerne.

I stedet for at skrive en SMS på tyve linjer, kan du bruge forkortelser, og så fylder SMS'en pludselig kun fem linjer. På den måde sparer du plads. Og så tager det ikke så lang tid at forklare den, som du SMS'er til, hvad du vil fortælle ham eller hende.

Der findes forkortelser for alt muligt. Forkortelser bruges blandt andet til at udtrykke følelser.

Når man eksempelvis skriver: "GGG" til sin gode ven, betyder det, at man griner godt og grundigt, f.eks. over den besked, som han sendte til en. Eller når du skriver "SS" til din mor, betyder det, at du smiler sødt.

"BVFEOA" er Bedste veninde for evigt og altid. Og "OMG" betyder, at du udbryder: Oh my God!

Der findes nogle voksne, der har brugt mange forkortelser i deres liv. De har ligefrem haft det som deres job. Det er de personer, der har arbejdet som telegrafister.

På de næste sider kan du læse Erik Hellerup Madsens historie. Han arbejdede som skibstelegrafist i cirka otte år mellem 1965 og 1974, hvor han sejlede rundt i hele verden.

Det var Eriks opgave at holde kontakt med omverdenen fra skibet, og det gjorde han via en telegraf, hvorfra han sendte morsebeskeder.

Morsebeskeder minder lidt om SMS-beskeder. Morsebeskeder består bare af lyde i stedet for bogstaver. Men ligesom når du sender SMS'er, brugte telegrafisterne også forkortelser, når de sendte beskeder af sted på telegrafene. Så gik det både nemt og hurtigt. Det kan du læse mere om på de næste sider...

Historier fra en skibstelegrafist

Hvordan jeg blev telegrafist

Inden jeg blev telegrafist, gik jeg på navigationsskolen i Svendborg i to år. Her lærte jeg morsesignalerne udenad. Vi sad og lyttede til et bånd, der kørte med lyden af morsesignaler.

Herefter skulle vi skrive dem ned, fordi vi skulle lære, hvad de forskellige lyde betød. Alle tal og bogstaver havde hver sit signal. Lyden af de forskellige signaler glemmer jeg aldrig, de blev simpelthen banket ind i hovedet.

En skibstelegrafists arbejdsdag

Telegrafisten blev ofte kaldt for "Gnisten". Det kom sig af, at den elektriske forbindelse skabtes via en gnist. Som skibstelegrafist var min største opgave at sende skibets telegrammer ud og at tage imod de telegrammer, der kom til skibet. Telegrammer er beskeder, som skibet skal sende eller modtage.

Telegrammerne blev normalt sendt ud med morsesignaler. Vi modtog også vejrmedlinger og lignende, vi forhandlede med tolderne og andre myndigheder i land. Og så udbetalte vi løn til mandskabet.

Min arbejdsplads var ved telegrafene på skibets radiostation. Herfra styrede jeg mosenøglen. Det er et håndtag, der bevæges, og som udsender korte og lange lyde over en sender og en antenne. Jeg sendte beskeder både til telegrafister på andre skibe og på radiostationer i land.

Når jeg arbejdede på passagerskibene, bar jeg en speciel telegrafistuniform. Den var sort med bølgestreger i guld på ærmerne. De skulle symbolisere de radio-bølger, som vi sendte morsebeskederne over. Når vi sejlede i trope- områderne, bar vi en hvid tropeuniform.

Der var mange slags telegrammer, som skulle sendes fra skibet. Vi sejlede rundt i hele verden, og hver gang skibet var tæt på en ny havn, telegraferede jeg ind til havnen. Jeg fortalte, hvor vores skib befandt sig, og hvornår vi ville komme ind til havnen.

På den måde vidste folk på havnen præcis, hvornår vores skib kunne sejle ind. Vi lå ofte først en tid uden for havnen – på reden – før vi fik lov til at sejle ind.

Hårdt arbejde

Det kunne være hårdt at være telegrafist. Det var let at få skader i hånden, fordi vi skulle bevæge morsenøglen med hånden, når vi sendte beskeder. Og det kunne godt gøre ondt til sidst. Men jeg fik hurtigt anskaffet mig et halv-automatisk morseapparat, som kunne sende morsesignaler. Så behøvede jeg ikke at overanstrengte håndleddet og fik ingen skader.

På apparatet kunne jeg også ændre tempoet og morse hurtigere eller langsommere.

SOS-beskeder

En telegrafist kunne ikke undværes, hvis skibet kom i nød. Ja, skibet måtte slet ikke sejle ud uden telegrafisten. Skibet kunne f.eks. blive skadet i en orkan, eller der kunne opstå brand om bord. Så kunne det være nødvendigt at få hjælp fra andre skibe rundt omkring.

Nogle gange gik bølgerne så højt, og skibet vippede så meget, at det var nødvendigt at holde godt fast. Jeg stemte fødder og knæ mod gulv, væg og bord for at kunne arbejde og ikke rutsje rundt. Men så var der noget at lave, jeg fik ikke tid til at blive bange, og måske er det derfor, jeg aldrig har været søsyg.

I nødsituationer kunne jeg udsende et SOS-signal til skibe og kyststationer. SOS er et nødsignal, der betyder, at skibet har brug for hjælp. Et SOS-signal ser sådan ud: ••• - - - ••• Men vi lærte signalerne som lyde, og så hedder det: di-di-di-daa-daa-daa-di-di-di, ud i et. Prikkerne er en kort og hurtig lyd, og stregerne en lang lyd.

Det var en fordel at kalde på hjælp med morsesignaler i stedet for over telefonen. Morsesignaler kunne næsten altid gå igennem og var tydelige at forstå for alle. Over telefonen kunne der være en dårlig forbindelse, og det var let at misforstå, hvad der blev sagt. Det kunne også være, at vi ikke talte samme sprog og ikke kunne forstå hinanden på den måde. Derfor var det bedre at bruge telegrafien og morsesignalerne.

Morsesignalerne er internationale. Det betyder, at folk over hele verden brugte det samme sprog, når de morsede. Det var også grunden til, at morsesignalerne var svære at misforstå. Derfor var det godt at have en telegrafist om bord.

Hej mor!

Telegrafisten sendte også private telegrammer. Det kunne være kaptajnen, der ville i kontakt med konen derhjemme. Det kunne også være et af de andre medlemmer af besætningen på skibet, der ville sende en hilsen til mor eller ønske sønnen tillykke med fødselsdagen.

De fleste private telegrammer blev sendt med morsesignaler. Så kom personen, der ville sende besked hjem, ind på radiostationen til mig. Han fortalte, hvilken besked han gerne ville sende. Det var som regel en "han". For dengang var der næsten ingen kvinder om bord på skibene.

Jeg sendte herefter beskeden som morsesignaler til Lyngby Radio. Det var den store, danske central for kommunikation med danske skibe rundt om i verden. Kaldesignalet for Lyngby Radio var OXZ.

Når morsebeskederne var sendt til Lyngby Radio, oversatte de dem til almindeligt sprog, skrev dem ned som telegrammer og sendte dem videre. Enten

direkte med et bud, hvis det skulle gå hurtigt, eller med posten til konen, datteren, eller hvem beskeden var henvendt til.

En hilsen fra ferien

De gange jeg var telegrafist på krydstogtskibe var der mange private telegrammer at sende ud. Specielt hvis skibet sejlede i en af højtiderne. Engang var jeg telegrafist på et krydstogtskib, der sejlede til Caribien, og det var lige midt i juletiden. Så der var rigtig mange, der gerne ville ønske deres familie en god jul. Der havde vi godt nok travlt! Og så var vi endda to telegrafister. For det meste var der ellers kun én telegrafist ad gangen på arbejde.

Hvis vi var på langfart og ville i telefonisk kontakt med Danmark, kaldte vi op til Lyngby Radio via morsesignal: "OXZ OXZ OXZ". Så aftalte vi en frekvens, dvs. en slags kanal, som vi kunne tale sammen på. Og derefter kunne vi oprette telefonforbindelse til dem.

Når det var gjort, kaldte vi ud over skibets højtaler: "Nu er der forbindelse til Danmark!" Et øjeblik efter skyndte en hel masse mennesker sig hen for at ringe hjem. De stod i en lang kø og ventede. Forbindelsen kunne hurtigt forsvinde igen, fordi telefonforbindelsen var meget usikker.

Så kunne der gå en time, en dag eller måske to dage, før vi kunne få forbindelse på ny. Men pludselig var den der igen, og så myldrede det med mennesker, der skulle ringe til deres familier.

Fordele ved at være telegrafist

En telegrafist havde mange arbejdsopgaver, men der var også store fordele ved arbejdet. Når vi sejlede rundt i verden og kom til nye steder, kunne det godt være sådan, at skibet skulle ligge i havnen i nogle dage og nogle gange i flere uger. Så var der ikke så mange opgaver for telegrafisten, og jeg kunne holde fri og nyde livet.

I 1965 sejlede jeg med et stort fragtskib ved navn Naxos. Det sejlede fra København og helt over til Mexico. Nærmere bestemt en stor havneby i Mexico,

som hedder Veracruz. Da vi var kommet frem til Veracruz, blev der strejke på havnen, så vi ikke kunne komme af sted igen.

Så fik jeg fri og kunne bare drøne rundt og se og opleve en hel masse. Vi endte med at ligge for anker i Veracruz i over en måned!

De eneste opgaver jeg havde på skibet i den tid var at vedligeholde radioapparaterne og sørge for, at de fungerede. Hvis radioapparaterne var i stykker, skulle jeg forsøge at reparere dem.

Det kunne godt være farligt, fordi de kørte på stærkstrøm. Stærkstrøm er elektrisk strøm med så stor styrke og spænding, at det kunne medføre fare. Men derudover havde jeg fri. Så var det rart at være telegrafist.

Var Gud telegrafist?

Jeg var telegrafist på flere krydstogtskibe. Det vil sige store flydende hoteller med over 100 turister, der skulle ud at se verden. På den slags skibe var vi ofte to telegrafister, og der var mange passagerer, der ønskede at sende beskeder hjem til Danmark. Eller i nogle tilfælde ringe hjem, hvis vi kunne få telefonforbindelse.

Engang var jeg telegrafist på et krydstogtskib, der sejlede til De Vestindiske Øer, der ligger ud for Mellemerika. Pludselig kom der en nonne ind på radiostationen.

Hun var endda i rigtig nonnedragt og det hele. Hun ville gerne ringe hjem til sin bror i Nordjylland.

Da hun fik forbindelse til ham, sagde hun:

- "Du, Hans Christian, Ved du godt hvor jeg er henne? Ved du godt, at jeg er helt ovre ved Amerika nu og kan snakke med dig? Sætter du ikke pris på det?"

- "Jo, det gør jeg da" – svarede han så.

- "Ja, og ved du hvem, der sørger for, at jeg kan det?" sagde hun.

Jeg troede selvfølgelig, at det var mig, telegrafisten, hun ville rose. Så jeg begyndte at skruer på alle apparaterne. Forbindelsen forsvandt lige pludselig, men den kom hurtigt igen.

Så sagde hun:

-”Og ved du godt, hvem det er, der sørger for, at de stråler her, de når helt hjem til dig?”

-”Jo.”

-”Det er Vorherre.”

Det var slet ikke mig, hun talte om.

Det var Gud!

Forkortelser

Når jeg morsede med en anden telegrafist, brugte vi mange forkortelser. Det minder lidt om de forkortelser, som nogle gange bliver brugt i SMS'er. F.eks. hvis to personer SMS'er LOL ("laughing out loud") til hinanden, så ved begge to, at der er noget, der er sjovt.

Det var lidt på samme måde, det fungerede på telegrafien. Dengang jeg var helt ny som telegrafist, syntes jeg, at det kunne være svært at læse de hurtige signaler. Så morsede jeg YL, når jeg sendte en besked. YL stod for Young Lady ("ung dame"). Alle vidste, at det betød, at det var en nybegynder, der morsede, og så tog de lidt ekstra hensyn.

Hvis jeg havde morset med nogen og syntes, at vi havde haft en god snak, kunne jeg morse OM. Det stod for Old Man ("gode gamle dreng"). Når man morsede OM, vidste begge parter, at det var en ros - også hvis det var til en kvinde. Den forkortelse var en måde at sige: "Tak for en god snak!"

Jeg kunne også morse "73", der betød "bedste hilsener", "88", der betød "love and kisses", eller "99" der betød "hold mund" - eller det der var værre(!) Det blev

f. eks. brugt, hvis nogle telegrafister småsnakkede og kom til at overdøve et nødsignal, fordi de ikke var opmærksomme. Det var noget nær det værste, en telegrafist kunne gøre.

Vi brugte også forkortelser til andre ting. Det var hurtigere at bruge en forkortelse, end det var at morse hele sætninger, så derfor blev de brugt til mange beskeder:

QRA betyder: *Hvad er skibets navn?*

QSL betyder: *Jeg har modtaget din besked.*

QRL betyder: *Optaget – vent.*

QRT betyder: *Hold 'mund' (et*

alvorligt bandesignal til en, der overdøvede nødsignaler. Ligesom "99")

QRM betyder: *Jeg kan ikke rigtig forstå dig.*

QRM5 betyder: *Helt uforståeligt.*

QRQ betyder: *Kan du morse lidt hurtigere?*

QRS betyder: *Kan du morse lidt langsommere?*

QRS ("kan du morse lidt langsommere") kunne godt komme i brug, når vi morsede med telegrafister fra Rusland.

De havde fået lang tids uddannelse i militæret og kunne morse meget hurtigt. Faktisk så hurtigt, at det var svært at følge med. De ville uden tvivl kunne slå alle SMS'ere i dag i at sende beskeder hurtigst. Faktisk har der været afholdt konkurrencer, hvor gamle telegrafister med deres telegrafnøgler har vundet over de unge med deres mobiler.

Hjælp! Skib i nød!

Det kunne også ske, at jeg modtog et SOS-signal fra et andet skib, der var i nød.

Engang sejlede jeg på et passagerskib, der hed *Prinsessen*. *Prinsessen* sejlede fra Esbjerg til en by i England, der hedder Newcastle.

Vi havde som regel vagt to timer ad gangen. Når vi ikke havde vagt, slog vi en autoalarm til. Den kunne registrere SOS-signaler. Forsøgte nogen at kontakte skibet, satte en alarm i gang ude på skibes kommandobro og inde over min køje.

En nat, da vi var på Nordsøen, sad jeg på min radiostation. Pludselig lød signalet: "SOS, SOS, SOS de OZJV" over radioen. SOS er jo nødsignalet, som betyder, at noget er helt galt. "de" er fransk og betyder "fra". Og OZJV var kaldenavnet på passagerskibet *M/S England*, der også sejlede mellem Esbjerg og England. Jeg havde ofte selv sejlet med det. Alle skibe havde et bestemt kaldesignal, som man morsede, når man ville i kontakt med dem.

Derfor vidste jeg, at signalet betød, at *England* havde brug for hurtig hjælp.

Så jeg fór op, for der var 500 mennesker om bord på *England*!

Jeg morsede med det samme til dem: "SOS QSL". Det betyder: "Jeg har modtaget dit nødsignal". Derefter ringede jeg op på broen på mit eget skib; det vil sige der, hvor styrehuset er. Jeg fortalte, at den var helt gal på *England*. Der var opstået brand på vogndækket, hvor bilerne var. Den var i gang med at brede sig. Det kunne blive virkelig farligt!

Vores skib, *Prinsessen*, var kun cirka otte kilometer fra *England*, så vi kunne hurtigt nå at sejle tæt på dem og hjælpe. Vi regnede med, at vi skulle have alle de 500 mennesker fra *England* over på vores skib. Derfor var det rigtig heldigt, at det var et stort skib som *Prinsessen*, der var tæt på dem. Tænk hvis det bare havde været en lille fiskekutter. Så havde passagererne slet ikke kunne være der. Og hvad skulle de så gøre? Så måtte de gå i redningsbådene og senere blive samlet op på havet.

Da vi kom derhen, var der så meget røg, at vi slet ikke kunne se, hvad det var, der foregik. Heldigvis viste det sig, at de på *England* netop havde fået slukket branden, og klokken 02.00 om natten var branden uddød. Nødsituationen blev afblæst, og *England* sejlede tilbage til Esbjerg til reparation. Heldigvis var der ingen, der kom til skade, og på *Prinsessen* kunne vi fortsætte til Newcastle.

Det var meget heldigt, at det endte sådan. Hvis *England* havde sejlet ude på det store Atlanterhav i stedet for på Nordsøen, var det ikke sikkert, at der havde været nogen skibe i nærheden. Der havde måske heller ikke været nogen, der kunne hjælpe dem. Så kunne det have endt helt anderledes.

Telegrafisten redder liv

En lidt svagere form for nødsignaler hed ilsignaler. De blev indledt med morsesignalerne XXX – som også er lette at genkende.

Ilsignalet brugte jeg en gang ud for Canadas kyst, da en skibsdreng om bord fik en akut blindtarmsbetændelse. Jeg morsede: XXX XXX XXX CQ de OXQK og vores position på havet. Det betyder: "Jeg har brug for hurtig hjælp! Til alle stationer fra skibet *Minnesota*."

Mange svarede, men jeg fik fat i et amerikansk kystvagtskib, som havde en helikopter om bord. Begge skibe sejlede for fuld fart hinanden i møde, men pludselig standsede nogle isbjerge vores sejlads. Helikopteren blev sendt i luften, men der var ikke plads til, at den kunne lande på vores skib. Drengen blev så firet ned i redningsbåden og blev roet hen til en stor isflage. Her kunne helikopteren lande og samle ham op. Han blev fløjet til operation på det nærmeste sygehus og reddede livet.

En anden gang, da vi lå ud for USA's østkyst, fandt vi maskinchefen liggende bevidstløs. Snart efter fik han hjertestop. Med XXX-signaler kom jeg i forbindelse med et sygehus på land og i direkte kontakt med en læge. Lægen dirigerede os, mens vi gav hjertemassage. Desværre lykkedes det ikke. Maskinchefen døde. Men forbindelsen og vejledningen havde været så god, at vi sluttede af med at morse "73 OM" til hinanden. "De bedste hilsner, old man!" Der blev sendt et telegram hjem til maskinchefens familie, og maskinchefen selv blev lagt i kokkens frostboks, og sådan fortsatte han rejsen hjem ...

Slut!

Jeg sejlede som telegrafist i ca. otte år. Dengang lagde skibene til helt inde i havnene, det gør de ikke mere, så søfolk kommer sjældent i land. Men det var en spændende måde for en ung fyr at komme ud at opleve verden på.

Desværre findes vi ikke mere!

Morsesignalernes rytme standsede i 1999. Telegrafi blev overtaget af telefoni, som kunne nå verden rundt ved hjælp af satellitter i rummet. Telegrafisterne var ikke længere nødvendige på skibene.

Vi telegrafister er et glemt folkefærd, men vi mødes af og til med vores næsten hemmelige sprog. Og nu har du også hørt lidt af min historie.

(Erik Hellerup Madsen 3.5.2013)

Tekst og idé: Erik Hellerup Madsen og Louise Landholt Layout: Sara Lehrskov Andersen

Kent Møller – Et Afrikatogt

Det var den 24. marts 1966 jeg påmønstrede det gode skib Olau Mark fra rederiet Olau Line med skibsreder Ole Lauritzen som reder.

Jeg var radiotelegrafist og var udlånt af rederiet J. Lauritzen hvor jeg havde sejlet tidligere – først som messedreng og senere som radiotelegrafist. Skibet var lige kommet fra et værft i Skotland og var aldeles nyt. Jeg påmønstrede på Langelinie i København og derfra gik turen til engelsk havn for lastning. Skibet var et specialtankskib og var beregnet til at sejle med alle former for flydende væsker og naturligvis også olie.

Følgende havne blev anløbet efter afrejse fra engelsk havn: Rotterdam, Huelva, Sevilla, Batumi, Ceuta, Dakar, Conakry, Lagos, Cotonou og Las Palmas hvor jeg afmønstrede.

Vi sejlede fra Rotterdam sydover gennem den engelske kanal, østlige atlantehav, biscayabugten, langs Portugals kyst og ankom til Huelva hvor vi var et par dage. Vejret på turen havde været fint – solskin hele vejen og meget lidt vind. Jeg havde besøgt Huelva nogle år tidligere, og det var interessant at gense gamle steder. Efter Huelva gik turen så mod Sevilla som jeg ikke havde besøgt tidligere. Sevilla ligger jo et stykke inde i landet, så vi sejlede på floden Guadalquivir.

Meget smuk sejltur hvor man følte at man sejlede midt i vinmarker. Floden er mange steder meget smal, så vi kunne vinke til landmænd og vinavlere som arbejdede på markerne. Turen fra Atlanterhavet og til Sevilla er ca. 40-50 km. Vores spanske lods kunne berette om alle de spændende steder vi passerede.

Vi ankom til Sevilla uden problemer, og vejret var strålende – som en god dansk sommerdag. Ca. 25 graders varme og vi var blot midt i april. I Sevilla var jeg for første gang til tyrefægtning, og det var noget som spaniolerne gik rigtigt meget op. Så snart en tyr var blevet nedlagt blev der smidt blomster, hatte, tørklæder etc. ind på arenaen. Var nu ikke så begejstret for oplevelsen, men så havde jeg jo

prøvet det. Sevilla er en utrolig smuk by, mange spændende bygningsværker hvoraf en del var fra den tid hvor araberne herskede i området. Efter 3 dage i Sevilla var vi klar til afsejling, og vi fik taget afsked med de bekendtskaber vi havde gjort os.

Derefter gik turen gennem Middelhavet – som viste sig fra den pæne side, dvs. solskin og ingen vind – videre gennem Ægæiske Hav, Marmarahavet og videre mod Bosporusstrædet hvor vi havde tyrkisk lods ombord. Turen gennem strædet tog ca. 6 timer. Sejladsen gik derefter østover mod Batumi, som er en havneby i Georgien, ganske tæt på grænsen til Tyrkiet. Det kunne ses på befolkningen som ligner tyrkerne en del. Det interessante var, at de fleste højerestående embedsmænd, heriblandt toldchef, politichef mm. som kom ombord ved ankomsten, var russere.

Har senere hørt/læst at det var fordi man ville forhindre eventuelle løsrivelsestanker fra Sovjetunionen, at man havde anbragt nævnte embedsmænd i byen. Alle besætningsmedlemmer blev udstyrede med et midlertidigt russisk ID-kort som vi skulle medbringe, såfremt vi ønskede at gå i land og se på byens seværdigheder.

Vi var da også i land et par gange under vort besøg, og folk vi mødte på små cafeer og restauranter var meget nysgerrige efter at høre hvad vi var for nogle mennesker. De fleste havde nu aldrig hørt om Danmark, men de var gæstfrie og åbne. Men de kiggede sig mange gange over skuldrene for at se om de blev iagttaget, idet der jo var hemmeligt politi mange steder. De var særligt aktive såfremt de lokale talte med udlændinge fik vi at vide. Opholdet i Batumi var 3 dage, og vi afsejlede igen med destination Ceuta.

Turen mod Ceuta gik ad den samme rute som mod Batumi, men blot modsat. Vi ankom til Ceuta uden problemer af nogen art, igen solskin hele vejen og næsten ingen vind. Ceuta er en spansk enklave som ligger i den allerøverste del af Marocco, lige overfor Gibraltar og har været under spansk herredømme i århundrede. Vi var der kun i ca. et døgn, så det var begrænset hvad vi fik set,

men et enkelt besøg i land blev det dog til. Vi afsejlede så Ceuta med kurs mod Dakar i Senegal.

Ankom til Dakar, vor første destination på turen til de afrikanske lande vi skulle anløbe, og det var jo en meget stor forskel fra de havne vi hidtil havde anløbet. Et folklore uden lige, markedspladser med alskens mere eller mindre fantasifulde ting, men en venlig og smilende befolkning, som forsøgte at sælge os alverdens ting, lige fra "ægte" tæpper, aber og sågar kameler. En del kunne tale engelsk så sprogproblemer havde vi ikke. Om aftenen var vi dog ikke i land, det blev os frarådet af skibets agent, idet der ville være stor risiko for at blive overfaldet og frarøvet sine penge og øvrige værdier man måtte være i besiddelse af. Var der kun i 1½ døgn og turen gik derefter til Conakry i Guinea.

Vi ankrede op ud for Conakry og afventede lods. Lods båden ankom og ombord kom lods. Lods var franskmand, og havde boet en stor del af sit liv i Afrika. Hans mening om afrikanere kunne ligge på et meget lille sted. De havde ikke styr på noget som helst, gad ikke bestille noget – var i det hele taget luddovne. Men han havde løsningen på Afrikas problemer fortalte han: Tag de 1000 dygtigste afrikanere og send dem til Europa og uddan dem, hæld petroleum ud over kontinentet og stik ild til.

Når så ilden var gået ud, skulle de 1000 afrikanere sendes tilbage fra Europa og starte forfra med at opbygge kontinentet igen. Dette sagde lods i ramme alvor. Godt nok en noget drastisk løsning på Afrikas problemer. Kan alligevel ikke lade være med at tænke på at det var i 1966 og de vestlige lande har – inklusive Danmark – pumpet milliarder i u-landsbistand siden dengang. Er det mon blevet bedre nu her snart 50 år senere. Jeg stiller trods alt et stort spørgsmålstejn ved det.

Nå det var en strøtanke. Vi ankom til havnen i god ro og orden og gjorde klar til at losse olien som vi havde med fra Batumi. Vi gik senere i land for at kikke nærmere på byen, og kom til hovedgaden som på begge sider var bebygget med rigtigt mange smukke huse. Guinea er en tidligere portugisisk koloni og det var tydeligt at se på de smukke bygninger som var næsten overalt i bymidten.

En ting undrede vi os dog over. Gaderne havde været brostensbelagte, men brostenene lå i store stakke langs siderne af vejene, så belægningen var ren jord. Vi spurgte hvorfor brostenene lå der, og fik svaret: de var for hårde at gå på med bare tæer. Jeg kan levende forestille mig hvordan trafikken fungerede når det blev regnvejr. Midt i byen havde man bygget et smukt springvand, men man havde glemt en vigtig detalje – man havde glemt at føre en vandledning frem, så bassinet blev brugt til henkastning af affald.

En anden ting vi også undrede os over, var, at der var så mange cubanere i byen. Det var jo godt nok på den tid hvor mange afrikanske lande, efter at have fået selvstyre, begyndte at pleje omgang med de kommunistiske lande, men vi kunne ikke få en forklaring fra de mennesker vi spurgte.

Vi havde en anden interessant oplevelse i forbindelse med løsningen af olien. Olietankanlægget havde en ungarsk ingeniør som chef, og han fortalt at han var sendt til Guinea som "frivillig" hvilket han selv sagde ikke var sandt. Han var beordret til landet for at hjælpe til efter at de havde fået selvstyre. Deres pumpe-system var gået i stykker, så vi skulle pumpe olien i tankene på land ved brug af skibets egne pumper. Tanken som skulle have vores olie, var placeret ca. 50-60 meter fra skibet, og en indfødt blev placeret ved tanken og skulle komme ned til den ungarske ingeniør når måleglasset viste en bestemt højde på tanken.

Pludselig så vi olien komme sivende ned mod skibet og ingeniøren løb i fuld firspring mod tanken, samtidig med at vi øjeblikkeligt stoppede skibets pumper. Det viste sig at vagtmanden var faldet i søvn, og havde glemt alt om måleglasset. Ingeniøren fortalte at hvis han skældte vagtmanden ud, så blev han fornærmet og kom ikke på arbejde den næste. Hver morgen når de indfødte mødte på arbejde, skulle han takke dem for at have mødt. Han havde været i landet i næsten 2 år og glædede sig til at komme hjem til Ungarn og familien, hvilket vi alle havde stor forståelse for.

Vi var efter 3 dage udlosset, og satte nu kursen mod Lagos i Nigeria. Ankom til Lagos efter en rolig sejlads. I Lagos skulle vi laste jordnøddedeolie, hvilket skete på

den måde at der ca. 1 gang i timen kom en gammel tankbil som havde ca. 10 tons som så blev pumpet op i skibet.

Da vi skulle have ca. 3500 tons i alt, begyndte vi at regne på hvor lang tid det ville tage at få den mængde ombord. Det skulle vise sig at der opstod problemer for flere af skibets besætningsmedlemmer incl. undertegnede. Skibet var – som næsten alle danske skibe – forsynet med ferskvandsgenerator som omdanner havvand til ferskvand, men for at det fungerer skal skibets hovedmaskine være i gang.

Det er den naturligvis ikke når vi ligger i havn, men normalt havde vi ferskvand i tanken til ca. 8-10 dages forbrug. Da de dage så var gået, løb vi tør for ferskvand, og skulle derfor have leveret fra land.

Da vi på ingen måde kendte kvaliteten af det vand vi fik, blev vi nøje pålagt om ikke at drikke det, eller børste tænder i det. Problemet var blot at der jo skulle bruges vand til madlavning og opvask, så derved blev flere af os syge – jeg selv med. Det følte næsten som roskildesyge, opkast og kvalme, så vi var ikke særligt trygge ved situationen.

Vi var kun i land et par gange i dagtimerne, men vi følte os utrygge, idet der var sort af mennesker overalt hvor vi kom, og der blev på en underlig måde skulet efter os. Så vi blev ombord i samtlige 14 dage vi var i Lagos. Det var også på den tid hvor der var begyndende oprør i provinsen Biafra. De ønskede selvstyre fra Nigeria så der var en hel militær overalt på havneområdet.

Men endelig havde vi fået 3500 tons jordnøddeolie ombord, og vi kunne fortsætte sejladsen til Cotonou i Benin. Benin hed indtil 1975 Dahomey. Sejladsen til Cotonou tog kun ca. 12 timer. Benin er en lille stat og ligger klemmt inde mellem Nigeria og Togo.

I Cotonou skulle vi have de sidste 1500 tons ombord, men her var der anderledes styr på tingene. Godt nok kom olien i tankbiler som i Lagos, men de kom i en jævn strøm, så de 1500 tons kom ombord på kun 3 dage.

Benin er en tidligere fransk koloni, og med en helt anderledes venlig og smilende befolkning. Vi kunne trygt gå i land – både om dagen og aftenen. Ved siden af os i havnen lå et fransk krigsskib og jeg blev inviteret ombord for at hilse på deres radiotelegrafist, og blev budt på middag med dejlig fransk mad og rødvin. Hvilken behagelig oplevelse. Vi var nogle stykker fra vores skib i land om aftenen sammen med nogle franske marinesoldater – der var mange små listige steder vi besøgte den aften.

Vi blev færdige i Cotonou og så skulle turen gå til Las Palmas hvor jeg skulle afmønstre, mens skibet skulle fortsætte til Canada.

Efter afmønstringen i Las Palmas boede jeg på hotel i 3 dage og nød livet livet som turist, inden flyveturen gik hjem til Danmark.

Gensynsglæden var stor da jeg kom hjem – godt solbrændt, men jeg havde tabt mig 13 kg grundet strabadserne i Lagos. Jeg blev fedet op med danske jordbær godt med sukker og fløde, så jeg kunne genvinde det tabte.

Det var så slut på min Afrikatur – trods alt mange anderledes oplevelser i forhold til de verdensdele jeg tidligere havde besøgt.

Johannes Thuneberg – En tildragelse om bord i S/S Scania

De fleste af os kender Murphys lov; for en sikkerheds skyld vil jeg lige repetere den.

§ 1. Hvis noget kan gå galt vil det gøre det.

§ 2. Hvis noget går galt, går det hele galt.

§ 3. Murphys lov har ingen undtagelser.

Meget barsk lov, må man sige. Jeg vil tillade mig den påstand, at der *kan* findes undtagelser. Når man har svineheld nok! Nedenstående er blot ét af mange eksempler:

En tildragelse fra min første tid som søfarende telegrafist i 1951.

Efter ca. fem år som jungmand og letmatros var jeg i 1951 gået hen og blevet telegrafist via Wendelboes skole. Efter halvanden måned som ferieafløser på "Concordia" kom jeg i oktober med svenske SS Scania/sebt. Her var det lige ved at gå galt, må jeg indrømme. De få implicerede inklusive mig var alle svineheldige!

Jeg boede dør om dør med vor algeriske kok, som var god til svensk og i det hele taget de forefaldende sprog, som han kom ud for. Det kom ham til gode ofte, da han var ret vild med det modsatte køn. Han var for øvrigt en charmerende fyr. Noget han forstod at udnytte. Dertil var han bokser og tilbød elskværdigt at lære mig kunsten; men det blev aldrig til noget. Af den simple grund at han lidt henkastet bemærkede, at min næse skulle have særbehandling. (Den var jo ikke så flad som hans egen og risikerede dermed en medfart, hvis jeg nu skulle til at bokse). Den kunne ligeså godt blive fladet lidt ud straks. Da jeg ikke ville have nogen næse rettet til, afstod jeg fra at blive undervist. Jeg turde ikke løbe an på, at han i sin undervisningsiver kunne nære sig for at gøre alvor af tilbudet!

Vores skib var fra begyndelsen en dansk SS "Haderslev", derpå havde den været SS "Irish Ash" og nu altså svensk SS "Scania/SEBT"; på 3300 tons DW og bestykket med 900 dampheste.

Jeg må sige, at jeg af og til hørte ikke mindst vor finske 2. styrmand hentyde til den interessante tur, hvor de hentede fartøjet i Irland. De havde altså ikke fået for lidt af drikkevarer!

Besætning: svensk/finsk/tyisk/dansk/algerisk m.m. I de 14 måneder jeg var med, var jeg det meste af tiden den eneste dansker ombord. Jeg havde for øvrigt afløst en anden dansker, da jeg tiltrådte i Hålsingborg.

Vi var bound Aleksandria (bynavnet har i svensk sprog trykket på dria). Det, syntes jeg kun dengang, var kuriøst. Vi kom i oktober fra Karlsborg med trælast, men skulle ind til Hamina for at komplettere. Vi lagde os på Hamina red, oktober 1951.

Før min tid havde de været i Hamina. Kokken Boalem Ouddah ville ikke have været den, han var, hvis han ikke straks havde gjort damebekendtskaber dér. Hun hed Sirkka og havde fødselsdag samme dag, som vi ankrede op på reden. Landgangen var firet ned til lige over vandet, en jolle var søsat og gjort fast til den. Kokken fik lov at låne jollen, og inviterede mig med; Jeg husker ikke, om vi begge roede. Pigen Sirkka kom med ombord; hun havde en veninde med, måske som anstands dame? Ingen af dem kunne tale andet end deres modersmål. Det sidste lille stykke på tilbageturen til skibet vrikkede jeg, og kokken gjorde fast. Oppe ombord lavede han kaffe til os. I forvejen havde han fremstillet en flot lagkage med "Sirkka" i chokoladebogstaver ovenpå. Vi fire skulle rigtig nyde livet. Det viste sig snart, at det kom vi ikke rigtigt til... Pludselig kom den finske matros, som var vagtmand på dækket farende ind: "Bå-bå-båden har re-re-vet sig l-l-lø." "

Jeg tror nok, at jeg tænkte, av min arm, hvad nu? Kokken og jeg fór ud på dækket/tømmerlasten for blot at se vagtmanden hoppe på hovedet i vandet henne agter om styrbord, hvor jollen allerede befandt sig. Så var opgave nr. 1 at få ham sikkert ombord igen, med eller uden båd. Vi fandt lynhurtigt ud af, at han

ikke var nogen habil svømmer – tværtimod havde han allerede besvær og kæmpede for at komme tilbage mod skibet. Jeg fik fat i en redningskrans, som jeg bandt et reb i og smed ud til ham, samt som det næste, at få en lodsløjder gjort fast, så han kunne kravle op igen.

Kokken, som var en habil svømmer, havde skiftet til en blå træningsdragt og hoppede ud for at assistere vagtmanden. Det lykkedes så for ham, og de kom begge ombord igen. Jeg kunne ikke have fundet på at hoppe i vandet, da jeg svømmede ret dårligt. Jollen så vi ikke mere til lige da; vinden havde allerede ført den udenfor synsvidde agterude.

Lettede som vi var, over at de to påny var ombord, måtte vi se det næste problem i øjnene: Hvordan fik vi nu pigerne iland igen? Situationen blev ikke bedret af, at kokken huskede på, at pigernes forældre ikke var informeret om deres lille eventyr. Men så kom det frem, at de havde en farbror, som måske kunne hjælpe.

Vi forsøgte at ringe til ham, og det gik fint; selvom alle skibets antenner lå kvejlet sammen oppe på taget over radiostationen/broen. Vi var tæt på kyststationen! Næste svineheld bestod i, at farbroderen havde en motorbåd og gerne ville hente pigerne. Han ville også kigge efter vores jolle. Endelig kunne vi drikke kaffe! Jeg havde bemærket, at Boalem selv havde besvær ude i vandet trods alle sine kræfter og på trods af, at han var en god svømmer. Jeg spurgte ham, hvorfor han tog den træningsdragt på? Svaret var: "For ikke at fryse".

Men det hele var jo gået godt; måske en halv time senere kom farbroderen, som ydermere havde fundet vores jolle og bragt den tilbage.

Husker jeg ret: Uden store ceremonier blev pigerne afleveret til hjemtur. Bagefter kunne jeg godt se, at jeg burde have tjekket kokkens sikkert meget fantasifulde knude – som ikke holdt – inden vi gik ombord med pigerne i første omgang. Det hele gik så hurtigt, at muligheden for at alarmere f. eks. 2. styrmand ikke faldt nogen ind, før det hele var overstået! Det burde jeg selvsagt have gjort øjeblikkeligt. Men det kom først frem i bagklogskabens skærende lys!

Sprogveskeligheder havde jeg ikke mange af, dog var der nogle i begyndelsen.

Allerede første aften ombord, på vej fra Hälsingborg mod Karlsborg (ved Luleå) gik jeg op for at spørge om noget hos kaptajnen, som i lighed med flere andre midtskibs havde sin frue med på denne del af turen. Det var hun, som åbnede, da jeg havde banket på. Som svar på mit daværende absolut hjemmelavede svenske: "Förstör jag"? Kom hun med en *meget* hjertelig latter: "Hi hi! næ-hej! gnisten förstör *ingen-ting*" Lidt forundret fik jeg fremført min forespørgsel. Jeg fór ned på kammeret og kiggede i én af mine nyanskaffede ordlister, den svensk-danske. Förstöra = ødelægge; på svensk hedder det att störa. Nåh, aha: Der gik da en prås op for mig, hvorfor hun lo.

På turen nordud havde vi vel haft ca. 50 samtaler og var kommet så langt, at jeg havde kaldt Luleå radio. Vores hovmester skulle have en samtale med sin kone i Kivik. Hans blekingemål gjorde jeg mig en hæderlig anstrengelse for at efterligne, og resultatet var, at de ikke forstod, hvad jeg sagde: "Kivik 37" Så faldt det mig ind, at mit svensk/danske endnu ikke var helt i orden, og bad ham om, selv at bestille nummeret. Men de forstod desværre heller ikke ham. Dog var alt ikke tabt: Telefonisenderen kunne skiftes til tonetelegrafi, og telegrafisk gik det fint. Senere fandt jeg ud af, at blekingemål er ligeså svært som skånsk, måske endda lidt mere særpræget.

Ivan Green's erindringer

Som radiotelegrafist til søs i omkring 11 år kan man ikke undgå at opleve en masse. Det er i dag mange år siden jeg stod til søs, og det kan derfor være svært at få det hele med, men jeg støtter mig dels til min hukommelse og en masse fotografier, som jeg i sin tid tog rundt omkring. Her er et uddrag af mine erindringer fra den gang.

Mit første skib var 'Inge Toft'/OXKI, som jeg påmønstrede i Haifa, Israel i 1959. Jeg havde set frem til at opleve det 'mystiske' Østen og havde store forventninger. Det blev til en kort sejltur fra Haifa til Port Said, hvor skibet blev beslaglagt og lå i 9 måneder. Senderen blev forsejlet og kun modtagerne var tilgængelige. Derfor tog jeg Søfartspressen hver dag og havde megen fritid, da der kun var hyreregnskab og bibliotek tilbage at passe. Jeg havde dog forinden haft min ilddåb ved at sende et telegram via Lyngby radio fra bunden af Middelhavet. OXZ6 drønedede igennem da jeg kaldte op og jeg var noget forbløffet over at komme så hurtigt til fadet, men det gik meget godt så vidt jeg husker, og jeg svedte bravt efter at have gennemført arbejdet. Den lange ventetid i Port Said fik vi til at gå ved bl. a. at spille fodbold mod nogle FN-styrker som dels var norske og danske soldater stationeret i Port Said. Vi tabte altid. De var i meget bedre fysisk form end folkene fra skibet, men det var alligevel meget sjovt at være med. To gange var jeg i Cairo bl. a. for at se pyramiderne og ride på kameler. Da vi omsider fik lov til at sejle, havde man konfiskeret hele lasten, som stort set stammede fra Israel og vi gik nordpå for ordre. Den kom hurtigt via Lyngby om at gå i dok i Haifa for at få rensket skroget for algebelægninger. Også fra Haifa radio/4XO kom der telegrammer med lykønskninger og bl. a. eet fra Golda Meir. Vi blev ved ankomsten hyldet som helte, selvom vi sådan set intet havde gjort. – På en sightseeing rundt Israel besøgte vi en kibbutz og fik en hel kasse friskplukkede Jaffa appelsiner som gave. Herligt. Efter 'Inge Toft' var jeg desværre soldat i 16 måneder og kom så ind i rederiet A. P. Møller.

Dengang dokkede de fleste Mærsk skibe ved pier 11, Atlantic Basin, Brooklyn, New York. Ved selve pieren kunne der ligge 4 stykgodsbåde på samme tid. Det var efter sigende Mærskes egen pier. Hovedagenturet hed Moller Steamship og

lå på 66 Broad Street, New York. På et tidspunkt medens jeg var på 'Cornelia Mærsk'/OVPU fik vi besøg af statsministeren. Han hed den gang Hilmar Baunsgaard. Han kom sejlene fra det sydlige Manhattan til Brooklyn, og da der var tale om et statsoverhoved, havde man placeret skarpskytter på toppen af pakhusene og selve kajen. Jeg var inviteret med til kaffe og wienerbrød og fik indtryk af at han var en flink mand. Han var umådelig lettet over at han ikke skulle holde tale og bare kunne slappe af.

Under de mange anløb af New York var der altid en masse at lave med af- og påmønstringer af folk. Men når det endelig var overstået skulle man selvfølgelig ud og kikke på byen. Det første værtshus lå lige uden for gaten og hed Pat's Bar. Indehaveren var en korpulent spansk-amerikaner som blev meget ophidset, når man fortalte ham, at Erik den Røde kom til Amerika før Christoffer Columbus.

En stor fornøjelse i New York var at aflægge besøg i Radio City Music Hall. Der er 6550 siddepladser. Det oplyste en kontrollør, da jeg spurgte. Her finder man på én gang kinoorgel, symfoniorkester og en uovertruffen optræden med særlig vægt på 'The Rockettes', en samling lårsvingende damer som hele tiden er i takt, også på yderfløjene. Og så vises der en af de nyeste Hollywood film. Entreen var overkommelig. Jeg ville også meget gerne have besøgt den berømte koncertsal Carnegie Hall, men den pågældende dag jeg forsøgte, var der desværre lukket, og jeg har ikke senere haft lejlighed til det. Twin Towers eksisterede ikke dengang, så det blev til en tur i Empire State Building med en glimrende udsigt. Jeg var også engang helt oppe i Bronx og besøge en forlystelsespark, hvor bl. a. Paul Anka optrådte.

Der lurder mange farer til søs, ikke mindst i dårligt vejr.

Turen over Stillehavet, Yokohama – Panama kanalen eller San Francisco – St. Bernadino strædet på Philippinerne tager rundt regnet 14 dage. Det er jo verdens største hav og kan vise tænder, men også leve op til sit navn som det stille ocean. Jeg har mange gange sejlet over Philippinerne som ligger lige øst for indsejlingen til St. Bernadino strædet på vej til Manila. I mange år

mente man, at det var det dybeste sted i verden med omkring 8 km til bunden. Senere har man fundet endnu større dybder, nemlig Mariana graven, ved Mariana øerne. Her er der knap 11 km ned til bunden.

Verdens handelsflåde er stor i dag og tæller mange tusinde skibe. På Stillehavet er der masser af plads, så kollision er yderst sjældent, men ved havneanløb og afgang sker det dog ind imellem, at skibe kolliderer. Selv har jeg været med i to kollisioner og næsten en tredje som kunne have medført, at denne artikel aldrig udkom. Denne sidste forekom ombord på bulk carrier 'Kate Mærsk'/OUNL på vej fra Durban i Syd-Afrika til Japan. Ud for Philippinerne lidt over middag kom et hollandsk fragtskib på kollisionskurs, idet den skulle passere vinkelret på vores sejlroute. Spørgsmålet er i dag åbent, om den skulle have passeret agten om eller foran. Hollænderen valgte at krydse vores sejllinie foran og med nød og næppe fik den græske styrmand Stavros Antoniadis drejet fra så der ikke skete noget. En kollision ville have medført, at 'Kate mærsk' var sunket som en sten på ganske kort tid fordi den var lastet med 40.000 tons jern, såkaldt pig iron.

Men en ægte kollision skete engang ombord på 'Sally Mærsk'/OYYB da skibet med lods ombord var på vej ud af havnen Newport News på USA's østkyst. Modgående kom et norsk fragtskib ligeledes med lods ombord som var på vej fra Norfolk til Newport News. For at give plads til det norske skib beordrede lodsens easy starboard (lidt mod højre) og kort tid efter hard starboard, da der ikke rigtigt skete noget. Desværre havde rorgængerens, en dansk matros, misforstået og drejet til den forkerte side. Herefter søgte man at rette op på miseren, men det var for sent. Nordmanden ramte Sally Mærsk med forstævnen ved et-lugen i bagbord side. Det medførte et stort V-formet hul og lasten blev ødelagt da der kom vand ind. Det var store ruller avis og tørmælk bestemt for det fjerne Østen. Samtidig røg al strømmen ombord, og det var mørkt udenfor. Begge skibe holdt sig flydende, og der var ingen fare for besætningen. Det medførte først en midlertidig reparation og senere ca. tre ugers ophold på et værft i Chester, lidt syd for Philadelphia. Lange telegrammer var en konsekvens heraf og forhandlinger mellem diverse forsikrings firmaer. Men med de rette tegninger som basis for reparationen kunne man bagefter ikke se, at skibet nogensinde havde været i kollision.

Mens jeg var på 'Sally Mærsk' oplevede jeg også verdensudstillingen i Montreal. Det var en stor oplevelse. På den danske stand var en stor og stærk dansk politimand, som havde været i Fremmedlegionen og selvfølgelig kunne fransk. Han og jeg samt nogle andre fra skibet var en tur i byen, da han havde fyraften. Han var ikke nem at følge med. På et tidspunkt ville jeg brillere med fransk, da jeg bestilte en Rhum and Coke avec lemon. Damen ved baren svarede: Aha, citron! Jeg har aldrig lært fransk.

En anden kollision jeg var ude for, skete under indsejlingen til Nagoya, Japan i tæt tåge. Skibet hed 'Cornelia Mærsk'/OVPU. Lodsens som skulle ombord ville ikke sejle helt ud hvor vi var, men bad over VHF-radioen om at sejle ganske langsomt nærmere, hvor han så ville komme ombord. Der er afmærkede bøjer, og med folk stående helt ude på bakken (det er helt ude i forstavn) og radaren kørende sejlede vi langsomt nærmere Nagoya. Pludselig meddeler overstyrmanden over telefonen fra bakken, at der kommer et skib for fuld kraft lige imod 'Cornelia Mærsk'. Det var et amerikansk fragtskib ved navn 'Canada Mail'. Det var for tåget til at man med det samme kunne se det fra broen, men kort efter blev man klar over kollisionsfaren. Undvige manøvre var udelukket, da dette ville bringe skibet udenfor bøjerne og dermed på grund, og vi kunne se at 'Canada Mail' bakkede for fuld kraft. Det var desværre for sent for den ramte med sin forstavn i styrbord side lige ved broen. Kaptajnen Ernst Henry Jørgensen, som jeg kom rigtig godt ud af at være sammen med, blev også kaldt for "Sure Ernst", noget uberrettiget, synes jeg, sprang i sidste øjeblik fra styrbord brovinge ind i styrehuset, og det var fornuftigt, for brovingen og det som var nedenunder blev total skadet. Hovmesteren havde kort forinden ligget og hvilet sig på sofaen, hvor flere jernstænger var boret igennem, og han var utvivlsomt omkommet, hvis ikke netop det var 10-kaffe, hvilket i praksis betød at han bevægede sig ned i provianten for at sælge øl. Kaffe var der aldrig nogen der drak.

Ernst Jørgensen var efter mine begreber en god og dygtig kaptajn, men også lidt tørstig ind imellem. En aften stak han hovedet ind på stationen, da jeg var i færd med at aflytte trafiklisten fra Lyngby, og spurgte om jeg havde forstand

på at drikke bourbon. Jeg vidste ikke rigtigt hvad jeg skulle svare, så jeg sagde: Tjah, det vil jeg tro. – Nå, men så kik lige over, når De er færdig, sagde han. Det gjorde jeg, og på bordet stod en flaske Grand Old Dad (bourbon) og en isspand. Sid ned, sagde han, samtidig med at han skruede kapslen af og kastede den over i papirkurven med en bemærkning om, at den får vi ikke brug for mere.

En søndag lidt før middag i åben sø var jeg gået ned i messen for at spise. Vejret var ikke for godt og vi slingrede en hel del. Elektrikeren boede på samme gang hvor messen lå og havde i anledning af at det var søndag ligget og hvilet sig. Nu ville han også hen til messen for at få noget at spise. Idet han går ud af døren til sit kammer, smutter den fra ham pga. slingerage. Han strækker sig ud efter håndtaget med højre arm og trækker døren til sig samtidig med at skibet slingrer til den anden side. Desværre støttede han sin venstre hånd på dørkarmen og fik langefingeren i klemme. Døren ind til messen stod åben, og jeg hørte et lidenskabeligt: "Av for helvede mand", og var straks klar over at det var alvorligt. Han mangler i dag noget af det yderste led på langefingeren.

Jeg mener selv at være ret habil til både afsendelse og modtagelse af Morse-signaler og fik pæne karakterer til mit 2. klasses certifikat. Ikke desto mindre kom jeg ud for, at en kyststation sendte qsd til mig. Det er en såkaldt q-kode, som betyder: Deres nøgleskrift er mangelfuld. Det er meget deprimerende at få at vide, især når man gør det så godt man nu kan. Det viste sig ved nærmere eftersyn, at nøglerelæet inde i senderen hang og altså ikke fulgte med morsenøglen. Det var vanskeligt at se, for når man hiver skuffen ud i senderpanelet, afbryder man samtidig højspændingen af sikkerhedshensyn. Derfor var jeg nødt til at forbinde en ledning til senderen og chassiset, så jeg kunne se, hvad der skete, når jeg aktiverede morsenøglen. Men jeg kunne ikke samtidig bruge morsenøglen og kikke ind i senderen, så jeg fik en matros til at lyse med en lygte, for at se hvad der skete. Det viste sig, at en lille plastic rulle havde sat sig fast og ikke mere var rund. Derfor måtte jeg have hele nøglerelæet ud og file rullen til, så den atter kunne køre uhindret på relæet. Under hele operationen, hvor matrosen lyste og jeg kikkede og trykkede på morsenøglen, kom matrosen til at røre ved chassiset med lygten og fik et gevaldigt stød og røg

halvanden meter baglæns. Han var noget groggy, men ellers skete der ikke noget, og jeg kunne sige tak for hjælpen.

Selvom jeg både har været i syd og vest Afrika, foregik det meste af min tid på det fjerne Østen, især Japan. Japan er spændende fordi det kulturelt er på et højt niveau ligesom Europa, men alligevel helt anderledes. Vejret er som vi kender det hjemmefra med både sommer og vinter, dog er somrene lidt varmere derude. Det kulinariske er uhyre interessant og spændende. Sushi, som de fleste danskere kender i dag, var dengang totalt ukendt, og jeg spiste det med fryd. Hvad med pigerne, vil nogen nok spørge. Joh, de var flinke og imødekommende, men ret dyre i drift. Nogle giftede sig med dem og bosatte sig. Andre tog dem med til Danmark, men langt de fleste tog ophold i Japan for en længere periode. Mærsk-Line havde intet mod det, idet der lå en besparelse i rejseudgifter, når de skulle ud igen. Man var også flink til at orientere, hvis der var nogen som fik mere end én trækseddel. Det er jo klart, at der ligger en verden til forskel på Danmark og Japan selv i dag med den store afstand og globalisering. Tænk blot på sprog, kultur, race, traditioner, religion, gastronomi osv., men alligevel kan det jo godt være et bekendtskab værd og meget spændende oplevelser man kommer ud for. Det synes jeg, i hvert fald.

Thailand er i dag et almindeligt turistområde for mange danskere, så det vil jeg ikke skrive om, bortset fra, at jeg engang mødte Hr. Riis-Hansen i Bangkok, som dengang var ”snesejler”, hvilket vil sige, at han var ansat i ØK. At vi senere skulle møde hinanden på Lyngby radio lå ikke dengang i kortene. Jeg har aldrig været ansat i ØK, men engang hjulpet dem, da ’Malacca’/OXSX ankom til reden ved Belawan-Deli og på deres aldiss-lampe fortalte, at deres telegrafist var blevet agterudsejlet i Penang. Da jeg var overtallig på ’Leda Mærsk’ var jeg straks med på ideen om at blive hentet af deres redningsbåd for at sende diverse telegrammer og blive sejlet tilbage efter ca. en uge, når ’Leda Mærsk’ forlod Belawan-Deli. Således var jeg ombord på ’Malacca’ og blev behandlet som en konge. – Under et tidligere anløb af Belawan-Deli ombord på ’Romø Mærsk’/OXPI var vi en to tre stykker med agenten lidt uden for byen. Et sted der må betegnes som værende lidt lysky. Der var i hvert fald ikke

elektricitet. Belysningen bestod af såkaldte petromax lamper, drevet af petroleum. Agenten var en ung dansker som foruden at være shippingmand også var konsul. Han havde en stor australsk bygget bil med CC (Corps Consulaire) ved nummerpladen. Hans status som konsul gjorde det nemmere at forhandle med myndighederne og få last ud og ind gennem gaten. På tilbagevejen mod byen blev det regnvejrr. Og her er tale om tropiske regnskyl, hvor det regner i tove. Resultatet blev da også, at bilen kørte fast i mudder, og der var ikke andet at gøre end at hoppe ud og skubbe på. Den første som steg ud var konsulen. Hans fødder låste sig straks fast i mudderet, og han faldt pladask forover på maven. Det så den snarrådige kaptajn og råbte: Bliv liggende, bliv liggende, hvorefter han tørskoet trådte henover ryggen på ham og kom nogenlunde helskindet fra episoden. Med megen møjle kom bilen atter i gang og vi nåede hjem til et velfortjent bad.

A. P. Møller's lokale agent i Manila, Philippinerne hed Tabacalera. Det var en udløber af det største spanske og verdens ældste tobakskompagni. Man kunne via agenten købe en kasse fine cigarer med ens navnetræk som mavebælte. Det var jo elegant og flot, når man noget senere kunne spise på en pæn restaurant i Hong Kong til billige penge og brillere med sådan et kanonslag. Efter middagen fandt mange ned på "Den Røde Løve", en lokal strikkeklub.

For at vende tilbage til Manila, lå der syd for byen et område som blev kaldt Pasay City. Man endte tit derude, hvis man ville "overnatte" i land. Det var ret store lokaler, som var opdelt ved hjælp af skillevægge. Man havde på den måde en slags privacy, men kunne naturligvis høre, hvad der foregik andre steder. Således vågnede jeg en morgen, hvor jeg kunne have ædt en vandpost, og lå på ryggen og finttænkte. Pludselig blev tavsheden afbrudt af et tordenskrald, da en eller anden i lokalet ventilerede. Hold da kæft, sagde jeg nærmest for mig selv, og med det samme var der én som sagde: Hva' fa'en, er det dig gnist? – Det viste sig at være kokken, som lå på den anden side af skillevæggen.

Efter min tid til søs blev jeg ansat på Lyngby Radio, hvor jeg gjorde tjeneste i 26 år, men det er en helt anden historie.

Under Vietnam krigen var jeg på mønstret 'Romø Mærsk'/OXPI. Skibet sejlede bl. a. til Saigon, det nuværende Ho Chi Minh City. For at komme til Saigon ad søvejen, tager man lods ved Vung Tao, indsejlingen til Mekong floden. Det var farlig sejlads, og efter seje forhandlinger med Danmarks Rederiforening opnåede man langt om længe at få krigstillæg efter nærmere aftalte regler. Det var et pænt økonomisk løft og naturligvis skattefrit, for hvorfor skulle den danske stat tjene på vores risiko for liv og lemmer. Jeg og mange andre forlod Vietnam med livet i behold og en lidt bedre økonomi, men sådan gik det ikke for alle. En kvindelig telegrafist, Janne Høj-Rasmussen blev dræbt ombord på "Niels Mærsk" og kom på forsiden af Politiken den 17. marts 1969, og en hovmester fik en del granatsplinter i bagdelen ved samme lejlighed.

Inden sejlturen med lods på Mekong floden var skibet blevet "forstærket" med sandsække i brovingerne. Styrmand og kaptajn bar skudsikre veste og stålhjelme. Efter reglerne skulle jeg opholde mig på selve radiostationen. De fleste andre skulle opholde sig i proviantrummet, indtil man var i havn. Vi blev eskorteret af amerikanske specialbåde uden skrue. Der var i stedet for skrue monteret jet motorer, og de kunne sejle ret hurtigt og gå direkte ind på flodbredden og optage en forfølgelse. Bevoksningen langs floden var brændt af, så det gav et bedre overblik, men der blev aldrig fanget eller fundet nogen "fjender". Floden snor sig det meste af vejen, og et sted er drejningen omkring 90 grader, hvor skibene udgør en fin skydeskive. Ved ovennævnte episode med dødelig udgang, var det en raket som blev affyret fra land. Når man aldrig opklarede, hvem der fyrede raketterne af, skyldtes det, at de blev opstillet om natten og fjernstyret i affyringsøjeblikket. Nu må man ikke tro, at der var tale om tvang på nogen måde for at sejle på Vietnam. Alle som mønstrede et Mærsk skib, der skulle til Vietnam, blev spurgt om de var med på den eller ikke med på den.

Hvis man sagde nej, kom man blot på et andet Mærsk skib. Jeg mener dog, at de, som sagde nej tak, fik nogle af de mindre attraktive skibe at vælge mellem...

Når skibet var nået i havn, blev folkene fra provianten "frigivet". De var ikke

på nogen måde overmætte af opholdet, snarere lidt halvplørede. Selv har jeg ikke mærket noget til krigen i det daværende Saigon, men maskinchefen fortalte om et udmærket værtshus, han havde besøgt, og ville derop igen næste aften, men da eksisterede det ikke mere. På et tidspunkt var en motorcyklist kørt ind i værtshuset, parkeret, og i hurtigt løb forladt det, hvorefter hele molevitten sprang i luften. Der røg bl. a. nogle amerikanske soldater, som nok har undret sig over, hvad sådan en motorcyklist skulle der.

Når jeg nævner maskinchefen, så erindrer jeg en anden maskinchef, som havde mange vittige bemærkninger til mangt og meget. I New York fik man post ombord ved ankomsten ligesom alle andre steder. Lå man der i længere tid, kom ofte en ret kraftig neger fra kontoret med post. En dag stod jeg og maskinchefen ved gangvejen, da negeren kom med post. Idet han går op ad gangvejen, siger maskinchefen med et smil til ham: "Have you got any female". Negeren grinede jovialt og sagde: No, no. Da han var gået, sagde maskinchefen til mig: "Jeg var lige ved at spørge om han havde noget black mail, men det turde jeg sgu' ikke".

På det fjerne Østen blev det mere og mere almindeligt at sejle med kinesisk besætning. De kom alle fra Hong Kong og kunne sjældent tilstrækkeligt engelsk til at man kunne føre en samtale med dem. Men der var i reglen et par stykker man kunne tale nogenlunde med. Af en eller anden grund kan jeg stadig huske en maskinassistent som hed Yim Kam Fai, men især salon tjeneren Fung Ching Sau. Han var fremragende til engelsk og hjalp altid med at skrive kinesiske tegn på crewlisterne til Japan. Myndighederne forlangte nemlig, at der skulle skrives kinesiske tegn på listen bagved deres navne stavet med latinske bogstaver. Hvis ikke man sørgede for det inden ankomsten, betød det en længere indklarerung, for så skrev immigrationen det selv på listerne efter deres pas. Jeg ville ikke selv forsøge at skrive kinesiske tegn, da disse "fuglereder" ikke siger mig noget som helst, og de ville sikkert også blive kasseret, hvis jeg forsøgte. Derfor var det en stor hjælp at have en mand, som kunne dette. – De fleste andre steder accepterede man de almindelige fortrykte Mærsk crewlister, og i Bangkok, hvor de forlangte ca. 20 af slagsen, var de særligt glade for dem, da de passede fint til at pakke en carton cigaretter ind i.

De havde dog en underlig ordning med, at hver enkelt besætningsmedlem skulle skrive sin autograf på nogle lister ved ankomsten og ligeledes igen skrive deres navn ved afgang. Det gav tit store problemer, dels med at få fat i folkene og dels ligheden mellem ankomst og afgang. En enkelt gang oplevede jeg, at den sidste mand før afgang kom for at skrive under i salonen, hvor det hele foregik. Idet han går ind i salonen, griber hans skjortæærme fat i håndtaget, uden at han tilsyneladende opdager noget. Jeg sad ved et bord med immigrationen og kikkede på, mens han forsøgte at gå videre frem og med hæst stemme sagde: "La' vær' mæ og ryk i mig". Myndighederne rystede på hovedet. Det har de nok oplevet mere end én gang.

– Her skal også nævnes en udmærket velfærdssekretær, tidligere telegrafist Bent Zimmermann Mortensen, som arrangerede mange spændende udflugter til bl. a. broen over floden Kwai. Han uddelte ved ankomsten til Bangkok en lille brochure med gode og praktiske råd, hvis man skulle komme i vanskeligheder. Bl. a. stod der, at man ikke skulle lægge sig ud med det thailandske politi, for som regel vinder de.

En dag kom en kinesisk motormand op på stationen med de sørgelige rester af en transistor radio. Jeg forstod ikke hvad han sagde, men hans transistor radio så ud til kun at have historisk værdi. Han havde fået den lyse ide, at hvis han trak en lang ledning op til en af antennerne, ville han kunne høre meget mere radio. Desværre for ham havde han valgt senderantennen på agterdelen af skibet. Første gang jeg gik i luften, kom der 750 Watt ind i hans kære radio. Det var synd, men han blev en erfaring rigere.

Udover kineserbesætning var der også noget som hed "Hong Kong Team", "Thai Team" og "Indo Team". Det var nogle arbejdssjak på fem til seks mand som kom fra henholdsvis Hong Kong, Thailand og Indonesien. De skulle lave forskellige reparationsarbejder, mens skibet sejlede rundt på Østen. De var utrolig dårligt betalte og figurerede slet ikke i hyreregnskabet, men alt er jo som bekendt relativt, og den hyre, de fik for deres arbejde, var trods alt større, end hvad de ellers kunne have tjent andre steder. På et sådant team var der en leder, som kunne engelsk. Det påstod man fra højere side, men faktum var, at

sprogkunderskaberne var meget ringe. En dag stod maskinchefen og instruerede et sådant Hong Kong Team om, hvad de skulle lave. Naturligvis på engelsk, og ind imellem pauserne svarede de: "Yes Sir, yes Sir". Da han fik en begrundet mistanke om, at de ikke forstod et klap, slog han pludselig over i dansk og sagde: "Og så maler I det hele postkasse rødt!" "Yes Sir, yes Sir", svarede alle sammen; men på en eller anden måde fik de lavet de pågældende arbejder.

Foruden anløb af Manila sejlede man ofte til de sydlige havnebyer blandt Philippinernes 7000 øer. Den mest spændende by var Cebu City, den næststørste efter hovedstaden. Den har en lang historie bag sig fra den spanske okkupation og er især kendt for, at den portugisiske søfarer Magellan blev dræbt på dette sted i 1521. Der er rejst et mindesmærke for ham. Magellan var den første, der sejlede syd om Sydamerika, og har lagt navn til Magellan strædet. Der var andre mindre havne som Iloilo, Zamboanga og Davao helt mod syd. Sagay var også en anløbsplads, men der var ingen havn, så man ankrede op på reden, og lasten blev sejlet ud med lægtene og bestod af forskelligt tømmer af finere træsorter, såsom teak, mahogni og ibenholt. Alt sammen bestemt for Japan. Det hele er jo mange år siden, og de fleste betragtede dengang Sagay som "et hul i jorden", men udviklingen kan jo ikke stoppes, så hvis man er interesseret, så prøv at kikke på: <http://www.sagacity.com.ph>. Der skulle holdes brand- og redningsbådsmanøvre fra tid til anden, og Sagay var et velegnet sted til dette. Redningsbådssenderen kom med i båden, og man sejlede ind til strandbredden, hvor den skulle afprøves.

Jeg lyttede ombord på stationen, og et par matroser drejede håndsvingene. En styrmand sendte et eller andet vrøvl på morse, og det kom fint igennem. Jeg er lykkelig over aldrig at have været i den situation, hvor jeg for alvor skulle bruge den, for den var simpelthen alt for tung at dreje og håndtere. Ved en anden lejlighed var jeg selv med på en tur til stranden. Her nød vi en udvidet middags-pause, idet kokken havde lavet nogle sandwiches, og en eller anden havde sørget for at få en kasse øl med samt noget is til at holde dem kolde. Vi blev betragtet med stor nysgerrighed af de indfødte, og jeg havde indtryk af, at for nogens vedkommende, var det første gang de så hvide mennesker. Det var en hyggelig frokost.

Vaskemaskiner fandtes på alle skibe, men der var stor forskel på modellerne. Der var en særlig model som var ret hård ved tøjet. Den vaskede godt nok, men man skulle huske at stoppe den i tide, så der ikke skete for stort slid på tøjet. En maskinmester havde sat noget arbejdstøj over på en af disse 'grimme' maskiner og havde åbenbart glemt alt om det. Hovmesteren opdagede, at den havde kørt temmelig længe, så han stoppede den og tog vasketøjet op i en pøs og bar den ind til sig selv. Han fandt ud af hvem der var ejeren og fik fat i noget twist, som han fyldte i vaskemaskinen, startede den og kontaktede vedkommende med spørgsmålet, om det ikke var på tide at se efter sit vasketøj. Han var chokeret, da han så alt tøjet lavet om til twist, men blev glad, da den rette sammenhæng blev fortalt.

Der er mange andre detaljer, som jeg kunne beskrive; men jeg synes ikke, at de er relevante og vil derfor slutte her.- Når jeg tænker tilbage på denne del af mit liv, kan jeg ikke lade være med at mindes Rudyard Kiplings berømte digt, Mandalay, der indeholder essensen af det hele.

Efter at jeg tidligere har fået bragt to artikler om min tid til søs, er jeg kommet i tanke om flere episoder, som jeg hermed bringer til torvs.

Mit første skib hed "Inge Toft", som jeg mønstrede i Haifa, Israel. En nats sejlads mellem Haifa og Port Said var min ildprøve. Derefter blev skibet oplagt i Port Said i 9 måneder, da lasten kom fra Israel og vi på skibet ufrivilligt pludselig var brikker i et politisk spil. Den lange tid blev brugt på fodboldspil hver fjortende dag mod skandinaviske FN-soldater. To gange var jeg i Cairo og se på pyramider og ride på kamel. En anden fritidsfornøjelse var at leje motorcykler og drøne ud ad strandvejen langs Middelhavet. Der blev ikke stillet noget krav om kørekort eller andet. Blot man betalte, så kunne man leje engelske motorcykler i 500 cc størrelsen. Mærkerne var Matchless, AJS og Triumph. Alle store og kraftige maskiner.

Efter en uges fornøjelse blev det desværre forbudt for os at leje yderligere, fordi der var en del af de lokale, som følte sig temmelig utrygge ved mødet med os.

Blandt de mange steder jeg har været, holdt jeg meget af San Francisco. Der var ikke den hektiske aktivitet som på Østkysten, hvor især New York var en smeltedigel. San Francisco havde en mere afslappet atmosfære, og selv amerikanerne indrømmer dette. På et af de mange anløb havde jeg haft korrespondance via San Francisco radio/KPH og talt med en af telegrafisterne, som havde mødt mange danskere i Yokohama. Han var selv gift med en japaner. Han inviterede mig hjem til sig selv og et besøg på radiostationen.

Den lå temmelig langt fra San Francisco, nemlig omkring 60 km nord på i et område kaldet Inverness. På den måde kørte jeg frem og tilbage over Golden Gate broen, og transporten var ikke noget problem, for han hentede mig ved skibet. Der var dengang to kyststationer i San Francisco, nemlig KPH og KFS, og de var ejet af henholdsvis RCA (Radio Corporation of America) og Globe Mackay Co. og konkurrerede bl. a. om at modtage vejrobservationer som skibene sendte, indtil passage af datolinien, hver sjette time døgnet rundt. De pågældende stationer fik betaling for hver observation og prøvede derfor at overtale telegrafisterne til netop at benytte deres station, og i den forbindelse kom de begge med små gaver i form af kuglepenne, nøgleringe, lightere og andre små ting. OBS'erne blev lavet af styrmændene og indeholdt data i form af femtals koder. De blev så bearbejdet af U. S. Weather Bureau og på denne baggrund udfærdigede man en rigtig god vejrmedling for Stillehavet mellem USA's vestkyst og datolinien. Alle amerikanske kystradiostationer var i modsætning til de danske privat ejede. Efter datolinien tog man normalt vejrmedlinger fra Guam radio/NPN på Mariana øerne, som stadig er amerikansk "koloni" og fra japanske kyststationer. Stillehavet var allerede dengang fint dækket med vejrmedlinger, og mht. Guam radio var observationerne ofte baseret på nogle af de første vejr satelliter, de såkaldte Tiros satelliter.

Tyfoner på Østen opstår omkring Mariana øerne om efteråret og vandrer vest over. De kunne følges fint i vejrmedlingerne fra Guam så man kunne lægge kursen uden om. Jeg har dog været ude for to tyfoner under havneophold i Hong Kong og Kaohsiung på Taiwan. I Hong Kong passerede "øjet" over skibet.

Såvidt jeg husker stod barometeret på 975 mb (milli bar). Det er det, som man i dag af en eller anden grund kalder 'Hector Pascal'. På samme vis hedder det i dag UTC i stedet for GMT. For at slippe godt fra tyfonen i Hong Kong sejlede skibet ud i nærheden af en lille ø, som hedder Green Island (den er ikke opkaldt efter mig). Her smed man begge ankre og havde maskinen kørende ind imellem og der skete heldigvis ikke noget. Men hvor kan det dog blæse og regne. Vi hørte senere om mange skader i selve Hong Kong. – Den anden tyfon jeg stiftede bekendtskab med, var ved kajen i Kaohsiung på Taiwan. Den var knap så kraftig som den i Hong Kong.

I Hong Kong var der altid et hektisk liv ved ankomst. Der var især mange skræddere som kom ombord for at sælge habitter efter mål. Og der var mange andre service tilbud. En kineserkvinde ved navn Tak Nam solgte hvide sokker og "good morning" towels. Det var små håndklæder som blev flittigt brugt af alle på Østen som f. eks. "halsklud" til at tørre sved af. Thomsen & Co., på Ashley Road 16, 1st floor, Kowloon, Hong Kong var trods det danske navn et kinesisk firma som besøgte alle skandinaviske skibe i havn og solgte alt muligt, dog mest tøj. Jeg har stadig en hvid kortærmet skjorte med stropper til "wienerbrød" tilbage fra dengang. Den er dog krøbet lidt med tiden.

Under et anløb af Hong Kong var der en 19 årig letmatros som skulle til læge. Han klagede over mavesmerter og det blev pålagt mig at følge med ham til lægen for hans engelsk kundskaber var ikke for gode. Jeg var temmelig irriteret over denne opgave, da jeg havde mange andre planer under anløbet af Hong Kong. Der havde tidligere været en del vrøvl med ham på grund af alkohol og han var også blevet agterudsejlet i Singapore, men kom ombord igen under næste anløb. Jeg anså hele hans besøg hos lægen for at være plat. Han var stor af sin alder og så ikke ud til at fejle noget. Til min store overraskelse meddelte hospitalet, at man måtte indlægge ham til nærmere undersøgelse, og jeg måtte således i gang med hans afregning, optælling af ejendele og bringe det i land. Da vi efter nogle dage i Hong Kong sejlede syd på mod Singapore, modtog jeg et telegram fra agenten om, at letmatrosen var død. Der blev derfor udvekslet en del telegrammer mellem skib og hovedkontor om, hvad man nu skulle gøre.

Det viste sig, at han stort set ikke havde nogen familie i Danmark bortset fra en onkel, og det blev besluttet, at han skulle begravnes i Hong Kong. Da dagen oprandt for hans begravelse, søgte agenten at hverve folk fra andre Mærsk-både i Hong Kong for at være med til hans begravelse og fik også fat i nogle stykker, som ville deltage. Senere rapporterede kontoret Esplanaden om begravelsens forløb. Desværre havde man sat en ikke helt kyndig kineser til at skrive rapporten, og heri stod der: The funeral was successfull. Ak ja...

På Philippinerne er der megen korrupsion og svindel overalt. Det virker, som om det mere er reglen end undtagelsen. – Engang under anløb af hovedstaden Manila udbetalte jeg penge til besætningen som så mange andre steder.

Pengene kom normalt ombord med agenten, undtagen i Hong Kong. Her var der altid bevæbnede politifolk med. Den efterfølgende dag kom 1. mester op på stationen og beklagede sig over, at han havde fået udbetalt falske pengesedler. Det var han blevet opmærksom på, da han skulle betale med en 20 Pesos seddel i land. Jeg kunne naturligvis ikke gøre ret meget ved situationen og talte med kaptajnen om problemet. Det blev hurtigt løst, da han spurgte om han havde været i land, og det havde han jo. Så kan vi ikke tage os af det, sagde han, for han kan jo have fået forkert tilbage netop i land. Han var slukøret, altså 1. mesteren.

Under fortøjning i Cebu på Philippinerne kom en ungmand til skade, da en af trosserne sprang og ramte ham på det ene lår. Det medførte et stort og dybt kødsår, men ingen fraktur. Han skreg i vilden sky for det må virkelig have gjort ondt. Der gik mere end to timer, inden en ambulance kom og hentede ham. Det skyldtes, at man først ville have garanti for betalingen. Han blev så indlagt på et katolsk hospital og oplevede en fin tid der med skønne sygeplejersker omkring sig. Han kom senere tilbage til skibet i fuld vigør og meget lidt mén af ulykken.

Nogle gange står visse ting klart i hukommelsen, fordi man forbinder dem med en pragtfuld middag et eller andet sted.

Således var jeg sammen med kaptajn Henning Bonnevie ude at spise på en skyskraber restaurant i Tokyo, hvor vi fik østers med Sapporo dark beer og bøf stroganoff med en masse hvidløg. Han var fraskilt og havde to børn. Hans ex kone havde fundet sammen med en kunstmaler, vist nok lidt af en hippie type. Han tog rundt i landet og solgte egne værker og andres fra forskellige gallerier.

Under en ferie ville Bonnevie gøre ham kunsten efter og tog rundt på samme måde. Med sig havde han en del abstrakte malerier, og altså ikke noget med "hjorte og skovsøer" samt "vinterlandskab". Under en udstilling kom en lettere indigneret herre hen til ham og sagde: "Hvad mener De selv om dette maleri"? Kaptajnen kikkede på maleriet og trådte langsomt et par skridt baglæns, kneb øjnene sammen og sagde: "Skal man sige noget om dansk malerkunst i dag, så er Anders Poulsen den håbets stråle man vender sig imod". Hm! På den måde undgik han ubehagelige situationer, men vendte ret hurtigt tilbage som kaptajn i Mærsk-Line. Han døde desværre alt for tidligt.

Da jeg mange gange har sejlet gennem Panama kanalen, skal lige nævnes Cristobal på Atlanterhavs siden. Der var sjældent ret meget last og losning, men til gengæld blev skibet fyldt op med bunkers til den lange tur over Stillehavet. "Zamba bar" var et kendt sted, som havde døgnåbent, med en masse kvindelig betjening. I alt omkring 45, iflg. bartenderen. Pigerne kom alle fra det omkringliggende opland som f. eks. Den Dominikanske Republik, Bolivia, Venezuela og Panama. Mørklødede skønheder med nogle få indianere og mestitzer imellem.

Afrika har aldrig haft min store interesse, bortset fra Syd Afrika. Jeg kunne godt lide Durban, som havde en flot og spændende strandpromenade. Capetown og Taffel bjerget (Table Mountain) var et dejligt sted. Civiliseret og med et behageligt klima. Angola lidt længere nord på var den gang også et interessant besøg værd. Det var en portugisisk koloni, hvor oprøret om selvbestemmelse lurede. Der var optræk til borgerkrig. Ved byen Luanda er der en langstrakt landtunge, hvor der ude ved enden ligger en restaurant. Her nød vi en udsøgt dinner bestående af langouster og hertil Mateus Rose vin. Denne vin fandtes på dette tidspunkt slet ikke i Danmark. Det var ligesom om

man kunne mærke, at civilisationen blev ringere og ringere efterhånden som man sejlede nordpå langs den afrikanske vestkyst. – I Ghana (det tidligere danske Guld Kysten) var der to havnebyer, nemlig Takoradi og Tema. I hovedstaden Accra kan man stadig se ruiner fra den danske koloni.

På en af mine første ture var jeg også i det daværende Congo, som i dag kalder sig "Den Demokratiske Republik Congo". Det var byen Matadi, som er den største eksport havn i Congo og ligger 148 km fra flodmundingen i Atlanterhavet. Om aftenen var vi nogle stykker, som gik langs Congo flodens bredder mod grænsen til Angola som lå tæt på. Vi havde hørt, at det var mere spændende på den "anden" side. Der var også en grænsepost med nogle soldater, som det ikke var spor svært at passere. En pakke cigaretter og store smil åbnede grænsen. Det var nu ikke nogen stor overraskelse at se denne del af Angola, så vi vendte lidt senere tilbage samme vej, som vi var kommet, i bælg ravende mørke. Næste dag fik vi at vide, at det faktisk havde været livsfarligt, for der var krokodiller i området, men vi mødte dem heldigvis ikke.

Jeg har også tilbragt et år på Grønlands østkyst, nærmere betegnet byen Tasiilaq (også kaldet Ammassalik).

Grønland var ikke noget for mig, og mødet med danskere fra Danmark var en speciel oplevelse.

Er man interesseret i at læse noget om Grønland, vil jeg henvise til tidligere telegrafist og forfatter Jørn Riel, der boede ti år i Grønland, og som har skrevet meget om Grønland i sine såkaldte "skrøner". Han bor i dag i Malaysia.

Mogens Falk – Jessie Mærsk og Nordfarer

Erindringer 1951-1952

INDLEDNING

I årene efter 2. verdenskrig blev det kutyme, at de tjenestemandsansatte assistenter på kystradiostationer Lyngby, Blåvand og Skagen kom ud at sejle som telegrafister i et kortere tidsrum. Orlov blev givet af Post & Telegrafvæsenet med den begrundelse, at tjenesten hjemme på kystradiostationer ville blive udført bedre, når man havde set tjenesten fra "den anden side", altså med de sejlene telegrafisters øjne.

I marts 1951 fik jeg bevilget orlov fra Lyngby Radio. Jeg skulle afløse en anden assistent, F. H. Christensen, som skulle afmønstre fra sit job som telegrafist på rederiet Nordens M/S Nordfarer efter at have sejlet med dette skib et års tid.

M/S Nordfarer var på 8000 tons, hvilket dengang var normalstørrelsen på et almindeligt handelsskib. I forhold til mange af nutidens store skibe, var det jo kun et lille skib. Men også på andre områder er der sket en udvikling:

- Besætningen på et handelsskib var dengang på 28-32 mand. Et af A. P. Møllers sidste nye containerskibe, KNUD Mærsk, er på 300000 tons og kan klare sig med en besætning på 15-17 mand.
- Al forbindelse til og fra handelsskibe blev varetaget af en telegrafist, som ved hjælp af morsealfabetets prikker og streger varetog korrespondancen med kystradiostationer rundt om i verden. I dag er jobbet som telegrafist afskaffet, og forbindelsen mellem skib og land foregår som satellittransmission, hvor udstyret betjenes af skibets officerer.
- Mange flere skibe sejlede dengang i "trampfart", hvilket vil sige, at den øjeblikkelige pris på fragterne afgjorde, hvilke havne der skulle anløbes. I dag sejler de fleste store skibe i "liniefart", hvilket vil sige, at de sejler i rutefart

mellem anløbshavne, hvor de faste ankomsttider kun afviges med nogle få timer efter flere døgn passage af de store have.

Jeg fik som nævnt orlov fra Lyngby Radio og henvendte mig til rederiet Norden, hvor jeg blev hyret til at afløse F. H. Christensen, når M/S Nordfarer anløb New York i begyndelsen af april måned 1951. Skibet lå på det tidspunkt i havnebyen Barranquilla i Colombia, Sydamerika, undervejs fra Filippinerne med en last sukker. Jeg skulle altså på en eller anden måde over til New York for at overtage mit nye job. Jeg gik til rederiet A. P. Møller, hvor jeg fik tilladelse til at rejse som passager med deres skib M/S Jessie Mærsk. Det ville ankomme til New York fra Antwerpen nogenlunde samtidig med M/S Nordfarer, og jeg skulle betale 10 kroner om dagen for rejse og ophold.

Der var noget tidnød med at få ordnet de forskellige papirer, som blandt andet omfattede søfartsbog, koppeattest, gennemrejsetilladelse for den britiske besættelseszone i Tyskland, indrejsetilladelse til USA m.fl. De sidste papirer blev afhentet på den amerikanske ambassade på afrejsedagen. Midt i rejseforberedelserne blev jeg kontaktet af rederiet A. P. Møller, som bad mig tage hyren som telegrafist undervejs fra Antwerpen til New York i stedet for at sejle som passager - et tilbud, som jeg selvfølgelig straks tog imod.

Jobbet som sejlene telegrafist omfattede dengang i første række en daglig forbindelse hjem til Lyngby Radio (OXZ), modtagelse af søfartspresse, aflytning af nød- og kaldefrekvens samt lidt skrivere for kaptajnen - og hyren var derefter! Til gengæld havde telegrafisten i princippet fri, når skibet lå i havn. Dette gav rig mulighed for at se sig omkring, og med skibet som logi og gratis kost. Men hyren som telegrafist på M/S Jessie Mærsk var jo i alle tilfælde bedre end at skulle betale 10 kroner pr. døgn som passager!

Den 13. marts 1951 sagde jeg farvel til min kæreste, Elli, på Lyngby Radio, og rejste så afsted "på langfart".

ANTWERPEN

Jeg rejste fra hovedbanegården med Nordexpressen til Antwerpen og kom til at rejse sammen med kaptajnen og flere andre nye besætningsmedlemmer til M/S Jessie Mærsk. Med samme tog og i samme vogn rejste dronning Alexandrine. Tilfældigvis spiste dronningen samtidig med mig i spisevognen, så jeg kan prale med at have souperet med en dronning!

Samme aften passerede vi grænsen ved Padborg, hvorfra vi kørte hele natten gennem et Tyskland, som endnu ikke var kommet sig efter krigens ødelæggelser. En tysk flygtningedame var faldet i søvn og okkuperede hele sædet, hvorfor min nattesøvn ikke rigtig blev til noget. Vi passerede en sønderbombet banegård i grænsebyen Aachen. Der var stadig ødelagte perroner, knuste ruder og nøgne stådragere som "tag" over banegården. Umiddelbart efter denne station kom de belgiske toldbetjente og gennemså papirer og bagage. De var nogle fyre i flotte uniformer og med moustache.

Ud på eftermiddagen nåede vi frem til Bruxelles, hvor vi skulle stige om til et tog til Antwerpen. Mens jeg slæbte afsted med min kuffert, gik håndtaget desværre i stykker, og mens jeg forsøgte at reparere det, forsvandt alle de andre ud af synskredsen! Jeg fandt dog frem til det rigtige tog, men ved udstigningen i Antwerpen gik det op for mig, at jeg overhovedet ikke vidste, hvor jeg og de øvrige besætningsmedlemmer skulle bo, mens vi ventede på ankomsten af M/S Jessie Mærsk! Jeg oksede rundt med min kuffert til flere søfartskontorer og fandt omsider en mægler, som kunne fortælle mig, at de andre boede på "Queens Hotel", som skulle ligge et sted nede ved havnen. Nu har havnen i Antwerpen en helt uendelig udstrækning, og derfor gik der omkring 3 timer, før jeg fandt frem til hotellet, hvor der var bestilt værelse til mig.

På dette hotel levede vi som "grever og baroner" i 3 dage, mens vi ventede på, at M/S Jessie Mærsk skulle ankomme fra Dunkerque. Middagen bestod af 3 retter med diverse vine. Jeg opdagede for sent, at jeg i modsætning til de andre selv

skulle betale for mad og hotelophold, idet min hyre først gjaldt fra tiltrædelsesdagen på skibet!

Tiden gik med at se på livet i Antwerpen - især nattelivet. Vi var hver aften i "Firkanten", som var navnet på et bygningskompleks, hvor mange af byens havnebeværtninger havde til huse. Her sørgede en masse piger for, at man ikke tørstede. Antwerpen er vel det nærmeste, man dengang kunne komme en "uartig by". Aldrig før så jeg så mange ludere samlet på ét sted, måske lige bortset fra dengang jeg som besættelsessoldat i Tyskland i 1949 var i Reberbahn i Hamburg. Døgnet rundt hører man i de smudsige gader ved havnen, hvordan pigerne "tikker" på ruderne for at lokke husarerne ind. For at forstærke tiltrækningen sidder de om aftenen i "bengalsk belysning" - i silhuet og med meget lidt tøj på!

Lørdag morgen den 16. marts blev vi vækket af én, der brølede, at nu var M/S Jessie Mærsk i havn. Med taxa fandt vi frem til skibet, der lå ved kaj nummer 104. Antwerpen havde dengang verdens længste kajplads, så det tog 25 minutter at finde frem til skibet, som lå et godt stykke op ad Scheldefloden og lossede biler fra USA.

Jeg skulle afløse en gammel bekendt, som var telegrafist ombord. Jeg kendte ham fra kystradiostationerne Blåvand og Skagen, hvor jeg havde gjort tjeneste sammen med ham i 1947 og 1948. Vi gik straks i gang med at gennemgå radiostation, journaler m.v. Men han havde desværre forfærdelig travlt med at komme afsted, så han efterlod et værre rod både i radiatorummet og i mit telegrafistlukaf! Gennemgangen af stationen blev således hurtigt overstået, og om aftenen måtte jeg selv sidde og finde ud betjeningen og mekanikken. Antennerne var hevet ned af hensyn til kranernes frie bevægelighed under losningen, så nogen afprøvning af stationen blev der ikke tale om.

Principielt skulle uddannelsen som telegrafist være den samme, uanset om den fandt sted på en privat telegrafistskole eller ved Post & Telegrafvæsnet. Men der var den forskel, at man som telegrafist på en kystradiostation - i modsætning til et skib - blot skulle trykke på en knap, når der var noget i vejen med stationen,

så kom en radiomekaniker springende og reparerede defekten. Af denne grund tog man måske lettere på gennemgang og indøvelse af disciplinen "fejlfinding og reparation af udstyret". Med den lemfældige gennemgang af stationen, som fandt sted ved min overtagelse, var jeg derfor ikke helt tryk ved situationen!

Om eftermiddagen samme dag forhalede (flyttede) skibet fra kaj 104 til kaj 15, som lå næsten midt i byen. Forhalingen tog 6 timer, fordi vi skulle igennem flere sluser undervejs, grundet tidevandet. En overgang lå vi 4 lastdampere til ankers ved sluserne og svingede i alle retninger grundet strøm og tidevand - alt imens slæbebådene pilede ud og ind imellem os.

Det var regnvejr og hundekoldt. Jeg lavede noget regnskab for kaptajnen under forhalingen. Samme kaptajn var gået på pension for flere år siden, men grundet manglen på skibsofficerer var han blevet anmodet om at tage et par ture mere. Han var meget glad for en whisky, og han var i øvrigt meget flink overfor mig. Ved ankomsten til kaj 15 lossede vi kasser med fotomateriel og gavepakker til den amerikanske besættelsesstyrke i Tyskland. I den anden ende af skibet lastede vi samtidig jernbaneskiner og andet støbegods til Amerika.

Om aftenen gik jeg hen til Ø. K' s. "ST. JAN" et stykke henne af kajen for at besøge telegrafisten. "Han" viste sig at være en dame! Hun viste mig sin sender og gav mig en masse tips om radioforhold, vejrberetninger o.s.v. Derefter inviterede hun mig med ned i deres messe, hvor der var gilde af en art, med punchebowle på bordet og bægerklang. Efter denne "aftensmad" gik vi i "Firkanten", hvor vi blandt andet dansede til tonerne fra et damporgel.

Vi lå i Antwerpen lige til den 22. marts, hvorefter vi sejlede til Rotterdam i Holland. Jeg var selvsagt spændt på, hvordan jeg klarede den med hensyn til søsyge. Hele turen tog imidlertid kun 16 timer, og heraf foregik de 12 timer med sejlads på Schelde- og Maasfloden, så det var mere end svært at blive dårlig tilpas!. Det var blikstille og solskin, så turen var en ren nydelse.

Jeg havde nogle radiobreve, der skulle sendes til Lyngby Radio, og det var ikke uden en vis spænding jeg begyndte at kalde OXZ med morsenøglen. Tænk, hvis

jeg ikke kunne få forbindelse, eller hvis senderen pludselig gik i stykker! Jeg skal villig indrømme, at det gav et spjæt i mig, da OXZ straks besvarede mit opkald. Jeg fik hurtigt afviklet min trafik, men i min befippelse mente jeg ikke, at det gik an også at modtage den private "note", som lå til mig fra min kæreste, Elli. Senere var det med noterne noget af det vigtigste at modtage hjemmefra. I det hele taget var det så som så med Elli's og min adskillelse, så længe vi kunne "korrespondere" dagligt ved udveksling af private noter. Flere af mine kammerater hjemme på OXZ havde i øvrigt allerede været "ude at sejle", så der var god grobund for en "radiosnak", når jeg havde forbindelse hjem til.

Vi passerede Hook Van Holland ved middagstid og havde derefter en dejlig sejltur op ad Maasfloden. Det var mærkeligt at sejle så tæt ved marker med fredeligt græssende kreaturer og snurrende vindmøller.

ROTTERDAM

Vi ankom til Rotterdam en Skærtorsdag, så der var fin middag i messen. Alt lå stille den dag, men skibet blev forsynet omkring boven med et stykke sejldug, hvorpå var skrevet "Toys for Europe". Sagen var den, at vi ombord havde bragt legetøj fra Amerika til tyske børn, og det skulle der laves et stort nummer ud af. Skibet sejlede rundt og rundt i havnebassinet og blev fotograferet fra alle ender og kanter til brug for "verdenspressen"!

Der er kommet ansættelsesbrev til de nye besætningsmedlemmer på M/S Jessie Mærsk – blot ikke til mig. "Ja, så får De altså ingen løn", sagde kaptajnen. Nå, sagen kom da i orden, før vi afgik til New York.

M/S Jessie Mærsk er et forholdsvis nyt skib - bygget af tyskerne på Aalborg værft i 1944. Det nåede ikke at komme i fart, før krigen sluttede. Vi spiser godt ombord, og lukaferne er tip-top med tæpper på gulvet, varmt og koldt vand i hanerne, masser af skabsplads og med en seng denne ene vej og en slagbænk den anden vej, således at man i søgang kan lægge sig dør, hvor man befinder sig bedst. Når denne fine aptering fremhæves, skyldes det, at forholdene var, mildt sagt, helt anderledes på M/S Nordfarer, der var bygget i 1929!

Mit lukaf ligger i forbindelse med radiatorummet, hvor jeg efterhånden har fået ryddet pænt op. Radiorummet og mit lukaf ligger - som på alle handelsskibe - oppe på toppen med direkte adgang til bestiklukafet, hvorfor det svinger en del i hård søgang. Placeringen oppe på toppen skyldes, at jeg skal levere pejleresultater, vejrberetninger m.v. ud til bestiklukafet, efterhånden som de modtages, og det skal være nemt at få indleveret et telegram til afsendelse.

I radiatorummet er der en radiomodtager, en radiosender for HF (high frequency) med CW (umoduleret telegrafi) og radiosender med MCW (moduleret telegrafi), samt en radiosender- og modtager for langbølgefrequensen (500 Khz). På denne frekvens skal der i princippet lyttes døgnet rundt af hensyn til nødopkald (SOS) fra skibe i nærheden.

Nu kan telegrafisten jo ikke være vågen i alle døgnets 24 timer, så i stedet slås en såkaldt "autoalarm" til, når radiatorummet forlades, eller telegrafisten skal sove. Denne autoalarm reagerer med et hyl 3 steder på skibet (i mit lukaf, ude på kommandobroen og i messen), når den bliver påvirket af et SOS-signal. Dette signal består som indledning af 12 streger a' 5 sekunders varighed, og de sætter autoalarmen i gang. Når et sådant hyl lyder, springer telegrafisten op til radiatorummet, tænder for radiomodtageren for 500 Khz, og aflytter SOS-meldingen, der omfatter nødkaldesignalet, navn og kaldesignal på det nødstedstedte skib, dets position og skadens omfang.

SOS ... --- ...

Nødkaldesignalet SOS består af 3 prikker, 3 streger og 3 prikker skrevet i sammenhæng som ét sammenhængende tegn. Er man inden for en vis afstand, og andre skibe ikke er endnu nærmere, er man pligtig at gå til undsætning. Man skal også sikre sig, at det nødstedte skib har fået forbindelse til nærmeste kystradiostation, ellers må man hjælpe med nødkorrespondancen.

Som andre skibe havde M/S Jessie Mærsk redningsbåde til brug i tilfælde af forlis.

Forskellige steder på skibet var opslag, der angav, hvilken redningsbåd det enkelte besætningsmedlem skulle være i. Jeg ledte forgæves efter, hvor jeg skulle være, og på forespørgsel oplyste kaptajnen, at der ikke var beregnet faste pladser til kaptajn og telegrafist, idet disse forventedes at være de sidste, der måtte gå fra borde, hvis det blev nødvendigt. I så tilfælde skulle vi prøve at finde en båd, hvor der var plads!

I Rotterdam fik vi lastet mere gammelt jern til USA. Af papirerne kunne overstyrmanden se, at han for 2 år siden havde været med til at fragte det selv samme jern fra USA til Europa - som Marshallhjælp! Vi fik også cognac ombord. Det var 3. styrmands job at tælle kasserne og kontrollere, at havnearbejderne ikke stak et par flasker i lommen. Hvor stort partiet var, har jeg ikke skrevet i min dagbog, men de fyldte godt op i et lastrum. Ved ankomsten til USA manglede der 2 kasser a' 12 flasker, men det viste sig heldigvis at være en fejltælling.

Det var hundekoldt, mens vi lå i Rotterdam, så alle var interesserede i at afgå snarest muligt. Det gjaldt ikke mindst mig selv, fordi jeg var begyndt at tvivle på, om vi overhovedet nåede over til New York tidnok til, at jeg kunne afløse F. H. Christensen på M/S Nordfarer.

Vi skulle gerne afsejle natten mellem fredag og lørdag, men "hvis vejrguderne ikke bliver bedre, venter vi" sagde kaptajnen. Sådan kunne man tage det dengang. Det går nok ikke i dag, hvor man forventer at skibet kommer frem nogenlunde til aftalt tid.

Før afgang var der vældig gang i "sortbørshandlen". Man køber cigaretter ombord for 5 kroner pr. karton med 200 stykker, og sælger dem videre for det som svarer til 9 kroner. Man kan også sælge cigaretterne for ure, som kan videresælges i andre havne med god fortjeneste.

OVER ATLANTEN 1. GANG

Endelig 1. påskedag kunne vi afsejle, bound for New York. Det sidste, vi fik ombord,

var en turbine fra Svejts. Den var så stor og så tung, at 1. styrmanden med tommestok måtte sørge for, at den kom at stå lige midt i skibets lastrum, ellers kunne man risikere at skulle sejle med slagside hele vejen over Atlanten.

Det blæste en 8 – 9 stykker, og vi var da heller ikke mere end lige kommet ud i Den Engelske Kanal, før jeg blev søsyg! Jeg havde nogle telegramudvekslinger med OXZ - med en spand stående ved siden af til at brække mig i. Heldigvis var det både første og sidste gang, jeg blev rigtig søsyg. Jeg var flere gange skidt tilpas med hovedpine og manglende lyst til at ryge store cigarer, men en spand var ikke mere nødvendig.

Da vi var kommet ud i Kanalen, og det stadig var lige koldt, bestemte kaptajnen, at vi skulle tage den sydlige rute over Atlanterhavet med passage syd om Azorerne. ”Der er varmt, og så kan ”gnisten” få nogle flyvefisk at se”, sagde han.

På grund af al det jern, vi havde fået ombord, slingrede skibet lige meget, om det var storm eller stille vejr. Men vi sejlede altså sydvest over, og det kan nok være, at der kom bedring i vejret. 2 dage efter afsejling gik vi alle i korte bukser og svedte.

3. styrmand afbrød sine solmålinger med sekstanten et øjeblik og tog et billede af mig, mens jeg sad og skrev dagbog i døren ind til mit lukaf - den dagbog som er basis for denne beretning.

Det med at tage solhøjden nøjagtigt klokken 12 med en sekstant for bestemmelse af den breddegrad, skibet ligger på, er som tidligere omtalt afløst af satellittransmission, hvor man ved at rykke på en knap kan få opdateret skibets nøjagtige position.

Hver morgen omkring klokken 5 brasede 1. styrmand - en gammel fyr, som på grund af druk var degraderet fra kaptajn til styrmand - ind i mit lukaf. Han rev dynen af mig og råbte: ”Så står vi op, gnistefanden”! Han havde det ligesom de fleste andre styrmænd og rorgængere: Han kedede sig på vagten, og det kom så til at gå ud over mig. Jeg skulle komme og underholde ham.

Når 1. styrmand kom ved den tid, skyldtes det, at han altid havde vagt på broen (styrehuset) i hvert døgn fra klokken 16 til 20 og igen fra klokken 4 til 8 om morgenen. 2. og 3. styrmand havde tilsvarende 4 timers vagter i bestemte tidsrum døgnet rundt, mens kaptajnen "svævede over vandene" og var på broen, når det var nødvendigt. I den tid, jeg sejlede, var kaptajnens foretrukne opholdssted broen, uanset om det var nødvendigt eller ej!

I mit lukaf var der "tusindvis" af kakerlakker. De gør ingen fortræd, men de er ubehagelige at få ind i ører og næse, når man sover.

Vi havde det ellers fornøjeligt ombord. Jeg spiste en overgang i samme messe som "maskinfolkene" (maskinmestre, maskinassistenter og elektriker), og kaptajnen sad tit hos os og underholdt med nogle røverhistorier fra sine mange år til søs.

Jeg havde forbindelse med OXZ det meste af tiden, men på et vist tidspunkt kunne jeg hverken få forbindelse med Amagansett kystradio ved New York med kaldesignalet WCL, Scheeveningen kystradio i Holland med kaldesignalet PCH eller med Lyngby Radio (OXZ) hjemme i Danmark, så jeg svedte noget! Men pludselig kom WCL ind, og jeg åndede lettet op. Ansvarer som telegrafist kan virke tyngende, når man er den eneste mand ombord på skibet, som skal være i stand til at skaffe forbindelse med omverdenen!

Tiden gik med at tage vejrberetninger og søfartspresser. Det er noget af det vigtigste ombord på et skib, i hvert fald set fra besætningens synspunkt. Søfartspressen blev modtaget hver eftermiddag omkring klokken 16 fra Lyngby Radio og renskrevet på maskine i 6 eksemplarer - et eksemplar til hver af de messer, som var på skibet. Ja, der var virkelig 6 messer, nemlig følgende: For kaptajn og maskinchef, for styrmænd og telegrafist, for maskinmestre, maskinassistenter og elektriker, for bådsmand, matroser, letmatroser og ungmænd, for smørere, for hovmester, kok og drenge og endelig for aprenties (skibslærlinge).

De mange messer kunne være etableret af praktiske grunde (smørerne var af gode grunde mere beskidte end den øvrige besætning), men skyldtes også forskelligheder i den leverede mad og servering. Søfartspressens fordeling gjorde, at jeg hver dag havde ærinde overalt på skibet.

Om natten sad jeg ofte og ”snakkede” med rederiets andre skibe rundt om i verden. Dengang kunne man frit telegrafere privat med hinanden på frekvensen 5 Mhz, ja det var ligefrem forventet, at gnisten med jævne mellemrum kunne redegøre for, hvordan besætningsituationen var på nogle af rederiets øvrige skibe, hvem der var kaptajn, hvor de skulle hen o.s.v.

Der var dog visse begrænsninger i den frie udveksling af nyheder, nemlig med hensyn til sjofelheder, omtale af særligt ”gode” steder rundt om i havnene etc. Ens radiotelegrafistcertifikat kunne komme i fare, hvis en aflytning konstaterede overtrædelse af disse normer.

En aften undervejs havde jeg forbindelse med F. H. Christensen på M/S Nordfarer. Han lå på det tidspunkt ud for Cap Hatteras ved Amerikas østkyst, og han regnede med at være i New York den 6. april. Da vores ETA (expected time of arrival) var den 7. april, kunne det næsten ikke passe bedre.

De sidste par dage før ankomst til New York rullede skibet på grund af en hård storm sådan, at jeg kun kunne skrive på maskinen, når skibet hældede til bagbord (venstre side). Valsen nægtede simpelthen at flytte sig ved hældning til styrbord.

NEW YORK

Den 6. april om morgenen, 12 dage efter afsejlingen fra Rotterdam, ankom vi til Sandy Hook, hvor karantænestationen er beliggende. Der kom agenter ombord fra Moller Steamship. De medbragte aviser og blade, men desværre ingen breve. Jeg kiggede i en af de amerikanske aviser, og det første, jeg bemærkede, var vægten på avisen (cirka 1 kilo) og en annonce for en bilauktion, hvor der solgtes biler for omkring 300 dollars.

Der var ikke kajplads til os. Vi måtte sammen med mange andre skibe ligge til ankers i farvandet ud for havnen. Aftenen var lun og stjerneklar. Vi stod ved rælingen og kiggede ind mod Long Island, hvor bilerne susede afsted på en highway. Tidligt om morgenen passerede atlantehavsdamperen Queen Mary tæt forbi os for udadgående. Dette skib ligger i dag oplagt i havnen ved Long Beach, Californien, hvor det tjener som hotelskib. Det har også en udmærket fiskerestaurant, som jeg besøgte i 1984.

Jeg benyttede det ufrivillige ophold til ankers udenfor havnen til at gå rundt og sige farvel. Som telegrafist kommer man jo overalt på skibet, og det var derfor mange dejlige mennesker, jeg havde lært at kende på den forholdsvis korte tid, vi havde sejlet sammen.

Lørdag morgen kom læge, tolder og emigrationspoliti ombord. Nu fik jeg brug for mine attester, visum og andre fine papirer. Alt blev nøje undersøgt. Vi måtte stille nøgne hos lægen til kontrol for kønssygdomme. Efter lægen kom vi i forhør ved emigrationspolitiet. Vores forhold var i forvejen undersøgt gennem det amerikanske konsulat i Rotterdam, men derudover blev vi spurgt, om vi havde familie i USA, om vi havde til hensigt at slå den amerikanske præsident ihjel og meget andet. Vi slap igennem nåleøjet alle sammen og fik fri adgang til at gå i land, når vi engang kom til kaj.

Efter emigrationspolitiet var det tid for toldundersøgelse. Det amerikanske toldvæsen er noget helt for sig selv. Der er beskyttelsestold på alt muligt, og selv ganske billige souvenirs blev noteret på en liste med angivelse af pris i dollars og cents og derefter låst ned i hovmesterens varerum. Derpå blev alle lukafer undersøgt, ja nærmest gennemrodet, med henblik på opdagelse af eventuelle toldpligtige varer.

Mens dette stod på, blev de forskellige myndigheder rigeligt beværtet med spiritus og tobak, i modsat fald kunne undersøgelsen gerne "trække lidt ud". Korruptionen på dette område går i sving i alle verdens havnebyer. Men omsider var alt i orden. De fine herrer forsvandt med karantænebåden, og vi fik lods ombord i stedet.

Med lodsens som "styrmand" gik det endelig ind mod havnen i New York. Det var en dejlig varm dag med let tågedis, men pludselig lettede den, og de mange skyskrabere dukkede op. Det var et overvældende syn. Jeg stod på broen sammen med kaptajnen, 3. styrmand og en rorgænger. Det var morsomt at høre lodsens ordrer: "Hard starboard", "Steady" etc. Indimellem snakkede han med kaptajnen et mærkeligt slang, som jeg ikke forstod et kuk af. Vi kom til at ligge på Brooklyn-siden på Long Island med udsigt over til Manhattans skyskrabere. Her lå A. P. Møllers egne "piers" (kajer) med lagerbygninger, kraner, kontorer m.v.

Det var efterhånden blevet stegende varmt. New York ligger på højde med Rom. Der kom agent ombord med post fra Danmark. Der var 7 breve fra min kæreste og 1 fra mine forældre. Jeg trak i korte bukser og slæbte min madras ud på broen, og her i varmen lå jeg og læste de mange breve, der uden undtagelse var fulde af beklagelser over det forfærdelige vintervejr hjemme i Danmark!

En times efter at vi var fortøjet, og en slags politimand var blevet posteret ved landgangen, fik vi lov at gå i land. Jeg husker, at jeg flere gange sagde til mig selv: "Det er løgn, du er i Amerika", og ærlig talt så er det også en af de ting, jeg ikke i drømme havde tænkt muligt.

Straks efter ankomsten myldrede havnearbejderne ombord, og i løbet af nul komma fem var losningen påbegyndt. Vi lossede blandt andet kanel fra Ostindien samt det jern, vi havde fået ombord i Antwerpen og Rotterdam. Havnearbejderne var hårde ved vores dækspil, så 2. mester kunne ikke bestille andet end at gå og reparere på dem.

Vores carpenter (tømmeren) var søn af den overassistent, som havde været min chef på postkontoret i Rudkøbing i 1943, så vi fandt hurtigt ud af, at vi sammen skulle gå i land. Men kaptajnen ville lige først høre, hvem jeg gik i land med - godt gjort! Vi gik op til Colombiastreet, en gade som for størstedelen er beboet af portugisere og spaniere. Tykke madammer sad på trebenede taburetter ude på fortovet og sladrede med hinanden, omgivet af en vrimmel af unger, mange af dem "bevæbnet" med legetøjspistoler, hvormed vi blev holdt op nogle gange. Vi gik ind på en bar og fik et par dåser øl. Der var fuldt optaget af søfolk og piger i

alle tykkelser og aldre. Her så jeg fjernsyn for første gang. På bardisken stod et i sort/hvidt, som viste en boksekamp. Farvefjernsyn var vist ikke opfundet på det tidspunkt.

Da vi kom tilbage til skibet, havde der været en farlig ballade. 3. styrmand var blevet tævet af nogle af matroserne, hvorefter kaptajnen havde truet hele bundtet med fyring. Jeg fik beretningen af kaptajnen selv. Han havde om eftermiddagen haft et stort og fugtigt møde med nogle Mærsk-agenter i sin kahyt, så beretningen var meget farverig!

Om aftenen kom F. H. Christensen sammen med 2 maskinmestre fra M/S Nordfarer. Efter en kort gennemgang af lokaliteterne tog vi en subway op til 42. gade nær Broadway, hvor de fleste forlystelsesetablissemeter ligger. Vi var inde i en drugstore og få dåseøl og hamburgere. Mange forretninger var åbne. Hvis det havde passet os, og vi havde haft brug for det, kunne vi have købt en løvsav klokken 2 om natten. Gaderne vrimlede med biler, og ud for mange forretninger stod en opråber og reklamerede for varerne. Vi gik i "Strand Theater" og så filmen "The man from Xplanet" Udenfor gik en "månemand" og så uhyggelig ud. Filmen var i øvrigt det mindste af det. Både før og efter var der dans og optræden på en scene. Ved siden af os sad 2 unge mennesker og spillede skak. Når der foregik noget, som interesserede dem, så de lidt på det, og derefter optog de skakspillet igen. Efter den oplevelse gik vi på natklubben "China d'or", en kinesisk danserrestaurant og varieté. Det var første gang, jeg var ude for det berømte isvand, som blev sat på bordet i store mængder. Kinesertjenerens øjne var ved at falde ud af deres huller, da vi bad om fløde til kaffen. Vi fik ½ liter fløde pr. mand.

Det var efterhånden blevet sent, så sent at jeg ikke turde tage alene hjem til M/S Jessie Mærsk, idet jeg så skulle passere Colombia Street. Her var 4 besætningsmedlemmer blevet slået ned og udplyndret natten før. I stedet fulgte jeg med de andre i en taxa hjem til M/S Nordfarer, som lå i Younkers nord for New York, et stykke op ad Hudson River.

Vi kørte på en highway med 4 rækker biler. De langsomste skulle køre i højre side. Det var vanskeligt at skifte kørebane, så det var med at vælge hastighed, før man kører ind på sådan en. Da vi kom til M/S Nordfarer, som lå og lossede sukker, hvorfor skibet var slemt tilslimmet på dæk og lejdere, snakkede F. H. Christensen og jeg radio til den lyse morgen, hvorefter vi gik til køjs.

Næste dag, søndag, stod vi op ved middagstid og fik middag i messen. Så besluttede vi at gå i det store cirkus "Ringling Brothers". Men vi må være kommet med den forkerte bus, for vi var 3 timer om at komme ind til Times Square, og så var det for sent. Vi gik så rundt og så på folkelivet og lysreklamerne. Om aftenen gik vi i biografen, der viste en film med Doris Day. Da vi rejste os efter filmen for at gå, hævedes scenegulvet pludselig med et orkester, og så begyndte en showforestilling med skuespillere og sangere. Blandt andre sang Guy Mitchel "Sparrow in the tree top" og "My heart cries for you".

Da jeg næste dag skulle afmønstre fra M/S Jessie Mærsk, måtte jeg jo tilbage til skibet og altså passere den berygtede Colombia Street. Jeg gav derfor F. H. Christensen mine dollars, så jeg i hvert fald havde dem, hvis jeg skulle blive udplyndret undervejs. Jeg kørte med undergrundsbanen igennem byen og skulle så skifte til en bus. Jeg spurgte en tyk mand om vej på mit bedste skole-engelsk, og han svarede på dansk, mærkeligt nok. Jeg kom godt hjem til skibet og pakkede mit habengut. Herefter var jeg rundt til de, jeg endnu ikke havde sagt farvel til. Alle ombord havde været vældig flinke, også kaptajnen selv om han hver aften gik i seng med en flaske whisky!

Efter 2 timers rejse nordpå gennem Manhattan ankom jeg til M/S Nordfarer og blev straks sat i gang med noget skriveri for kaptajnen.

Næste formiddag kørte jeg sammen med kaptajnen og en norsk skibshandler i dennes dollargrin rundt i byen for at ordne afrejsepapirer m.v. Vi var oppe i en skyskraber på 13. etage, hvor Moller Steamship holder til. M/S Nordfarer var "chartret" til Mærsk, det vil sige, at skibet var lejet af rederiet for et vist tidsrum. Vi var også på toldkontoret og hente de varer, som toldvæsnet havde beslaglagt ved skibets ankomst fra Østen. I løbet af dagen kom vi op i 4 skyskrabere. Vi fik

lunch på en norsk sømandsrestaurant på skibsmæglerens regning. Han spenderede også en "Manhattan", som fik det til at svimle for mig. Til slut kørte vi den halve by rundt for at finde et sted, hvor vi kunne købe 100 kilo majs til kaptajnens forkælede duer! Jeg havde tidligere hørt om "skibshunde" – men indtil nu ikke om "skibsduer"! Vores chauffør var en typisk yankeeboy med beebop-frisure, tyggegummi og kulørt uldtrøje. Han styrede bilen ud og ind i en bilvrimmel, som jeg ikke før havde set mage til.

På vejen hjem passerede vi Battery Place, hvor præster stod på omvendte ølkasser og prædikede hver sin religion. Når jeg var så duperet af skyskrabere, af highways og de mange biler, så skyldes det, at højhusene på Bellahøj først blev bygget mange år senere, og at der i hvert fald ikke var ret mange biler i Danmark i 1951!

NEWPORT NEWS

Tirsdag den 10. april om formiddagen afsejlede vi fra Yonkers, bound for kulhavnen Newport News, som ligger ned ad kysten lidt syd for New York. På vejen langs Manhattan på East River passerede vi under broerne Manhattan og Washington Bridge, og vi kom lige forbi frihedsstatuen.

Jeg fik travlt med at forsøge at få forbindelse med OXZ, men ikke en lyd ville senderen give fra sig! Vi sejlede i ballast, altså med tomt skib, og da vi havde meget travlt, var der fuld speed på maskinerne, med det resultat at hele skuden rystede som et espeløv fra for til agter. Det ville min sender ikke være med til, men da skibets altnuligmand, 3. mester, havde kigget på den, blev den OK igen. Det viste sig, at et senderrelæ var hoppet af sine hængsler, et problem som jeg nok burde have kunnet løse selv, hvis jeg havde været lidt mere dus med reparation af en radiostation, men det var som sagt ikke lige det fag, vi gik højest op i, da vi tog radiotelegrafisteksamen ved Post & Telegrafvæsenet!

Forinden hængslet blev ordnet på kortbølgesenderen, havde jeg på langbølge haft forbindelse med F. H. Christensen, som var afgået fra New York med "M/S Jessie Mærsk" omtrent samtidig med os. Han fik min trafik (telegrammer og radiobreve) hjem til Danmark og QSP'ede den (det vil sige at sende gebyrfrit) til

Lyngby Radio. Det ærgrede mig selvfølgelig en hel del, at jeg skulle have hjælp af ham, men også jeg lærte fiduserne efterhånden.

Jeg havde meget travlt på rejsen. Newport News er som sagt en kulhavn og ligger i staten Virginia, cirka 14 timers sejlads fra New York. Alligevel skulle der skrives nye crew-lists og customdeclarations (besætnings- og toldlister). Jeg måtte igen lave lister over besætningens souvenirs med angivelse af pris, alt sammen på trods af, at vi sejlede fra én amerikansk havn til en anden. På den anden side var vi jo udklarerede i New York, og her lå nok årsagen til besværet.

Jeg nåede lige at blive færdig, før vi ankom til Hampdon Roads, som er kendt for de søslag, som stod her mellem Nord- og Sydstaten under borgerkrigen. Lodsens ankom i en lodsbaad, der ligesom den i New York var stor og flot - i modsætning til den lodsbaad, jeg senere så i Oslo. Det var en fiskerbåd med lappet sejl som delvis fremdrivningsmiddel!

Da vi ankom til Newport News, som ligger overfor flådestationen og kulbyen Norfolk på Hampdon Roads, viste det sig, at der lå en masse skibe og ventede på at komme til. Der lå blandt andre "St. Jan", som vi havde ligget sammen med i Antwerpen. Vi lå derfor "på tårn" i 4 døgn. Vi kunne blive fragtet i land for en "bagatel" af 6 dollars, så alle blev ombord. Det var råkoldt og blæsende, og de opankrede skibe drejede sig, efterhånden som strømmen skiftede. Om aftenen havde vi "St. Jan" til bagbord og nogle timer efter til styrbord.

Jeg benyttede lejligheden til at kigge på senderen og på biblioteket. Det er et telegrafistens bijob ombord at være bibliotekar. På alle skibe er der en samling bøger, og når vi er i havn, bytter vi bøger med de skibe, som ligger i nærheden.

Da vi endelig kom til kaj, varede lastningen af kullene kun omkring 8 timer, så der var knap nok tid til at komme i land og se noget. Jeg var dog et smut i byen sammen med hovmesteren i taxa, men det viste sig, at byen kun bestod af en eneste lang kedelig gade med enkelte forretninger og en biograf og så selvfølgelig et stort posthus som i alle amerikanske byer. Newport News er den

eneste by, hvor jeg ikke købte en eneste ting til minde om besøget, men jeg fik da postet mine breve hjem til.

Der udlosses hver dag 100.000 tons kul fra Newport News. Kullene løber ombord på transportbånd i alle skibets 5 luger på én gang - så hurtigt, at man ligefrem kan følge, hvorledes skibet stikker dybere og dybere i forhold til kajkanten. De fleste havnearbejdere var negre. For at fylde skibet rigtigt ud, kravlede de ned i lastrummene og skovlede kullene ud i siderne, efterhånden som de løb ned. Til tider var hullet i lastelugen helt tildækket af kul, men det lykkedes hver gang havnearbejderne at grave sig op igennem kuldyngen. Det amerikanske tempo fornægtede sig ikke: Der var ikke tid for havnearbejderne til at komme op og få noget at spise og drikke. Alle fornødenheder blev hejst ned til dem i små containere.

OVER ATLANTEN 2. GANG

Søndag den 15. april afgik vi fra Newport News, bound for Rotterdam. Kaptajnen bestemte, at vi skulle tage "storcirklen" over Atlanten, hvorved rejsen blev kortere. Vi sejler altså temmelig langt nordpå og tæt under New Foundland. Jeg syntes, det gik helt godt med radioforbindelserne, og jeg sendte flere "noter", og selvfølgelig også den mere tjenstlige del hjem til OXZ uden problemer.

En morgen, jeg kom ned i messen ved 8-tiden, sagde 3. mester: "Nå, gnist, vi har nok været tæt på isbjerge i nat"? Jeg forstod ikke, hvad han mente med det, for jeg havde ikke hørt noget om nogle isbjerge. "Ja, køletemperaturen i maskinen røg fra 16 grader og ned på 2 grader i løbet af 10 minutter, så vi må da have været tæt på", sagde han så. Jeg sprang op i radiatorummet og lukkede op for modtageren for at konstatere, at New Foundlands kystradiostation, St. John's, ustandselig udsendte positioner på isbjerge i netop det område, som vi passerede i øjeblikket! Jeg noterede positionerne ned og gav dem omgående ud til styrmanden på broen, og de næste par timer gik det i fast rutefart mellem radiatorum og broen med meldinger om isbjerge.

Min uvidenhed om min pligt til at høre efter positioner for isbjerge, når man sejler i den nordlige del af Atlanten, kunne nemt have resulteret i en hel "Titanic-

lignende” katastrofe. På den anden side kunne styrmændene nu godt have fortalt mig, at de havde undret sig over, at der slet ingen ismeldinger var. Nu véd jeg det, men det var en kedelig måde at blive klog på. Vi så ingen isbjerger, men der var ekstra udvig hele tiden, og der blev vel også navigeret uden om på grundlag af de opgivne positioner.

Det er bemærkelsesværdigt så lidt man ser, andet end sig selv, når man sejler. Det var sjældent, vi så et andet skib på en tur over Atlanten. På sidste rejse havde vi ikke set et eneste skib, selv om vi, da vi var i nærheden af New York, nærmest sejlede i en stime af skibe, der ligesom os var kommen fra en havn i Europa.

Vi har set mange hajer, nogle op til 2-3 meter lange. De kan komme ganske tæt til skibssiden, hvor de ligger og ”dovner”. Der er også observeret hvaler, men jeg har nu ikke set dem.

Undervejs holdt jeg forbindelse med skibe i nærheden. Vi udvekslede TR (time-rush) på langbølge, det vil sige oplysning om, hvad skibene hed, og hvor de skulle hen. Det er nyttige oplysninger at have, hvis man skulle blive nødstedt. A´propos nød, så hørte jeg faktisk mange SOS’er, men de nødstedte skibe var alle så langt væk fra vores position, at vi ikke havde en chance for at udrette noget ved at styre imod dem.

Efterhånden, som vi nærmede os Europa, blev det varmere i vejret, og i fint forårsvejr sejlede vi tæt under kridtklinterne ved Dover på den engelske sydkyst.

Kaptajnen har før afrejsen fra Newport News gjort opmærksom på, at skrivemåden var ændret således, at navneord fremover skulle skrives med lille begyndelsesbogstav, ligesom stavemåden for nogle ord var ændret. For eksempel skulle ordene ”skulde” og ”vilde” fremover skrives som skulle og ville. Det havde jeg ligesom mange andre svært ved at vænne mig til.

Vi havde 3 maskinassistenter med som passagerer. De var næsten altid oppe hos mig i radiatorummet, hvor vi hyggede os med snak og en lille én. Vi havde for

resten en pudsig oplevelse, idet det rygtedes på skibet, at det havde været Store Bededag, og vi havde glemt at holde fri og heller ikke fået søndagsmiddag. Nå, kaptajnen bestemte så, at vi holdt Store Bededag om tirsdagen, og den dag fik vi en god middag!

Undervejs mod Europa overtalte kaptajnen mig til at invitere min kæreste, Elli, til Rotterdam. Der gik omgående en "note" afsted til hende på Lyngby Radio, og hun kom så og besøgte mig, da vi nåede frem.

ROTTERDAM

Onsdag morgen den 2. maj passerede vi Hook Van Holland, og 3 timer senere lagde vi til i Rotterdam efter næsten 17 døgn i søen. Losningen begyndte næsten omgående.

Elli var ikke kommet, men hen under aften kom 3. styrmand og sagde, at en dame sad og ventede på mig i salonen. Dejligt gensyn, men desværre havde jeg ikke megen tid til at tage mig af hende, for jeg skulle hjælpe med at af- og påmønstre ikke mindre end 18 mand ud af de 32, som var skibets normale besætning! Herudover kom der inspektion fra Radio Holland. De skulle kontrollere mit radioudstyr, pejler, autoalarm og mit radiocertificat. Vi snakkede sammen på en blanding af flere sprog, men forstod hinanden udmærket. Elli, som 2 år forinden havde taget en nysproglig studentereksamen, lyttede hovedrystende til det, vi brækkede af os!

Det var et pragtfuldt vejr. Elli stod ude i vingen (den højre/venstre side af broen) eller sad oppe på toppen ved siden af pejlerammen og nød livet. Som andre ombord havde jeg skjult adskillige kartoner med cigaretter med henblik på salg i land. De lå i mit klædeskab, som havde dobbeltbund af en eller anden grund? Desværre kom "det sorte gæng" ombord, i dette tilfælde bestående af 8 toldbetjente i kedeldragter, klar til at gennemrode skibet for smuglervarer. Min radiostation blev også undersøgt af et par mand. De fandt ingenting, men jeg havde fået sådan en forskrækkelse i livet, at bare tanken om at grave cigaretkartonerne frem og smugle dem op i byen for at sælge dem, fik det til at

løbe koldt ned ad ryggen på mig. Så de godt gemte cigaretter blev først gravet frem, da vi var ude i Den Engelske Kanal på vej til USA igen.

Kristi Himmelfartsdag renskrev jeg hovmesterens rekvisitioner. De var skrevet med en særegen håndskrift, som jeg kun ved Elli's hjælp fik tydet.

Om aftenen blev Elli og jeg inviteret ned i kaptajnens salon. Han havde besøg af sin kone, som var australier og professionel violinist. Kaptajnen var, som han plejede at være, og hun var også mægtig flink. De serverede en god hjertestyrkning for os.

Hele næste dag gik med at vente på én eneste ting, nemlig at få lov til at gå i land. Jeg fik byttet nogle bøger fra biblioteket med et andet dansk skib i nærheden. Jeg rensede også mine antenneisolatorer for salt, et gøremål som jeg foretog hver gang, vi var i havn. Antennerne måtte jo alligevel nedtages for ikke at blive ødelagt af svingende kraner under lastning og losning.

Det var et pragtfuldt solskin, og vi nød livet på "toppen", taget over kommandobroen og mit lukaf. Vi var udlosset om morgenen og blev derefter forhalet til en flydedok for at blive "bundskrabet" Det var første gang, jeg var i dok, så det var interessant at følge arbejdet med tømning af dokken for vand og se skrabning og maling af skibsbunden. Der er "højt ned" fra broen til bunden af skibet, næsten 20 meter.

Endelig om aftenen fik vi lov til at gå i land. Dokken lå et godt stykke uden for havneområdet, så vi skulle sejle ind til bymidten med en lille motorbåd. Det var begyndt at blæse op, og minsandten om ikke jeg blev lidt søsyg! Jeg kunne ikke tåle de små hurtige rulninger. Nå, men vi kom da ind og fik fat på en taxa. Vi havde vel kørt 100 meter, da taxaen stoppede, og det samme gjorde den øvrige trafik. Kirkeklokkerne ringede, og med ét slag døde alt liv i byen. Forklaringen fik vi hurtigt: Det var nemlig den 4. maj, som i Holland er en sørgedag, som mindes ved 2 minutters stilhed præcis klokken 20 om aftenen. Det blev derfor ingen danseaften for Elli og mig. Alt i byen var lukket og slukket. Vi gik lidt rundt og så på forretninger. Vi var inde i en shop og købte en ret, som hed "Gekockte

Ballen”, hvad den så var lavet af ? Vi var hurtigt tilbage til skibet igen efter den kedelige landsgangstur.

Næste lørdag var vi i byen igen, og nu var det med at få brugt nogle gylden, og det var Elli ret god til. På halvanden time havde vi brugt dem til strygejern, gipshunde, pudderdåse, chokolade og meget andet. Med nød og næppe nåede vi tilbage til skibet til tiden. Elli fik lidt mad - og mine sidste gylden - og så gik hun fra borde. Kort efter afgik vi fra Rotterdam i ballast, bound for Norfolk i Virginia på USA's østkyst.

OVER ATLANTEN 3. GANG

Vi havde en rolig tur over Atlanten. Et oplivende moment var, at vi havde fået 1. styrmands kone ombord. Hun spiste sammen med os i styrmandsmessen. Jeg har fortalt om de mange messer ombord på skibet. Det giver selvfølgelig en masse problemer for kokken, som skal lave mad til så mange forskellige kategorier, som måske ikke helt har lige store kostpenge og derfor heller ikke kan få nøjagtigt det samme at spise. Serveringen er heller ikke den samme. Kokken himself serverer for kaptajnen og maskinchefen, messedrengen serverer i styrmændenes og maskinmestrenes messer, mens dæksdrengen sørger for serveringen hos matroser og smørere. Vores messedreng var mægtig fin. Han tog det som en selvfølge, at vi satte det brugte service ned på dørken (gulvet), efterhånden som det ikke skulle bruges mere.

Turen over Atlanten tog denne gang kun 13 dage, hvor aftenerne for en stor del gik med at snakke fodbold i vores nystiftede fodboldklub, hvor jeg var blevet kasserer. Jeg havde overtaget de sørgelige rester af en pengekasse fra en nedlagt klub. Kassen indeholdt cirka 10 kroner, fordelt på samtlige møntsorter, som kan opdrives på en rejse til Østen med anløb af mange landes havne undervejs.

For at skaffe noget mere gangbar mønt afholdt vi et amerikansk lotteri. Kaptajnen var nu ikke meget for foretagendet. Han havde dekretet delvis spiritusforbud ombord. Hver messe kunne kun få én flaske spiritus pr. måned. Gevinsterne i det amerikanske lotteri skulle derfor være spiritus, og vi fik da også

kaptajnens nødtvungne tilladelse. Lodderne gik herefter som varmt brød. Særlig mandskabet henne agter (matroserne og smørerne) var ivrige for at sikre sig chancer for at få noget spiritus. Resultatet blev da også, at de 2 udsatte flasker snaps gik til matrosmessen, og det blev kaptajnen godt nok lidt sur over. Men vi fik da penge i kassen. De gik til trøjer og støvler samt et pilespil.

Fodbold fik vi nu ikke spillet i min tid, desværre. Men vi havde da udstyret, hvis der engang blev brug for det. Der var faktisk en verdensomspændende fodboldkonkurrence i gang hvert år indenfor handelsflåden. Alle spillede mod alle. Når et skib lå i havn, kontaktede man det nærmeste danske skib ved kajen, og hvis tiden tillod det, blev der spillet en fodboldkamp. Resultatet blev indberettet til et søfartskontor i København.

Jeg lavede en fodboldaftale med et dansk skib, som passerede os i Biscayen. Det med passage var ikke noget særsyn, idet M/S Nordfarer var et forholdsvis gammelt skib, som kun kunne sejle omkring 12 sømil i medvind, hvorfor vi ofte blev overhalet!

Den flaske, som hver meste måtte få pr. måned, foreslog som en skrædder et vist sted, og det var måske grunden til, at der til tider var et farligt vrøvl ombord. Det medførte en omfattende udskiftning af besætningsmedlemmer, hver gang vi var i havn. I den korte tid, jeg var telegrafist ombord, havde vi 91 forskellige mennesker på mønstret ud af en besætning på 32!

En aften efter et bestyrelsesmøde i fodboldklubben, samledes vi ved rælingen for at snakke og spytte i vandet, en beskæftigelse som tog meget af vores fritid. Pludselig opdagede vi forude noget, som lignede en båd med bunden i vejret. Da vi kom nærmere, viste det sig at være en kæmpe haj, som uberørt af larmen fra skibets motorer ganske roligt gled langs skibssiden i modsat retning.

På turen spillede jeg en del skak med 4. mester, alt imens vi pulsed på store "Hofnar" cigarer. Jeg erindrer en dejlig solnedgang, netop da vi passerede skibskirkegården ved Dover.

2. styrmand var syg under hele turen over Atlanten og blev tilset af 1. styrmands kone, som var uddannet sygeplejerske. Hun var påmønstret som ”stewardesse” som en formsag, hvis der skulle ske forlis eller andre ulykker. Medens 2. styrmand var syg, passede kaptajnen hans vagter, det vil sige, han tilbragte nu det meste af tiden inde hos mig i radiatorummet. Han snakkede meget om sine mærkværdige oplevelser som sømand. Det blev engang imellem for meget for mig, og jeg begyndte derfor at tilbringe en del af min fritid henne agter hos smørerne, og det faldt ikke i god jord altid.

2. styrmand blev en overgang dårligere og dårligere. Hvad han fejlede, fandt man ikke ud af, men han havde ondt i brystet og dårlig ånde! En overgang var han selv overbevist om, at han nok skulle vende hjem til Danmark i vores fryseboks! Men så galt gik det nu ikke. Han afmønstrede i delvis live efter næste rejse.

Hver søndag eftermiddag byttede jeg bøger som bibliotekar, og læselysten var stor. Jeg opholdt mig ellers meget oppe på broen, når 3. styrmand havde vagt. Han var ikke ”rigtig” styrmand, men matros med ”sætteskippereksamen”.

Da vi manglede et par dages rejse før ankomst til USA, begyndte jeg at indsamle alt, hvad amerikanerne forstår ved souvenirs, det vil sige alt fra tørklæder, nipsgenstande, billeder og småting købt i andre lande. De indsamlede effekter blev skrevet på lange lister og anbragt i høkerens (hovmesterens) varerum under lås og slå, indtil vi atter var i rum sø.

Mens vi passerede St. Johns på sydspidsen af New Foundland, lyttede vi til deres dejlige radiomusik. Den blev bare ustandselig afbrudt af reklameudsendelser, hvor en mand skrider op om, hvor god den og den vare er, eksempelvis: ”You will get more, than you pay” og ”you will get best for less” o.s.v., og reklamerne drejer sig om alt fra biler til ligtorneplastre, sikkerhedsnåle og hårvand. Det var meget mærkeligt at høre på, men det er som sagt noget god musik, der kommer ind imellem.

Da vi nærmede os østkysten så vi flere og flere skibe, og jeg hørte i radioen, at telegrafisterne på oceandamperne Queen Elizabeth, Queen Mary og Mauretania

lå og snakkede med hverandre.. En nat så vi Queen Mary sejle forbi. Det var et fantastisk syn med alle de oplyste køjer.

NORFOLK

Fredag den 18. maj pejlede vi os i tæt tåge frem til Chesapeake Bay, hvor vi fik kontakt med lodsboaden fra Norfolk. Et par timers sejlads før man kommer til ankomsthavn, bliver der altid sendt et telegram, hvori vi rekvirerer lods og angiver ETA. Kaptajnen havde på det tidspunkt været på broen uafbrudt i mere end et døgn på grund af tågen. Han deltager som før nævnt ikke i de almindelige vagter, men som ansvarlig er han altid på broen i tåge og i storm samt ved ankomst og afsejling.

Lodsen tog os ind på Hampdon Roads, hvor vi ligesom sidste gang måtte ligge på tørn og vente på at komme til. Kort efter lettede tågen, og det viste sig, at vi havde selskab af en masse krigsskibe fra den amerikanske flåde. I anledning af "Navy day" lå de opankrede skibe på stribe, pyntet med flag fra for til agter. Der gik en stadig strøm af små motorbåde fra skib til skib, fyldt til randen med landgangsklædte marinere.

Søndag morgen blev vi slæbt ind til kulkajen i Norfolk. Vi hjalp selv lidt til med halv motorkraft, men halvvejs inde rystedes skibet af et forfærdeligt brag. Et eftersyn viste, at der var røget et stempel på den ene skibsmotor, og et topstykke var røget på den anden! Reparationen kostede rederiet Norden cirka 10.000 dollars.

Nå, men vi blev trukket til kaj, og - søndag eller ikke søndag - lige så snart vi lå der, begyndte kullene at løbe ned i lasten. Skibsdrengen og jeg ville op i byen og gik ned ad landgangen for at få en taxa. Vi kom også op at køre, ikke med en taxa, men med en svensker, som havde en altmuligbutik halvvejs oppe i byen. Hos ham købte vi tøj og souvenirs. Jeg købte blandt andet sokker, og det var første gang, jeg købte på amerikansk manér, idet jeg købte et helt dusin. "Sådan gør vi her", sagde svenskeren. Jeg købte også et spraglet silkeslips, som den dag i dag, efter 50 år, er det slips, jeg bedst kan lide at gå med. Efter købet fik vi en hel

masse roser, som vi sammen var ude at plukke i hans baghave. Herefter kørte han os ned til skibet igen - service, service.

Om eftermiddagen kørte jeg sammen med 3. styrmand op i byen. Han var inviteret ud til nogle bekendte for at se fjernsyn, og imens gik jeg på sightseeing. Norfolk er en stor moderne by, men det, jeg husker mest, er de mange skopudserdreng, der sad på gaderne. Jeg fik også pudset mine sko. De blev efterpudset med et skind og, ligesom barberen hjemme på Fyn klippede i den tomme luft med saksen indimellem hvert indhug i håret, "knaldede" negerdrengen med skindet mellem hver pudsning.

I øvrigt vrimlede byen med marinesoldater. Forretningerne var åbne, og jeg var lige ved at købe en sølv Ronson lighter, men betænkte mig og købte i stedet et sæt hals og øresmykker til Elli. Måske var det meget smart, da hun er inkarneret ikke-ryger!

1. styrmands kone ville selvfølgelig gerne i land, men hendes mand havde i hvert fald ikke tid til at tage med hende, og aftalen blev derefter, at jeg skulle vise hende byen om aftenen. Efter aftensmaden klædte jeg mig om i mit fineste udhalertøj, i hvilken anledning der faldt adskillige bemærkninger, da jeg ikke just havde ord for at være videre tøjglad. Vi skulle lige til at steppe fra borde, da kaptajnen sagde "stop, vi sejler i løbet af et par timers tid, så I må blive ombord". Nådada, hvor vi blev ærgerlige, men kaptajnens ord er jo lov, så vi trak af de fine klæder igen.

Skibet var lastet med kul, og vi var klar til afsejling, da vi opdagede, at der manglede 10 mand af besætningen foruden maskinchefen og høkeren. Oppe hos kaptajnen sad en amerikansk kontrolofficer og trommede i bordet: Ingen afsejling før alle var ombord! De, som kendte til det, sagde, at det var nøjagtigt det samme, som ville ske i en russisk havn.

Jeg fik besked på at tage op i byen og undersøge værtshuse og bordeller fra en ende af. Jeg strøg derop, og det lykkedes mig i løbet af et par timer at finde alle, undtagen maskinchefen og høkeren. Først hen under midnat dukkede de to

herrer op i en meget løftet tilstand. Jeg hjalp med at rejse antennerne, bugserbåden ankom, og mens den trak os ud af havnen, meldte jeg QTO (vi går ud af havn) til nærmeste kystradiostation, og så gik jeg trygt til køjs.

Jeg var lige faldet i søvn, da skuden stejlede ved et mægtigt drøn - eller rettere to. Begge motorer var gået sig en tur, cirka 10 meter fra land. I stedet for at blive slæbt ind til kajen igen, blev vi slæbt udenfor havnen, da vi jo var udklarerede. Hvis vi gik til kaj, skulle hele forestillingen med told gå om igen, og det kostede desuden mange penge for rederiet at have skibet liggende i havn.

Vi blev så repareret derude til søs. Skibsværftsarbejderne og reservedele blev sejlet ud i motorpramme. Det var en bekostelig affære for rederiet. Reparationen varede 2 dage, og man kan tænke sig den ærgrelse, hvormed mange så ind mod land, som ikke var mere end 100 meter væk. Mere end halvdelen af besætningen havde aldrig været i Amerika, og på grund af den knappe tid i havn, havde flere af dem ikke så meget som nået at sætte foden på amerikansk jord. Nu kunne de ikke engang komme hjem og sige, at de havde været i Amerika!

Men pludselig, på andendagen, fik 1. styrmands kone en "forfærdelig tandpine"?? Og med det som påskud fik hun lov til at blive sejlet ind til byen et par timer. Vejret var blevet lunt og dejligt, solen skinnede, og med brisen fra land kunne vi dufte foråret. Hun fik købt flere ting, blandt andet en dug, som hun bad mig tage med hjem til Elli. Om aftenen sad jeg oppe på toppen, nød udsigten til land og de mange skibe, som passerede tæt forbi på vej ud og ind ad indsejlingen til havnen i Norfolk. Vi havde for resten fået passagerer ombord, en Hr. Christensen med frue og dollargrin. Dette var placeret på dækket henne agter, medens de 2 passagerer logerede i vores hospitalsrum.

OVER ATLANTEN 4. GANG

Den 24. maj forlod vi Norfolk, bound for Emden i Tyskland. Det blev en iskold tur med høj søgang det meste af vejen. Den 1. juni var jeg temmelig skidt tilpas, fordi jeg havde så meget skrivarbejde samtidig med, at jeg skulle prøve at holde stolen på ret køl. (Gad vidst om man ikke i dag har en fastmonteret drejestol til telegrafisten?).

Under en brandstorm røg 2 af kaptajnens duer udenbords og druknede. Så blev resterende duer slagtet, inden der skete mere, og dagen efter fik vi duesteg fra for til agter. Forholdene ombord var ikke de allerbedste, synes jeg. Der var mange småskænderier, men jeg havde i øvrigt ikke noget sammenligningsgrundlag. Min sender var flere gange i uorden, men ved 3. mesters hjælp lykkedes det hver gang at få den til at virke igen. Jeg spillede meget skak med 4. mester til stor fortrydelse for kaptajnen, som af en eller anden grund ikke altid syntes så godt om "maskinfolkene". Næsten hver aften ved midnat mødtes 2. og 3. styrmand og jeg i bestiklukafet på broen til kakaogilde. På dette tidspunkt blev 2. styrmand afløst af 3. styrmand, som skulle have vagten indtil klokken 4 om morgenen. Kakaoen købte vi hos høkeren, og sukkeret "lånte" vi i messen. Da høkeren opdagede det, indførte han rationering af sukker på hele skibet. En ordning som dog blev ophævet igen efter en masse vrøvl fra de ikke-implicerede!

EMDEN

Den 8. juni passerede vi indsejlingen til Emden. Det var helt dejligt at se land igen. Vi lå og ventede temmelig lang tid i en sluse, før vi kom til kaj. Her ventede en masse mennesker, blandt andre kaptajnens kone og mange nye besætningsmedlemmer. Blandt disse var også den nye 2. styrmand, tyskeren Schwendrat, som jeg blev meget gode venner med.

Vore passagerer blev sat af, og efter en masse besværligheder lykkedes det også at få deres dollargrin lempet fra borde. De gav øl til hele skibet ved afgang – flinke mennesker. Jeg lavede en masse skriveri for kaptajnen, og først om aftenen klokken 21 fik jeg hans tilladelse til at gå i land "og drikke mig fuld", som han sagde. Jeg havde ikke fået tid til at hæve mark, og 1. styrmand, som sad på pengekassen, var for længst over alle bjerge.

Vi havde besøg af en tysk frisør, og han var oppe i mit lukaf og studse mig lidt hist og her. Vi fulgtes ad op i byen. Det foregik i en havnebåd, og han betalte billetten. Jeg havde kun 3 dollars på mig. De blev vekslet til mark, og så begyndte jeg at lede efter de andre fra skibet. Jeg tog først hen på et fint sted, som hedder "Atlantic", men der var selvfølgelig ingen, udover en hel masse barpiger, som i løbet af ingen tid kunne få mine få penge til at forsvinde. Jeg kunne delvis huske

byen fra dengang, jeg lå som besættelsessoldat ved Den Danske Brigade i Tyskland i 1949/50, og jeg fandt derfor ret hurtigt ud til den mindre pæne del af byen. Allerede på lang afstand kunne jeg høre, at jeg var på rette spor! Der lød sang og bægerklang, pigehvin og musik ud over hele kvarteret. Det viste sig, at næsten hele besætningen havde fundet sammen i det samme værtshus. Nu skal det siges, at sådan noget som danserestauranter, hvor man går hen og byder damerne op til dans, vist kun er noget, som findes i de nordiske lande og i Tyskland, så vi fik danset en hel del. I de fleste andre lande er det mest vinog ølstuer med piger, som af værten betales for at underholde gæsterne. Vi havde det altså skægt, og det blev sent, inden vi var hjemme alle sammen. Ud på natten vandrede koksmathen og jeg i meget højt humør hjemad til skibet. Det lykkedes os at finde det, men først efter at det var blevet lyst, og vi kom anstigende med favnen fuld af roser, hvor de så var kommet fra ?

Jeg var blevet mere kry med hensyn til at sælge cigaretter. Lige efter hjemkomsten fik jeg solgt 2 kartoner for 16 mark. Vagtmanden var blevet bestukket af nogen fra den øvrige besætning, og der var kommet flere piger ombord. Den ene pige var der i 2 dage, så var de nylonstrømper i hvert fald fortjent! Maskinchefen og høkeren fulgte 2 af pigerne hjem. Næste morgen mødte de op, kun iført bukser og jakke og nøgen indenfor, og desuden rullet for 200 mark.

Jeg fik en kindtand plomberet i Emden. Det kostede kun 6 mark, og resultatet var derefter! Jeg havde momentvis tandpine resten af sejlturen, idet tanden først blev ordnet rigtigt efter hjemkomsten.

Maskinchefens datter var kommet ombord som ”stewardesse” ligesom 1. styrmandskone, og de skulle begge med på næste rejse. Datteren må have været noget forhærdet. I hvert fald generede det hende ikke synderligt, at hendes far kun var ædru en del af tiden.

Næste dag havde jeg også fri, men jeg var nu ikke i land. I stedet for havde jeg besøg af 2. styrmand Schwendrat, som jeg fik en lang sludder med (på det ”plattysk”, som jeg havde lært, mens jeg var soldat i Tyskland). Kaptajnen havde

mig for resten i kikkerten med hensyn til de piger, som havde været ombord. Han ville gerne vide, om jeg kendte noget til det, men det gjorde jeg altså ikke.

NED TIL MAROKKO

Vi afsejlede fra Emden i ballast den 11. juni i øsende regn- og tordenbyger, bound for Safi i Marokko. Den tyske 2. styrmand var så glad, da vi lagde fra, at han gav store cigarer til alle, som opholdt sig i nærheden. For øvrigt kom regnen tilpas. Skibet var selvfølgelig møgbeskidt, men nu blev det spulet rent fra for til agter af regnen. Kun den, som har set det, véd, hvor beskidt et skib kan være efter at have losset en kullast.

Men så manglede lastrummene at blive rengjorte. Vi var nemlig kommet ud af kulrejserne frem og tilbage mellem USA og Europa. Vi skulle ned og hente en last fosfat, populært kaldet "ørkensand", som bruges til fremstilling af kunstgødning, og det må selvfølgelig ikke blive blandet med kulstøv. Alle matroserne og drengenes fritid gik på en del af rejsen med at spule de 5 lastrum, med det resultat at det af næste måneds lønsedler fremgik, at telegrafisten var den lavest lønnede ombord, bortset fra den netop ankomne nye messedreng, som ikke havde deltaget i rengøringen af skibet.

På hele sejlturen ned til Marokko var det gråvejr og hundekoldt, lige til det øjeblik vi så land. Biscayen var, ligesom de øvrige gange, blank som et spejl.

Et døgn rejse fra Safi opsnappede jeg et telegram fra et engelsk handelsskib, som også skulle til Safi. Da kaptajnen hørte det, gav han ordre til maskinen om at "fyre en gang ekstra kul på"! Dengang var der altid 2 maskinfolk og 1 smører på vagt nede i maskinrummet til at se efter, at alt var i orden og til at udføre de ordrer, som kom oppe fra kommandobroen ved hjælp af maskintelegrafens "frem", "tilbage", "halv kraft" o.s.v. I dag foregår den slags ændringer blot ved at dreje på en knap oppe på kommandobroen. Vi kom skam også først i havn i Safi, men det viste sig at være ligegyldigt, for det engelske skib skulle slet ikke laste "ørkensand", men derimod losse korn et helt andet sted i havnen.

SAFI

Søndag den 17. juni anløb vi Safi i Marokko. Jeg havde forbindelse med "Nollefar" hjemme på Lyngby Radio for at melde QTP (nu går vi i havn), lige før vi lagde til kaj. Jeg fortalte ham, at vi inde på land kunne se en røverborg hæve sig over byen, og at jeg nok skulle ud at ride på kamel om eftermiddagen. Det var som sagt søndag, og vi mente, at "hele byen" var nede og hilse på. Nu er befolkningen alle sammen muhamedanere, som har "fridag" om fredagen, så det kunne altså ikke være søndagen, som var årsagen til, at der var mange mennesker på kajen. Vi fik senere at vide, at byen har omkring 50.000 indbyggere, så "et par stykker" må være blevet indendørs, selv om vi skulle komme!

Det var nu blevet herligt solskin. Ude i vingen stod 1. styrmands kone sammen med maskinchefens datter og nød synet af folkelivet. Uden overdrivelse absolut ikke noget, der ligner det hjemlige. Alle mændene går med nogle underlige store benklæder, der har et mægtigt skridt. Forklaringen er, fik vi at vide, at muhamedanerne tror, at Jesus engang bliver genfødt af en mand, og derfor er det altså, at deres bukser er efter "sækkemoden". En tilsyneladende rig mand var ude at luften sine 3 koner. De var alle tilslørede til op over næsetippen. Da jeg ville fotografere den sidste, løb hun rædselsslagen bort.

Lige overfor, hvor skibet lastede, lå den franske klub med tilhørende svømmebassin. Aftalen blev straks, at besætningen inklusive skipper skulle svømme 200 meter om eftermiddagen som led i en konkurrence indenfor handelsflåden. Det blev nu ikke til noget, alle ville meget hellere bare op og se på byen!

Safi er en by, som ligger cirka 300 kilometer syd for Casablanca. Dens hovedindkomst stammer fra eksport af fosfat. Det graves op fra miner i omegnen. Byen ligger ved et bjerg og er omgivet af en høj ringmur, som stammer fra den tid, hvor den var en portugisisk fæstningsby. Byen har en gammel borg, som jeg var oppe i.

Byens "forretninger" er nærmest huller i husmurene uden dør, og inde bagerst i

halvmørket sidder butiksindehaveren og ser filosofisk ud. Skal man købe noget, starter han med at forlange en helt urimelig høj pris, og det er så meningen, at man i løbet af den næste halve times tid skal "prutte", det vil sige få prisen ned i et leje, som man kan enes om. Det at handle er en del af deres livsstil, noget som kan være lidt svært at forstå for os andre. I mange tilfælde blev en større handel, for eksempel køb af et møbel eller et tæppe, overværet af en større skare arabere, som ivrigt kommenterede "slagets gang".

Kvinder, som er gifte, går med slør for ansigtet, og de har desuden et rødt mærke i panden. Vi så ingen unge piger, for det er almindeligt at blive gift i 14-15 års alderen. Det var altså kun "skoletøse", som gik uden slør.

Deres religion forbyder fotografering af mennesker, og jeg forstår nu bedre, hvorfor det ikke lykkedes mig at fotografere en af konerne ved ankomsten. I denne måned er det Ramadan, det vil sige, de ikke må spise, ryge eller drikke fra om morgenen klokken 5 til om aftenen klokken 20, så det var ikke mærkeligt, at vi ikke så folk i aktivitet om dagen, mens vi var der. I stedet lå de overalt, hvor der var skygge, i portåbninger, i snævre stræder, eller de sad og gloede tomt ud i luften eller sov. De lod sig falde om ligesom en hund, der lægger sig. Når klokken blev 20, vågnede byen op, og meget hurtigt lugtede der af mad overalt. Ude på gaden blev kødet stegt i olie, og det giver en anderledes stegeos, som vi absolut ikke var vant til dengang.

Så snart vi var kommet ned ad landgangen, blev vi overfaldet af en halv snes araberdrenge, der tilbød at "vise os byen". Vi udvalgte en af dem, og han startede med at spørge, om vi ønskede franske piger eller arabiske piger? Fordelen ved de arabiske piger skulle være, at de kun var 12-13 år gamle! Mens vi spekulerede over de fremsatte tilbud, spurgte han, om vi i stedet ønskede øl og souvenirs, og det valgte vi så. Undervejs op i byen gav vores "fører" en knaldende lussing til en lille araberdreng, som pulsede løs på en cigarstump, med formaning om, at det var Ramadan, og at det altså var forbudt at ryge om dagen. Vi købte forskellige souvenirs, blandt andet en fez, spraglede kurve, tæpper m.m.

Mit eget tæppekøb blev overværet af så mange arabere, som der kunne presses ind i "butikken". Under hele seancen med vores prutteri gav de højlydt deres mening til kende. Og da jeg så sagde "top", lød der en misfornøjet mumlen, for jeg havde åbenbart alt for hurtigt stoppet handlen og betalt tæppet for dyrt. Jeg havde fået prisen ned fra 25000 til 12000 franc, så jeg mente, at prisen var god nok. Men, da jeg næste gang kom til Safi og igen var i samme forretning for at købe tæppe, startede indehaveren med at forlange 12000 franc for det tæppe, jeg havde købt sidste gang!

Der blev ikke lastet om søndagen på vores ankomstdag, så vi var oppe i byen hele dagen. Ud på aftenen vågnede byen som sagt op, og madosen lå tæt i byens gader. Tilberedningen af aftensmåltidet foregik nemlig i mange tilfælde ude under åben himmel på transportable ildsteder, måske for selskabs skyld? Der blev bagt nogle søde kager i fårefedt. Dem kunne vi nu ikke rigtig få ned! Værkstederne i sidegaderne åbnede. Der var i samme gade kun én slags værksteder, for eksempel skræddere eller skomagere. Ofte sad de 4-5 stykker sammen og arbejdede, og de havde det åbenlyst godt socialt sammen.

Om eftermiddagen var vi udenfor byen for at se den franske bydel. Den lignede enhver anden by i Europa, dog med den forskel at vinduerne manglede, grundet varmen. Safi var en by i det såkaldte "franske protektorat", som vel nærmest kunne betragtes som en fransk koloni. Først i 1956 blev staten Marokko oprettet og den franske administration trukket ud af landet.

Der var mange tiggere på gaderne. Et sted så vi et muldyr, som med skyklapper for øjnene gik rundt og rundt, trækkende et primitivt spil, der hev vand op fra en brønd. Ved siden af lå afløseren, en kamel.

Tidligt mandag morgen begyndte de at laste skibet med "ørkensandet", det populære navn på det meget porøse fosfat. Ingen af os kendte til den last, vi skulle have ombord. Det var grunden til, at vi ikke rettidigt fik lukket køjerne og stoppet dørsprækker og nøglehuller til med vat og papir. Inden vi så os om, var alle lukafer og rum på skibet dækket med et hvidt støvlag, som øgedes fra time til time. "Ørkensandet" løb ned i skibets lastrum fra nogle rør, og luften blev

hurtigt kvælende tyk af støv. Man kunne knap se en hånd for sig. Der var mange arabere ombord, også nogle som ikke burde være der. Men selvom tilstrømningen over landgangen blev bremsset, fandt de udveje til at komme over rælingen mod havnebassinet. Når det var tiden, lagde de troende sig på knæ og bad til Allah.

Som telegrafist havde jeg som sagt ikke meget at lave, når vi var i havn, så jeg strøg selvfølgelig op i byen, så snart jeg kunne. Der var hver gang vrøvl med nogle toldere, som passede på, at vi ikke "udførte" mere end 20 cigaretter ad gangen.

Fødevarerforretningerne var åbne, og magen til uappetitlighed dør skal man lede længe efter. Når kunderne ønskede at se på de enkelte stykker kød, som hængte på kroge ud mod gaden, måtte slagteren først vifte fluerne væk. Kunderne skulle så lynhurtigt bestemme sig, for øjeblikket efter var fluerne igen klasket ned på kødet, så det var helt dækket. Jeg gik igennem basargaderne, hvor det næsten ikke var til at presse sig igennem for folk og fæ og gedeflokke. Det var også svært at få vejret, især i den gade, hvor man handlede med fisk!

Da jeg kom tilbage til skibet, dumpede jeg ind i et familieskænderi på kajen mellem en araber og hans mumie af en kone. Og oppe på skibet var 1. styrmand og maskinchefen, der var i meget "løftet stemning", som sædvanlig oppe at skændes. Sent om eftermiddagen var vi fuldlastet og kunne afgang, bound for Danmark.

Tilbage på kajen stod blandt andre en lille fransk marinesoldat og udråbte sin kærlighed til maskinchefens datter.

Vi fik lods ombord, og en bugserbåd slæbte os ud af havnen. Da vi var kommet et stykke ud, havde vores tyske 2. styrmand, hvis plads altid var henne agter ved afsejling, og som jo ikke forstod dansk, en større diskussion med en mand i en robåd, som af al magt forsøgte at indhente skibet. Han kunne ikke se, hvem det var, men heldigvis opdagede vi andre, at det var vores egen 2. mester, som var kommet for sent til afgang!

Da vi var kommet godt afsted, satte 1. styrmands kone og jeg os ned i messen for at få en kop kaffe. Men ligesom vi sad allerbedst, foretog skibet en hård krængning til bagbord, og så sad vi med hele opdækningen i skødet. Krængningen opstod i det øjeblik, skibet passerede det forbjerg, som dækker bugten ved Safi mod rum sø. Når man véd, at skibet vil ligge uroligt i søen, har vi altid "slingrekant" monteret på bordet, så service og mad ikke ryger ned på dørken, men det havde vi altså ikke tænkt på her.

FRA SAFI TIL KALUNDBORG

Vi skulle losse noget af "ørkensandet" i Kalundborg, og selv om ikke ret mange af os var fra Kalundborg, så glædede vi os til at komme hjem til Danmark. Nogle af rederiets skibe kunne sejle rundt i mange år uden nogensinde at besøge dansk havn, så det var altså noget af et "scoop" at komme hjem med M/S Nordfarer. I Biscayen havde jeg om natten flere forbindelser, hvor vi udvekslede TR med forbigående skibe ved hjælp af vores blink-lanterne.

Fra det øjeblik vi kom ind i Den Engelske Kanal og til det 1. fyrskib i Nordsøen, navigerede vi udelukkende ved hjælp af pejleren, grundet stærk tåge. Sirenerne tudede uafbrudt, og vi havde en mand stående på udkig på bakken, ude i skibets forstavn. Flere gange lå vi helt stille, når andre skibes sirener lød faretruende nær. Engang tøffede en motorbåd lige under boven på os. Den gode opfindelse, radar, var endnu ikke indført generelt i handelsflåden, og i hvert fald ikke på sådan et gammelt skib som M/S Nordfarer, så vi havde vores problemer. Jeg aflyttede selvfølgelig også 600-meteren (500 Khz) hele tiden og hørte også nødkaldesignalet SOS fra nødstedte skibe, mens vi passerede Kanalen, men de var for langt væk til, at vi skulle reagere.

På vej til Kielerkanalen langs Hollands kyst løb vi ind i en brandstorm. Vinden kom ind fra siden, så skibet rullede noget så gevaldigt. Jeg stod flere gange op og telegraferede eller sad på gulvet, for stolen væltede ustandselig. Engang måtte jeg afbryde forbindelsen, da jeg fik mit skakspil i hovedet! Det kom flyvende gennem luften inde fra mit eget lukaf, hvor jeg havde det stående ovenpå et skab. Sikke et rod der var ombord på skibet, da stormen var løjet af. Min skrivemaskine havde haft sin faste plads på gulvet, mens det stod på.

Da vi var kommet i smult vande i Kielerkanalen, begyndte en større renselsesfest. Alle ombord ventede jo besøg af slægt og venner ved ankomsten til Danmark, så alt blev endevendt, banket og malet. Høkeren overgik sig selv ved at udlevere rene lagener og håndklæder udenfor tiden! Skibet var knap til at kende igen. Det blev malet ud- og indvendigt, og dækket blev malet mørkerødt.

Vores tyske 2. styrmand fik sin kone ombord allerede, da vi passerede sluserne ved Brunsbüttel. Disse sluseanlæg havde jeg besøgt under min tjeneste i Itzehoe nogle år forinden. Udover at vi ikke så mere til 2. styrmand og hans kone, før hun igen blev sat af i Kiel, mærkede vi ikke noget til det besøg!

Det var mærkeligt at sejle så tæt under land, vi var lige ved at kunne nå træernes grene langs kanalens sider. Vi sejlede med langsom fart, og farten blev sat yderligere ned, når vi passerede modgående skibe, for at vi ikke skulle blive "suget ind" mod hinanden.

Fra Kiel fortsatte vi op langs Langeland og derefter ind i Storebælt. Det var midt om natten, og desuden sejlede vi i Østerrenden, så min fødeø, Fyn, så jeg ikke noget til.

KALUNDBORG

Om morgenen den 27. juni anløb vi Kalundborg. Straks efter ankomsten myldrede en masse mennesker ombord. Jeg fik besøg af en mand fra Dansk Radio, som gennemgik radiojournaler m.v. Vores pejler blev udskiftet med en ny og bedre, og en radioingeniør fra firmaet M. P. Pedersen kom og gennemgik alt det tekniske udstyr.

Om aftenen var jeg på jernbanestationen og hente min kæreste, Elli. Vi drak sherry Brandy og havde det i øvrigt dejligt ved gensynet. Næste dag kom min mor og far herop fra Fyn. De havde ikke tænkt sig, at skibet var så stort. Min far var nede i maskinrummet, og det gjorde indtryk! Mange udenforstående forestiller sig heller ikke, at man skulle bruge så meget af skibet, under dæk, til maskinen alene. Maskinerne er dieselmotorer, som via skrueakslers gennem lange skruegange er forbundet til skibets 2 skruer. Disse skruegange var et yndet

gemmested for smuglercigaretter, men det vidste tolderne efterhånden lige så godt som os andre!

Far fik en masse tobak stoppet i lommerne, og Elli snød tolderne med et tæppe viklet om en kasse "Hofnar" cigarer. Vi skulle sejle igen klokken 16, og mor og far kom først afsted i sidste øjeblik. De sprang som kakerlakker ned ad landgangen, og far tabte et par af mine bukser ned i vandet til stor jubel for besætningen, som stod langs rælingen. Elli kom ikke med skibet, desværre. Hun tog ærbart med toget til Aalborg, hvortil vi skulle ankomme næste morgen. Undervejs blev vi dog forsinkede, idet vi sejlede rundt og rundt et par timers tid i Kalundborg Fjord for at "rette kompas".

AALBORG

Fredag den 29. juni anløb vi Aalborg, hvor vi lagde til ved gødningsfabrikken. Elli var allerede kommet med toget og stod på kajen og ventede. Med ombord havde vi på turen fra Kalundborg en masse "koner", som en del af besætningen havde opfundet "til lejligheden"! Elli kunne også godt have sejlet med, sagde kaptajnen efter afsejlingen, så det kunne han nemt komme og sige.

Vi begyndte straks losningen. Op på formiddagen kom min gode ven fra Nyborg realskole, Emil, ombord for at hilse på. Han gjorde tjeneste ved Post & Telegrafvæsnets forstærkerstation i Aalborg. Elli var gået til køjs, lige før han kom.

Emil og jeg "kvalte" nogle bajere, og det var først efter en rum tid, at Emil blev klar over, at der lå en oppe i min køje. "Har du piger i køjen"?, spurgte han polisk på sit fynske og plirrede med sine øjne, der var bemærkelsesværdige ved, at det ene var blå, og det andet var grønt! Han tænkte nok sit, men blev beroliget med, at det faktisk var min forlovede, som lå og sov nattens strabadser ud af kroppen. Hun var rejst med et soldater-orlovstog med det resultat, at hun næsten ikke havde lukket et øje hele natten.

I Aalborg kom der endnu flere slægt og venner ombord. Der var en snakken og

børneværelsen, så det var svært at holde ud. Elli legede med 1. styrmands lille sønneke på 3-4 år, og jeg havde hele dagen travlt med af- og påmønstringer.

Om aftenen var Elli og jeg i byen. Jeg købte en mandolin, som jeg havde megen fornøjelse af resten af turen. Vi besøgte min ven, Emil, på forstærkerstationen. Herfra ringede Elli, gratis, hjem til sine forældre i København.

En aften, hvor det var et forfærdeligt regnvejr, fik vi besøg af vores tyske 2. styrmand i mit lukaf. Vi fik et par glas og hyggede os med at synge nogle af hans Volkslieder. En eftermiddag var Elli og jeg i zoologisk have, og derfra vi gik vi på restaurant "Kilden" for at spise og danse. Næsten hele besætningen havde den aften fået den samme gode idé, og alle blev der lige til den sidste dans. Gustav Winkler var orkestrets refrainsanger. Matros Jørgensen var kommet så godt i stødet, at han helt glemte at være nervøs for at blive taget af politiet, fordi han var udeblevet fra militærtjenesten de sidste 3 år!

Om søndagen havde Elli og jeg en heldagstur med bus til Løkken. Vi fik kaffe på badhotellet og gik tur på stranden i et forfærdeligt blæsevejr, og det var samtidig hundekoldt. Vi fik lagt en masse planer på den tur, hvoraf de fleste gik op i røg, undtagen to: Vi blev ringforlovet i november og gift i december samme år!

En eftermiddag kom skipper op til os i mit lukaf og fortalte, at nu skulle vi have last til Vestkysten af USA, og derefter skulle vi gå i fast rutefart i Stillehavet mellem San Francisco og Pusan i Sydkorea med krigsmateriel, i hvert fald så længe krigen varede ved. Det viste sig heldigvis at være et C-rygte, idet jeg ellers nok var røget ind i nogle problemer med min arbejdsplads Lyngby Radio, hvorfra jeg kun havde orlov ét år.

Omsider oprandt afskedstimen, "omsider" fordi intet er så dejligt (for de fleste af os) som at komme ud på søen igen efter alt det spektakel og børneværelse i havn. 1. styrmands kone og Elli kørte fra skibet i en bil fyldt til randen med ubeskattede toldvarer. Fra skibet så vi dem slippe godt igennem toldstedet. Jeg kunne se Ellis røde jakke i lang tid.

Da freden nu havde sænket sig, forhalede vi til oliekajen for at bunkre (få dieselolie ombord) til turen syd på til Safi igen. Ved denne kaj steg hovmesterens kone af. Hun var en virkelig sværvægter, og alle holdt vejret, da hun balancerede ned ad lejderen. En ingeniør kom ombord, for nu skulle der "rettes pejler".

AALBORG - SAFI

Hen under aften afgang vi ad Limfjorden øst på til Hals Barre, hvor vi sejlede rundt i en times tid, mens pejleren blev justeret. Ingeniøren og lodsens gik fra borde, og så sejlede vi nord om Skagen, ned gennem Nordsøen, gennem Den Engelske Kanal - efterhånden 7. gang for mit vedkommende. Sejlturen fortsatte videre ned over Biscayen, ned langs Portugals kyst og til Safi i Marokko. Jeg havde hele tiden god forbindelse med nærmeste kystradiostation i de forskellige lande, idet jeg oplyste TR. Jeg fik altså brug for det, vi havde lært på telegrafistkursus vedrørende kaldesignaler på kystradiostationer over hele verden. Jeg véd blandt andet, at kystradiostationen på Hawaii hedder Wahiva Oahu, hvis jeg skulle få brug for det!

Kaptajnen (af besætningen som oftest benævnt "skipper"), syntes åbenbart, at det var en god idé med den mandolin, jeg fik købt i Aalborg. I hvert fald sad han herefter næster hver aften i mit lukaf og klimprede på den. Han kunne vist godt lære det, tror jeg. Ellers gik tiden med at snakke om besøget i Danmark. Jeg blev drillet ikke så lidt, fordi jeg tilsyneladende var blevet ribbet for rub og stub pengemæssigt under besøget, men det tog jeg nu let.

Vi passerede Dover en dejlig klar aften. Assistent Thomsen og jeg fik et parti skak. Det var i øvrigt en pragtfuld rejse ned til Safi, med masser af godt vejr og solskin. Jeg faldt i søvn en dag oppe på toppen under et solbad. Jeg havde et par anfald af tandpine, men heldigvis varede det kun et øjeblik hver gang.

Jeg tog selvfølgelig søfartspressen hver dag, og i den kunne vi høre om den dårlige sommer derhjemme. Når jeg sad og modtog søfartspressen, tænkte jeg tit på de gange, hvor jeg selv hjemme på Lyngby Radio havde siddet og skrevet denne på en såkaldt klaviaturperforator. På en perforator er der næsten ingen begrænsning for, hvor hurtigt man kan skrive. Ved tjenesten på Lyngby Radio

forventedes det, at man var i stand til at skrive de omkring 500 tegn i minuttet, som en telexmaskine kan acceptere. Jeg véd ikke, hvor hurtigt vi skrev på perforatoren, men det var mere end 500 tegn i minuttet. Resultatet kommer ud på en strimmel, hvor huller lige over hinanden er prikker, og huller skråt for hinanden er streger. Denne strimmel udsendes så til handelsflådens skibe ved hjælp af en transmitter, og hastigheden bliver sat til omkring 80 tegn pr minut. Denne hastighed svarer til det, som en telegrafist med et 2. klasses certifikat forventes at kunne modtage. Min uddannelse ved Post & Telegrafvæsnet kunne kun afsluttes med et 1. klasses certifikat, hvor hastigheden for modtagelse og aftelegrafering skal være mindst 125 tegn pr minut, mens telegrafister på navigationsskolerne normalt afsluttede med et 2. klasses certifikat, og først efter nogen sejltid i handelsflåden igen gik på kursus for at opnå et 1. klasses certifikat.

SAFI TIL KAPVERDISKE ØER

Mandag den 9. juli ved midnatstid ankom vi til Safi. Jeg afsluttede korrespondancen med Lyngby og Casablanca Radio (der var ingen kystradiostation i Safi) med Q-forkortelsen QTP Derpå blev alt skoddet til, rullegardinerne trukket for, nøglehullerne tilstoppet o.s.v. Denne gang ville vi prøve at undgå det svineri, som vi havde været ude for sidste gang, vi lastede "ørkensand".

Jeg hævede kun et mindre beløb til frimærker og den slags, for jeg havde købt, hvad jeg ville, sidste gang jeg var i Safi. Vi skulle sandsynligvis kun ligge 8 timer fra det øjeblik, vi kom til kaj, og det kom vi først næste morgen. Om formiddagen var jeg i byen med messedrengen og dæksdrengen og andre unge mennesker for at få dem fotograferet. Det med at tage besætningen med i byen, for eksempel til tandlæge, konsulat m.m. var et job, som telegrafisten tog sig af. Jeg havde jo ikke andet at lave, mens vi lå i havn, og mange af besætningen var ikke i stand til at gøre sig forståelige på andet sprog end dansk. Jeg var godt tilfreds med denne ordning, for så undgik jeg at "afspadsere" nogle af de søn og helligdage, jeg havde tilbragt på søen.

Om eftermiddagen gik jeg en tur op i byen alene. Det var helt dejligt at gå tur gennem de skumle araberkvarterer uden følgeskab af en araberdreng, som

ustandselig ville snakke om 2 ting: Souvenirs og piger. Jeg var oppe i højderne bag byen, hvor "de hvide" har deres huse.

Da jeg kom tilbage, overværede jeg et skænderi mellem en havnearbejder og vagtmanden ved landgangen. Havnearbejderen kunne ikke begribe, hvorfor hele hans familie ikke måtte komme ombord på skibet. Jeg overværede en troende araber, som præcis klokken 12 smed tøflerne og faldt på knæ på sit bedetæppe med hovedet vendt mod Mekka. Han bad en masse bønner, og til at holde styr på antallet brugte han fingrene på højre hånd. Om aftenen var vi nogle stykker, som var oppe i fæstningsruinen midt i byen. Den var uden tag, og vi havde en herlig udsigt udover byen og havnen. Vejret var mildt, og det var fuldmåne - alt sammen ting, som gjorde, at jeg sent glemmer denne specielle aften.

Næste morgen den 12. juli afgik vi fra Safi, bound for Santos i Sydamerika via de Kapverdiske øer.

Dagen efter passerede vi De Kanariske Øer, netop på min 25 års fødselsdag. Der var selvsagt ikke noget stort familieopløb i den anledning, men dagen vil alligevel blive husket på grund af følgende hændelse: Om eftermiddagen udeblev 2 mester fra kaffen, og messe-Peter fandt ham liggende livløs på dørken i hans lukaf. Han havde været så uforsigtig at rense noget tøj i tetraklor, og dampene fra denne væske var ikke noget, han havde haft godt af i varmen. Skipper gav mig ordre til omgående at indhente nogle gode råd ved Rigshospitalet i København. Jeg udfærdigede en såkaldt "medical" og startede med et kalde Lyngbyradio (OXZ OXZ OXZ DE OXDE OXDE OXDE QTC K). Da jeg havde kaldt uafbrudt i mindst en halv time, svarede Lyngby Radio endelig, ikke mig, men derimod hospitalsskibet "JUTLANDIA", som lå i Pusan i Sydkorea på den anden side af jordkloden. Jeg hørte, at skibet anmeldte et hav af telegrammer og radiobreve, så afslutningen af den korrespondance kunne jeg ikke vente på. I stedet omsatte jeg "medicalen" til engelsk og begyndte at kalde Casablanca Radio, som var nærmeste kystradiostation. Mens jeg sad og svedte over problemerne, kom skipper pludselig op i radiatorummet og spurgte: "Hvad sidder De og laver Gnist"? Det viste sig, at 2. mester ret hurtigt var kommet til hægterne igen helt uden gode lægeråd, men dette faktum var jeg altså ikke blevet orienteret om! Fra

denne halvrunde fødselsdag erindres også, at jeg sad på en lasteluge (dækket over et lastrum) og delte en kasse marcipanbrød med maskinassistent Jensen.

Jeg havde forbindelse med Lyngby Radio et par gange i døgnnet, udover at jeg aflyttede "trafiklisten" - en udsendelse, som af kystradiostationer udsendes flere gange dagligt og omfatter kaldesignaler på de skibe, der foreligger telegrammer til.

Jeg skriver dagbog over de ting, som hænder ind imellem. Når man skriver dagligt, vil der altid være noget at skrive om. Hvis man ikke gør det, kan indtrufne hændelser hurtigt gå i glemmebogen.

Jeg diskuterede dette med 1. styrmand, som indrømmede, at han sikkert ikke ville være i stand til at skrive mere end nogle få sider om alt det, han havde oplevet, siden han som 14-årig tog ud at sejle. Blandt andet havde han under 2. verdenskrig sejlet med et forsyningskib i hælene på amerikanerne, efterhånden som de angreb de øer i Stillehavet, som japanerne havde erobret. Måske han underdrev en smule, men alligevel! Min dagbog var grundlag for de mange breve, jeg sendte hjem til min kæreste og min familie, hver gang vi kom til en havn. Da vi nærmede os de Kapverdiske øer, modtog jeg et telegram fra kystradiostationen Mindelo Coa dèr.. Det kom fra en Hr. Silva, som ville være sikker på at få noget handel med os, mens vi bunkrede.

DE KAPVERDISKE ØER

Mandag den 16. juli anløb vi de Kapverdiske øer, der har omkring 250.000 indbyggere, som for størstedelen er mulatter og stammer fra dengang, øerne var en slags omladestation for slavetransporter fra Afrika til Amerika. Hovedstaden hedder Porto Grande (i dag Praia).

Allerede langt ud på havet blev vi mødt af byens handlende, som kom ud i hver sin båd roet af 4 mand. De gjorde ved hjælp af råbere opmærksom på, at netop deres varer var de absolut bedste og billigste. Ovennævnte Hr. Silva var en af de ihærdigste, men skipper måtte råbe tilbage, at vi ikke skulle ind i havnen, men blot have olie. Der var ellers omkring 20 handelsbåde, hvorfra man kunne købe

alt muligt såsom levende høns, bananer, souvenirs og sandsynligvis også deres gamle bedstemor, hvis vi skulle have brug for sådan én. Betalingen var cigaretter, og der blev faktisk handlet en del, da vi kom nærmere havnen. Jeg købte blandt andet et smykkeskrin lavet af johannesbrødkerner og en håndknyttet lysedug, alt sammen for en karton cigaretter, som vi havde givet 5 kroner for på skibet.

Øerne lå i en tågedis, da vi nærmere os, og vi sejlede forsigtigt ind mod havnen. Pludselig tårnede en bjergside sig op langs skibssiden, så vi blev klar over, at nu var det lige før! Vi kom ikke ind i selve havnebassinet, men ankrede op et stykke ude, hvor vi fik dieselolie ombord fra en pipeline.

Da vi først lå stille, kom der gang i handlen. Unge drenge tilbød at hente konkylier op fra havbunden til os - for en pakke cigaretter stykket. Jeg ville gerne have et par konkylier, og en dreng dykkede ned under vandoverfladen. Han blev væk i meget lang tid - for mig syntes det at være flere minutter - men så kom han da heldigvis op igen medbringende 2 flotte konkylier. Der var levende dyr indeni, men da Elli havde kogt dem ud nogle gange, blev de helt pæne. De blev i flere år hjemme brugt som lampetter over en sofa.

De handlende var meget ivrige efter at komme over rælingen og ombord på skibet. Skipper måtte derfor mod betaling af 5 shilling få den lokale politibetjent til at holde øje med dem. Han var en kæmpe stor neger og, viste det sig, noget af en snydetamp selv. Han blev overrasket i at stå på det glohede dæk og med sine bare tæer prøve at skrue et bronzedæksel af, men det blev desværre for ham opdaget!

Han prøvede også at få mig til at sælge de reserverør, jeg havde til senderen, men den gik heller ikke. Derimod købte han en gammel radio af mig - for en hel liter ægte parfume! Da vi var sejlet derfra, opdagede jeg, at den "ægte" parfume var det rene kildevand, men til gengæld ville politibetjenten opdage, at den radio, han havde købt af mig, desværre manglede sine 2 højttalere... noget som jeg bagefter ikke er videre stolt over at tænke på. Vi var i vandet alle sammen, selv om betjenten sagde, at der var masser af hajer. Men larmen fra de mange

både med handlende må have skræmt dem væk. I hvert fald mistede vi ikke en eneste mand på den konto!

Jeg købte, ligesom hver eneste af de øvrige ombord, en hel klase grønne bananer. Der var cirka 60 bananer på en sådan klase, og ”mærkeligt nok” modnedes de alle sammen på én og samme tid! Det skete i Sydatlanten, og vi spiste bananer, så vi var ved at kvæles. Alligevel måtte masser af dem smides overbord, efterhånden som de blev sorte og uspiselige.

OVER ÆKVATOR TIL BRASILIEN

Vi afgik fra de Kapverdiske øer, bound for Santos i Brasilien. Vi var mange, som så hen til, at M/S Nordfarer skulle passere Ækvator, og den dermed følgende ”dåb”. Sydkorset, som jo kun ses på den sydlige halvkugle, havde vi allerede observeret.

Desværre syntes skipper, det var en dårlig idé med sådan en dåb, og det var jo bare kedeligt al den stund, at jeg allerede havde rundsendt følgende til alle skibets messer:

EKSTRAUDGAVE AF SØFARTSPRESSEN

Ved redaktionens slutning dumpede en flyvefisk ned på dækket af M/S Nordfarer med følgende besked fra Kong Neptun:

”Alle I ferskvandssøfolk, som hidtil kun har pjasket lidt rundt i farvandet nord for Ækvator, er indtil nu kun en slags tobenede bolværksrotter! I skal nu overgå til de befarne saltvandssejlendes rækker, og for at dette kan ske, kræves at I bliver døbt i det reneste vand fra Ækvators badekar, som er 3000 meter dybt, så fortidens ferske smuds kan gå af Jer. Dåben omfatter en renselse, en korporlig tvætning, samt en gennemgribende hudafskrabning, før I kan få Hans Majestæts attest for, at I for resten af Jeres liv er rene nok til uden yderligere dåbsvask at kunne befare alle havene over Ækvator fra nord til syd og omvendt.

Flyvefisken blev sendt tilbage med hilsen og besked om, at dåb finder sted ombord på M/S Nordfarer lørdag eftermiddag klokken cirka 1400”.

Dåbshandlingen skulle altså, ifølge ekstraudgaven, desværre finde sted en lørdag, som er arbejdsdag. Den skulle jo helst finde sted på selve dagen for passage af Ækvator. Besætningen blev derfor som følge af den normale arbejdsdag som vanlig beordret til forskellige gøremål. Letmatros Andersson skulle således male toppen af formasten netop om eftermiddagen. Men dispositionen gav skipper et lidt dårligt forhold til besætningen et stykke tid.

Jeg havde på forhånd udfyldt de fine dåbsattester og givet navne til alle de, der for første gang skulle passere Ækvator, og det var temmelig mange. Da skipper som nævnt ikke gik ind for sagen, havde jeg tilladt mig selv at underskrive dåbsattesterne. Det skulle jeg ikke have gjort! Det faldt skipper meget for brystet, og han var lige ved ikke at komme i mit lukaf i flere dage! Vores tyske 2. styrmand underskrev min dåbsattest, og jeg fik navnet "delfinen".

3. styrmand og jeg holdt en mindre dåbshandling i bestiklukafet for alle de, der ikke før havde været over Ækvator, og dåbsattesterne blev udleveret, så mit arbejde da ikke var helt spildt.

Dåbsattesterne har på forsiden billedet af et skib, som passerer Ækvator, tilfældigvis netop på det sted, hvor vi passerede med M/S Nordfarer, og derfor er dette billede også sat på som forside på udskrifter af denne beretning.

Bestiklukafet er som nævnt et rum, som ligger i tilknytning til kommandobroen, hvor styrmænd og rorgængere opholder sig. I bestiklokalet er et skråbord med søkort, hvor den breddegrad, vi ligger på, bliver nedfældet på grundlag af sekstantmålinger af solens stilling i forhold til horisonten klokken 12 middag. Jeg skulle altid give nøjagtig urstilling fra BBC London i forbindelse med disse målinger. Længdegraden blev delvis udregnet på grundlag af stjernehimmels billeder, enkeltstjerner og planeter, som kendes nøje af enhver skibsofficer. Af "loggen" (fartmåleren), som trækkes i et reb fra skibets agterende, fremgik hvor mange sømil, vi havde løbet (sejlet) siden sidste positionsmåling, og dette var også med til at bestemme skibets omtrentlige position.

Det havde været meget varmt hele vejen fra Safi og skrås over Atlanterhavet til

Sydamerika. Men da vi nærmede os Ækvator, kom der vejrforandring til gråvejrs og støvregn. Samtidig satte passatvinden ind med vind fra samme side døgn efter døgn. Skibet svingede så meget, at når man lå i sin køje og kiggede ud af køjet, kunne man se vand og vand i lang tid, og derefter himmel og himmel i lige så lang tid. Det var mere, end jeg kunne holde til! Jeg spiste meget lidt på den tur, og jeg måtte kvitte rygningen af mine elskede "Hofnar" cigarer. Der var også de sædvanlige valseproblemer med skrivemaskinen, når skibet rullede til styrbord.

Jeg tilbragte en del af dagen med at ligge ude i stævnen af skibet og glo ned i vandet, hvor flokke af delfiner morede sig med at springe op af vandet. Af og til faldt der en flyvefisk ned på dækket. Tømmeren har lavet et sæt træsko til mig af palmetræ, da de sko, jeg havde købt i Rotterdam, var slidt op.

Jeg havde på overfarten nogle gevaldige anfald af tandpine i den tand, som blev forsøgt repareret i Emden. Nogle gange var det så slemt, at jeg tænkte: "Hvis det jager én gang til, så springer jeg ud over rælingen"! Tanken om, at der jo absolut ikke var noget at gøre, før vi kom Santos, gjorde ikke situationen bedre.

Høkeren forlangte pludselig, at vi skulle betale forud for det, vi agtede at købe af cigaretter, chokolade etc. den næste måned. Det var vist noget med hans termin derhjemme? En dag tog jeg sukker i min limejuice. Sikke gal han blev. Jeg blev oplyst om, at sukkeret kostede 1.40 kroner pundet. Der blev indført rationering på den måde, at vi alle sammen søndag morgen fik en dåse mælk og en dåse sukker, som skulle vare en uge! Ordningen var dog så tåbelig, at den kun holdt 2 søndage.

Storvasken foregår ved hjælp af damp. Det snavsede tøj kommer vi ned i en spand sammen med sæbe, og så leder vi spilkogende damp ned i spanden et stykke tid, indtil skidt er "blæst ud", og så skyller vi tøjet bagefter. Tørringen er jo ikke noget problem i den varme.

Skipper havde fået et dårligt forhold til besætningen, og det var egentlig en skam, for han havde været meget flink hidtil. 1. styrmand var anderledes vellidt af alle. Han holdt sig heller ikke for god til at få en kop kaffe i matrosmessen, når

vi havde "ladet gå for og agter" ved afsejling fra en havn. Den slags var efter skippers mening meget disciplinbrydende. Men han gav den, ligesom os andre, i shorts, uldtrøje og sutsko det meste af døgnet. Jeg opdagede senere, at sådan noget slet ikke kunne passe ind i en beskrivelse af forholdene på for eksempel et skib fra rederiet ØK.

Lyngby Radio kunne kun rækkes på frekvensen 12 Mhz om aftenen, og jeg havde forbindelse hver gang, jeg kaldte op. Der blev udvekslet en masse private noter mellem Elli og mig, så på den måde var det ikke særlig svært at være hjemme fra.

Hvilken frekvens, det var bedst at bruge på forskellige tidspunkter af året og døgnet, afhænger af solpletterne. Nogen forudsigelser herom tilgik ikke skibet i den tid, jeg sejlede. Men som telegrafist fra Lyngby Radio vidste jeg en del om radioforholdene hjemmefra til de forskellige destinationer i verden, så jeg var nogenlunde stillet.

En enkelt gang måtte jeg bede et andet skib om at QSP til Lyngby Radio, fordi jeg ikke kunne få forbindelse selv. Bagefter konstaterede jeg, at skibet sendte mine telegrammer ved hjælp af MCW (moduleret bærebølge), og han havde fået forbindelse med det samme. Det var ikke helt efter reglerne, men nød bryder jo alle love. Brugen af MCW blev helt forbudt nogle år efter, da denne modulationstype tager alt for meget plads op på radiobåndene.

Bortset fra de 5-6 timer, vi lå og bunkrede ved de Kapverdiske øer, så var vi undervejs i fulde 3 uger for at komme fra Safi i Marokko til Santos i Brasilien. Tiden kunne godt falde lang for os alle sammen, og det var måske også grunden til, at der var en del "murren i krogene". Det var nok noget, jeg tog for mere, end det var. Jeg havde jo ikke sejlet så længe, at jeg kunne bedømme den slags. Men jeg syntes altså ikke, at forholdene var helt gnidningsløse. Jeg selv spillede en masse skak med 4. mester. Den sport kunne der jo gå lang tid med.

Hele vejen over Sydatlanten havde vi styret efter øgruppen Fernando de Noronha, som ligger ud for det nordøstlige hjørne af Brasilien. Da vi nåede dertil, sejlede vi sydover langs kysten. Brasilien er et stort land, næsten lige så stort som

hele Europa, og strækningen langs kysten ned til Santos var på næsten 3000 kilometer. Sejlturen varede 8-9 dage, og det skyldtes blandt andet, at skibets motorer ikke var, hvad de havde været ved skibets bygning i 1929. På den sidste del af rejsen gik et eller andet i stykker 5 gange. Den ene gang var koksmathen nu skyld i miseren, idet han var kommet til at dreje på en forkert hane, så spildolien løb sammen med den rene dieselolie, og det gav selvfølgelig "skidt i karburatoren".

3 gange lå vi og drev for vejr og vind. Maskinerne var gået i stå, også hjælpemotoren, som skal oparbejde den nødvendige trykluft for at få dem i gang igen. Vi var heldige, at vejret var med os. Det var vindstille hver gang, vi lå og flød hjælpeløse omkring.

Når maskinerne så endelig gik i gang, skete med nogle gevaldige drøn, så skorstenen rystede, og vore trommehinder blafrede. Skipper rystede på hovedet og vendte blikket mod himlen. Han tænkte nok, at det her skulle gamle A. P. Møller bare vide. Vi var jo chartret ud til dette rederi. Da jeg skrev om disse ting i min dagbog, tænkte jeg: "Hvis nogen tvivler lidt på, om det her virkelig kan være rigtigt, så kan jeg godt forstå dem"!

Næsten alle havde deres private radio ombord, så skibet genlød af de dejligste samba og rhumbarytmer dagen lang. Når jeg skriver, at de fleste havde radio, er grunden den, at så godt som ingen af besætningen ejede en radio efter 16 dages ophold i Santos. De var solgt for at få penge til spiritus, souvenirs og piger.

Undervejs blev skibet gjort rent og flot overalt. Der blev malet og banket rust, så man ikke kunne få ørenlyd. Selv skipper og 1. styrmand gik i gang med at banke flere lag gammel maling af skottet (væggen) nedenfor kommandobroen. Jeg brugte nogen tid på, til stor moro for skipper, at lave en lampeskærm. Den var flot, men blev nu mest anvendt som værn mod den brændende sol.

Min radioforbindelse hjem til blev svagere efterhånden, som vi sejlede sydpå, og vifter og motorer lavede en del generende støj i min modtager. Ved elektrikerens hjælp fik jeg sat støjkondensatorer på de værste støjkluder, for eksempel på vores

hjælpemotor. Denne motor laver blandt andet isvand, men dens vigtigste funktion er at lave strøm og komprimeret luft, når skibets 2 hovedmotorer skal startes.

Vi sejlede forbi Rio de Janeiro, og med lidt god vilje kunne vi i kikkert skimte det 50 meter høje kors på toppen af Sukkertoppen, som ligger ved indsejlingen til byen.

SANTOS

Santos er verdens største kaffeeksporhavn, og der lugter også af kaffe overalt. Man havde det princip, at Brasiliens egne skibe først og fremmest kom til kaj, og derfor måtte vi ligge på tørn sammen med en halv snes andre udenlandske skibe inde i bunden af Santos-bugten, før vi kunne komme til. Vi lå cirka 100 meter fra kysten, som var dækket af skov. Indfødte padlede i kanoer langs kysten. Vi fik 3 overordnede toldembedsmænd ombord, og lige så snart de var forsvundet ind i skippers kahyt, startede et større cigaretsalg til de folk, som havde sejlet dem ud til skibet. Vi hørte senere fra skipper, at før der overhovedet kunne blive tale om, hvornår skibet kunne blive indklareret, måtte han stille 3 flasker skotsk whisky på bordet. Her, som i alle andre havne verden over, skulle myndighederne smøres godt, før de begyndte at snakke om det væsentlige. Toppunktet nåede skipper engang i Alexandria i Ægypten., hvor hver mand fra havnedelegationen forlangte en flaske whisky og en kasse cigarer, da de gik fra borde, udover den gode traktering, de allerede havde fået under forhandlingerne. Rederierne véd det, og kaptajnerne har en god repræsentationskonto til formålet.

Da vi bare skulle ligge og vente i bugten, tog 4 matroser i land med skibsmæglerens båd om aftenen. 2 af dem blev for fulde til at finde hjem. De forvildede sig ind på en militærforlægning, hvor de blev beskydt, dog uden at blive ramt. I vildt hurtigløb nåede de ned til kysten, hvor de til alt held fandt en robåd, der ganske vist var uden årer. Ved armenes hjælp fik de sig plasket ud til skibet, dyngvåde og efterhånden næsten ædru.

De andre 2 matroser nåede slet ikke ombord, før vi om morgenen begyndte

forhalingen ned ad floden og ind til havnen. De var omtrent klædt af til skindet, mens de havde været på bordel i byen. De blev roet ud til skibet af en indfødt, men han fik lov til at ro efter skibet hele vejen til kajpladsen, i alt cirka 4 ½ kilometer! Skipper ville ikke standse og tage dem op. Hele besætningen stod ved rælingen og grinede af dem. Vi kunne høre, hvorledes de skiftevis tiggede og truede for at komme ombord, og ind imellem parlamenterede de vildt med roeren om prisen, som jo steg og steg, efterhånden som de sejlede i skibets kølvand. Den ene havde tabt sine sko, og den anden manglede sine forlorte tænder. Hændelsen var kun en forsmag på de mange mærkelige ting, som skete for os under det 16 dages ophold i Santos.

Vi sejlede altså trøstigt ind mod den anviste kajplads, men lige pludselig nægtede skibet at sejle længere! Det ville ikke nærmere end 6 meter fra kajkanten. Der blev kastet tovværk og trosser ind for og agter og brugt spil på land og skib, men lige meget hjalp det. Skibet krængede kun lidt til siden, men rokkede sig ellers ikke ud af stedet!

Vi var altså gået på grund, og årsagen var, at saltkoncentrationen i havet i Nordatlanten ved Safi var højere end hernede i Santos. I Safi kunne vi således laste mere fosfat, før lastemærkerne på skibssiden viste, at nu var vi fuldtlastede. Ved Santos lå skibet dybere i vandet, og så skulle det jo gå galt. Det var et forhold, som 1. styrmand måske skulle have været opmærksom på, men man kan jo ikke vide alt.

Forsøgene på at trække skibet ind til kajen blev stoppet efter et par timers tid. Imens stod havnearbejderne og grinede af os. De var komplet lige glade med, om løsningen begyndte i dag eller i næste uge. Men sådan er vel den sydamerikanske mentalitet, her er ikke noget, som ikke kan vente til i morgen. Det var jo en "god" begyndelse på opholdet i Santos, der kom til at vare 16 dage, blandt andet fordi:

- Vi var ikke "landfast". "Ørkensandet" måtte fyldes i sække, som én for én blev båret i land på ryggen af havnearbejderne via en interimistisk gangbro bestående af 2 planker mellem skib og kaj.
- Der manglede jernbanevogne til borttransport af de ilandbårne sække.

- Det var regnvejr det meste af tiden.
- Undervejs havde en eller anden åbnet en forkert hane, så saltvand var løbet ned i lastrummene.
- Lige bag ved M/S Nordfarer lå et tankskib og lossede petroleum. På grund af eksplosionsfaren kunne vore spil ikke bruges til at hive sækkene op fra lasten, så længe det stod på.

Jeg var en dag til læge med 4 mand, der ikke selv kunne gøre sig forståelig. Jeg var også selv til tandlæge med min elendige tand, men i stedet for en reparation fik jeg udleveret noget "gurglevand" på en flaske. Den fik jeg aldrig åbnet, og efter afmønstring fik jeg nerven trukket ud hjemme i Danmark. Fidusen med gurglevandet var nemlig, efter den brasilianske tandlæges forklaring, at det skulle blandes med kogende vand og derpå hældes over tanden! Det chok, som nerven herved fik, ville få den til at trække sig tilbage efterhånden. Jeg afstod altså fra eksperimentet.

En af vore letmatroser blev syg og indlagt på et privathospital. Jeg var på besøg hos ham for at få nogle papirer underskrevet. Prisen på opholdet på den fine klinik oversteg sikkert, hvad det ville have kostet at sende ham hjem til Danmark med fly.

Jeg kæmpede ellers en fortvivlet kamp for at få noget at lave, efter at jeg havde brugt 4-5 dage på at lege turist. Der skulle nemlig afspadsres fridage til gengæld for de søndage, vi havde tilbragt i søen. Jeg kørte rundt i byen i sporvogn. Det var en billig fornøjelse, og jeg fik set byen.

Styrmændene skulle blandt andet sørge for, at skibet blev malet udvendig, men det var en næsten håbløs opgave, da der sjældent var mere end 2 ædru matroser eller letmatroser til rådighed ad gangen. Resten tog fri for at gå i land for at drikke og more sig.

Ved ankomsten til Santos var der 11 radioapparater henne agter. Ved afsejlingen var der kun ét eneste, nok fordi det ikke virkede. Herudover solgte dæksbesætningen noget af deres tøj og souvenirs for at skaffe penge til piger og spiritus.

Den brasilianske brændevin er lavet af blommer og kaldes "casjas". Den smagte ikke godt, men virkningen var betydelig. En af matroserne gav den de sidste dage kun iført pyjamas og sokkeholdere, de eneste klædningsstykker, han havde tilbage. Han måtte klare resten af turen ved at låne sig frem. Den omtalte brændevin var slem ved stemmen, og folkene hviskede til sidst kun til hinanden, også når de skændtes. En dag skulle 2 matroser til Sao Paulo for at få nye pas. De måtte ledsages af en pålidelig mand for at være sikker på, at de ikke drak de penge op, som skulle bruges til fornyelse af passene.

Også maskinfolkene skulle bestille noget. Der blev "trukket stempler". Jeg blev ikke klar over, hvad det arbejde bestod i, men der gik flere dage med at "trække" ét stempel, og det første havde de i øvrigt i fuldskab tabt på dørken, så den overgang var et spørgsmål, om det kunne bruges mere. Der var i alt 12 stempler "at trække", så det blev svært at nå inden afrejsen.

Det var gråvejr og regnvejr det meste af tiden. Det var jo vinter hernede på den sydlige halvkugle. Havnearbejderne mødte hver dag op ad formiddagen med stok og paraply. Intet hastede, og skipper var rasende over deres langsommelighed.

Jeg fik en hel dag til at gå med at "reparere" antenner, det vil sige aftørre antenneisolatorerne for salt, efterse antennetråden for "kinker" m.m. En dag var jeg oppe på toppen over kommandobroen sammen med tømmeren for at lave et eller andet. Pludselig strammedes wirerne fra spillene, og vi blev begge oversprøjtet af store klumper olie og fedt. Et øjeblik var jeg bange for, at tømmeren ville springe i luften, så gal blev han. Vores tøj blev aldrig det samme igen, selv om vi om aftenen brugte det meste af et pund margarine i et stakket forsøg på rensning. Samme aften kom 3. styrmand ombord efter at have købt 3 alligatortasker og 2 sommerfuglebakker. Han lavede forretning på alt muligt, og tingene skulle derfor sælges, når han kom hjem.

Søndag den 5. august tog tømmeren og jeg en bus til Sao Paulo. Vi kørte først gennem bananplantager og derefter ad stejle, men utroligt fine bjergveje op til den højslette, hvor Sao Paulo ligger. Vi kunne til tider se vejen sno sig 3 "etager" over os. Ved særligt farlige serpentinersving var placeret ambulancer, klar til

udrykning. Trafikken var større end den, man ser på Lyngbyvej hjemme. Trods tågen strøg busser og biler af sted med høj fart. Bjergsiderne var dækkede af et tæt buskads.

Sao Paulo er en moderne by med mange skyskrabere og amerikanske dollargrin i gaderne. Men før selve byen kører man igennem bydele, hvor husene mest består af blikskure. Her bor mange fattige mennesker, som forsøger at få noget at leve af i byen i stedet for ude på landet. Befolkningen er en blanding af den oprindelige indianske befolkning, portugisere fra kolonitiden og indførte slaver fra Afrika, og sproget er portugisisk. Der synes ikke at være noget raceskel overhovedet. Den store sanger, Benjamino Gigli, gav gæsteoptræden, mens vi var der, men vi havde ikke tid til at høre ham!

I stedet tog vi ud til slangefarmen i forstaden Butantan, som Sao Paulo er berømt for. Af cobraslanger dør laves modgift mod slangebid. Slangerne befandt sig i ovale ormegårde. På grund af det elendige vejr med regn og rusk tog vi snart tilbage til skibet igen.

Flere aftener var skibet mørkelagt, fordi lysmaskinen gik i stykker. Den nye "triker" (elektriker), vi havde fået ombord, var ikke alt for dygtig endnu, men han lærte arbejdet efterhånden, ligesom jeg selv gjorde det.

En dag var jeg en tur ovre på den anden side af den ø, hvor Santos ligger. Her er der en lang fin badestrand, Guaruja, ud mod Atlanterhavet. Turen foregik med tog. Der var virkelig flot, og badehotellerne så moderne ud. Men det lå ligesom i luften, at stedet ikke var for almindelige godtfolk, såsom telegrafister og sådan noget, så jeg tog hurtigt hjem igen.

En dag midt i ugen tog jeg igen til Sao Paulo sammen med en norsk telegrafist, en hører og dennes kone. Vi var atter i slangefarmen, hvorfra jeg tog nogle billeder. Da jeg jo havde været i byen før, kan jeg altså prale med at have været fremmedfører i Sao Paulo! Senere gik vi tur i byen, der vrimlede med mennesker på indkøb i de fine forretninger. Da vi blev kede af det, gik vi i biografen og så en film med Danny Kay, "The generalinspektør".

Da vi sejlede igennem Biscayen sidste gang, blev vi som nævnt overhalet af Ø. K. s/s "COLUMBIA". Jeg "snakkede" med skibet pr. blinklanterne og fik at vide, at de skulle til Santos ligesom os. Vi aftalte en fodboldkamp, når vi engang dukkede op samme sted. En dag gik jeg derfor en tur langs havnen for at finde "COLUMBIA". Havnen er stor, så der kan ligge en masse skibe langs kajen, men omsider fik jeg øje på hende. Hun var som sagt fra rederiet Ø. K., og dér kan man ikke sådan mænge sig med alle og enhver. Det fik jeg at vide af telegrafisten, som var i uniform med et eller andet fint på ærmet. Jeg ville gå ned ad lejderen og se skibet efter henne agter ved matroserne, men uha dada, det måtte jeg ikke. Jeg kunne i øvrigt fortælle telegrafisten, at vi desværre ikke kunne spille den aftalte fodboldkamp. Med skam måtte jeg begrunde det med, at vi simpelthen ikke ville være i stand til at samle så mange ædru besætningsmedlemmer på én gang!

Søndag den 12. august var 1. styrmand og jeg i et herligt solskinsvejr en tur rundt om hele øen, en tur som foregik dels med spurvogn og dels med bus. Jeg blev fotograferet ved Sao Vincentebroen. Dette billede, såvel som alle andre billeder fra min sejltid, blev taget med et gammelt kamera, der kun kunne tage sort/hvide billeder. Måske var det med farvefotos ikke opfundet, det var i hvert fald ikke noget, jeg kendte til dengang.

Midt i Santos ligger et spillekasino. Messedrengen og jeg var deroppe en aften for at nyde udsigten. Vi var også en dag oppe i højdedragene bag ved byen. Vi vadede op ad bjergsiden ad en snoet sti, hvor der ved siden af var en affaldsrende, der stank af al slags affald, afføring, døde rotter m.m., men alle, vi mødte så ud til at være glade og tilfredse.

Som dagene gik, opstod der mange rygter om, hvor vi skulle hen fra Santos. Én dag skulle vi til Australien med tømmer, en anden dag til Holland. Det var egentligt ret spændende med den trampfart. Vi vidste sjældent ret lang tid i forvejen, hvor i verden vi ville befinde os 14 dage efter. En dag kom min gode ven, den tyske 2. styrmand, frygtelig op at skændes med skipper, og det endte med, at han forlangte at blive sat af i første europæiske havn.

3. mester og jeg samt nogle stykker mere var en aften på "taxi-girl-restaurant"! Der var omkring 60 dansepigere, som sad rundt om dansegulvet, en plads midt i lokalet. Vi andre sad udenom ved små borde og nød nogle genstande. Ved indgangen havde vi fået udleveret et klippekort, ligesom ved radiobilerne i Tivoli. Det kostede så et vist antal klip at danse i for eksempel 3 minutter, og et ekstra klip, hvis man skiftede pigen ud midt under dansen. Midt på dansegulvet stod 3 "kontrollører", nogle unge mænd, og holdt øje med os dansende. De havde begge arme besat med stopure. Musikken spillede non-stop, og når vi holdt op med at danse, gik pigen hen til en af kontrollørerne og fik klippet ens kort. Jeg dansede en enkelt gang i cirka 30 sekunder, mente jeg altså, men det kostede alligevel klip for cirka 4 kroner. Maskinassistent Jensen blev lang tid ude i på dansegulvet, og han skiftede vist også pige flere gange. I hvert fald var hele hans klippekort opbrugt, og han måtte af med 18 kroner!

I øvrigt er Santos blandt søfolk mest kendt for, at en stor del af byens gader er fuld af bordeller. Byen er havneby, og der skal tjenes penge på de mange søfolk. Udover at slukke sømænds og andres behov på visse områder tjener bordellerne også som gratis opholdssted for søfolk, som bliver "agterudsejlet", altså ikke når at komme ombord, før deres skib forlader havnen. Den ene "tjeneste" er den anden værd! Pigerne lever af sømændene, og så må de selvfølgelig også gøre gengæld på mere end én måde. De fleste bordeller er registrerede, det vil sige, at pigerne bliver lægeundersøgt for kønssygdomme en gang imellem. Men mange bordeller var uautoriserede, og de var derfor billigere, men også farligere for kunderne. Man kunne aftale 2 slags "ydelser":

En shorttimer (populært kaldet "et skjorteærme") eller også en "allnight" - fik jeg fortalt af de andre.

"Almindelige" piger så man kun på gaden ifølge med en "tante" eller lignende. De var totalt utilnærmelige.

En af de sidste aftener sad jeg pengeløs, ligesom flertallet ombord på skibet. Lidt mistrøstigt sad jeg og bladrede i min afregningsbog fra M/S Jessie Mærsk, og minsandten om der ikke pludselig dryssede 13 dollars ud og faldt ned på dørrammen! Jeg fo'r op, eller rettere ned, til skipper og lånte yderligere 5 dollars. Derpå gik det i fuld fart op til den forretning, hvor jeg havde set lige den alligatortaske, som

Elli skulle have i morgengave. Jeg fik også købt en sommerfuglebakke til mine forældre og en til os selv. Det var også i Santos, at jeg kom i besiddelse af en lille porcelænselefant med guldfødder.

Enhver sømand skal have en "afregningsbog", der blandt andet omfatter aftryk af sømandsloven med alle dens bestemmelser om for eksempel af- og påmønstringer, begravelse til søs, disciplinære straffe og mange andre ting. Af afregningsbogen fremgår, hvad man har optjent og forbrugt af hyren, som består af månedslønnen plus eventuel overtidsbetaling samt betaling for mistede fridage. Da jeg sejlede var det kun 6 år siden, 2. verdenskrig sluttede, og derfor var mange farvande stadig farlige at besejle grundet minefare. Som tillæg til lønnen fik man derfor et "faretillæg", der var en vis procentdel af lønnen, afhængig hvor man sejlede. I danske farvande var der dengang et faretillæg på 45% for hver dag. Efter sejlads langs med Amerikas østkyst fik jeg et tillæg på 215 kroner i alt.

Lige ved havnen var der en slags "børsgade", hvor der hver formiddag var fremmøde af en masse mænd i fint tøj. Jeg tror de diskuterede kaffepriser og sådan noget. På gaderne i Santos kunne man selvfølgelig købe kaffe i boder. Man fik kaffen i bitte små kopper, stærk og begsort og halvt fyldt med sukker. Den var tyk som likør og smagte pragtfuldt.

Matros Johansen har ophævet sin trækseddel til konen derhjemme. Hun var alligevel utro, sagde han. Derpå solgte han alt, hvad han ejede og havde og drak pengene op, i alt 1600 "kruseduller" som var vores kælenavn for de brasilianske penge.

De fleste stempler i maskinen blev alligevel "trukket" efterhånden, så nu skulle der være en chance for, at vi klarer turen hjemover.

Opholdet i Santos var som beskrevet ret "fugtigt", og man kan let få den tanke, at "søfolk er da også nogle værre nogle". På den anden side må man indrømme, at der vel ikke er andre erhverv, hvor man for at tjene til føden må være væk fra familie, venner og hjemstavn i måske år ad gangen. Livet ombord kan være

hårdt, og når man så endelig kommer i havn, er der vel ikke noget at sige til, "at nu skal livet leves"!

Vi forlod Santos efter 16 begivenhedsrige dage, efter at maskinen var startet med de sædvanlige drøn. Vi havde ikke modtaget ordre om hvilken havn, vi skulle sejle til. Vi skulle bare "sejle nordpå" mod Cap Hatteras - et fyrtårn ud for North Carolinas kyst i Nordamerika. Undervejs ville vi så få telegram om nøjagtig bestemmelseshavn.

SANTOS - VESTINDIEN

Da vi havde sejlet nordpå langs Brasiliens kyst i 6 dage, begyndte skipper at spørge, om vi ikke var på "trafiklisten" fra Lyngby Radio. Jeg måtte beklagende sige til ham, at vi ikke var på, så der var altså ingen telegrammer til os, hvortil han svarede: "Det havde jeg såmænd heller ikke ventet". Men bagefter stak han og 1. styrmand hovederne sammen og undrede sig over, at der ikke snart kom besked om, hvor vi skulle sejle hen ad. Som dagene gik, blev skipper kortere og kortere, eller han havde i det mindste grund til det! Siden afgang fra Santos har han hele dagen travet frem og tilbage på underbroen ud for sin kahyt, brummende den samme melodi en dag ad gangen. Én dag "I alle de riger og lande", og næste dag "Kirkeklokker ej til hovedstæder" o.s.v.. Han startede i sutsko, og da de var slidt op, gik han over til travesko.

Jeg brugte fortsat megen tid på at ligge ude i boven af skibet og se på delfiner. En dag, det var høj søgang, hørte jeg skipper råbe til mig oppe fra broen, at jeg omgående skulle komme op til ham, hvilket jeg selvfølgelig gjorde. Straks efter så jeg fra kommandobroen, hvorledes hele skibets forstavn forsvandt i vandmasserne og så dukke op igen et øjeblik efter. Hvis jeg var blevet liggende ude i boven, var jeg nok blevet skyllet overbord, og så var denne beretning slet ikke blevet skrevet – sikkert tab for menneskeheden!

Skipper spurgte altså til trafiklisten, som telegrafisterne aflytter med jævne mellemrum for at høre "om de er på". Lyngby Radio udsender trafiklisten med kaldesignaler på frekvensbåndene 8, 12 og 16 Mhz. Når ens kaldesignal er på

trafiklisten, starter man med at kalde Lyngby Radio på den af de 3 frekvenser, som er den mest gunstige på netop det tidspunkt af døgnet. Imens sidder telegrafisterne hjemme på Lyngby Radio og drejer frem og tilbage på modtagerskalaen for at opfange kaldesignalet på de skibe, der kalder. Man kan godt komme til at kalde i meget lang tid, og da det er det samme opkald, man sender den ene gang efter den anden, er det muligt at foretage sig alt muligt andet imens, for eksempel snakke med besøgende, læse i et blad eller andre ting. Når Lyngby Radio hører et skib kalde, standses transmitteren (senderen), som udsender trafiklisten, og i selv samme øjeblik er der måske 3 eller flere skibe, som på én gang svarer med deres kaldesignal i håb om at blive hørt. Svaret fra M/S Nordfarer lød eksempelvis:

OXZ	(kaldesignalet for Lyngby Radio)
De	(fra)
OXDE	(kaldesignalet for M/S Nordfarer)
QTC3	(Jeg har 3 telegrammer at sende)

Hjemme på Lyngby Radio svarer man det skib, man har hørt, og derpå udveksles foreliggende telegrammer og radiobreve. De skibe, som ikke blev hørt, må tålmodigt vente på denne udveksling og, når den er slut starte forfra med at kalde, når Lyngby Radio igen starter udsendelse af trafiklisten. Dette "lotterispil" var som tidligere omtalt grunden til, at jeg ikke straks kunne sende min "medical" hjem til Rigshospitalet vedrørende 3. mesters tetraklor-tilfælde ud for Afrikas kyst. Både JUTLANDIA og "Nordfarer" havde svaret Lyngby Radio på én gang, men det var altså JUTLANDIA, som blev hørt og derved først fik sendt sine telegrammer m.m.

Når det kunne være svært for Lyngby Radio at høre opkald fra skibe, der kaldte, skyldtes det, at alle kaldte "hulter til bulter" indenfor et frekvensområde, og de skibe, som havde den kraftigste sender eller de bedste antenner, blev naturligvis hørt først. Nogle år senere gik man over til krystalstyrede skibssendere, således at signalerne gik rent ind på en ganske bestemt frekvens.

I dag bruger man jo ikke mere prikker og streger. I stedet skriver skibsofficeren sit telegram på en computer. Via satellit sendes det til Lyngby Radio, hvor det lander i en "opsamlingscomputer". Rederierne er i direkte kontakt med denne computer, så de selv kan "trække" deres telegrammer ud ved hjælp af en trykknop.

Med udgangen af januar måned 1999 sluttede al telegrafi-korrespondance på Lyngby Radio. På de fleste kystradiostationer verden over var telegrafi enten ophørt eller sluttede kort tid efter. En epoke på omkring 150 år med udveksling af telegrammer ved hjælp af prikker og streger var forbi.

Som tidligere fortalt var der en masse bordeller i Santos. Heriblandt også nogle "uautoriserede", som derfor havde en billigere "betjening", men hvor der samtidig var fare for at få en sygdom eller to. Dette faktum gav sig udslag i, at 6 besætningsmedlemmer nogle dage efter afrejsen fik den sygdom, man populært kaldte "spanske klodser"! Den viste sig ved, at testiklerne svulmede voldsomt op, så de nærmest hang nede mellem knæene! Hver morgen stillede de sygdomsramte op på dækket i en række, trak bukserne ned, og så gav 1. styrmand dem hver et skud penicillin i bagen. En uges tid efter var alle kureret! Besætningen var selvfølgelig også interesseret i, hvilken havn vi skulle til.

Spørgsmålet diskuteres overalt på skibet. Besætningen kom til mig og spurgte : "Hvor skal vi hen? Må du ikke sige det, gnist"?

Endelig en dag fik jeg telegram om, at vi skulle til Cuba efter sukker. Lasten skulle fragtes til Grækenland. Kun skipper og jeg vidste det, og det var godt det samme, for der gik ikke mere end et døgn, så kom et telegram med kontraordre! Vi skulle ikke til Cuba, men i stedet bare sejle videre nordpå mod Cap Hatteras. I sådant tilfælde føler man sig helt betydningsfuld som den eneste mand ombord, der er i stand til at komme i forbindelse med omverdenen.

En dag fandt jeg på, at nu skulle mit lukaf males ordentligt. Det fik jeg næsten en uge til at gå med, men så skinnede det også overalt. Dørken fik 3 gange skibslak, nu jeg var i gang!

Maden var sådan set meget god, men der vil jo altid være nogle, som kværulerer alligevel. Undervejs til Santos var der blevet klaget over kartoflerne. Jeg skrev nu ikke under på ”klagesedlen”, blandt andet fordi at det med mad aldrig har interesseret mig ret meget. Det viste sig at være meget godt, for en analyse fra et eller andet institut i Santos godtgjorde, at der intet var i vejen! Der har også været ballade over høkerens priser, som nogle finder for høje, men jeg i havde jo ikke nogen som helst anelse om, hvorledes priserne var på andre skibe.

Endelig en dag modtog jeg telegram om, at vi skulle gå til øen Skt. Thomas, en af øerne i det Caribiske hav, for at bunkre. Derfra skulle vi sejle til Albany i staten New York. Her skulle vi lastes med korn, der skulle fragtes til Marseilles.

Matroserne fik travlt med at rengøre lastrum. Pumperørene til vore tanke var tilstoppede af fosfat, og indtil de var reparerede, vadede matroserne rundt i mudder til knæene i bunden af lastrummene. De sagde, der var dejligt køligt dernede. Vi passerede i den periode Ækvator for nordgående.

OPHOLDET PÅ - OG AFGANG FRA SKT. THOMAS

Den 31. august tidligt om morgenen ankom vi til Skt. Thomas efter en rejse på cirka 14 døgn. Vi havde ellers sejlet helt hurtigt, næsten 12 sømil i timen, eller omkring 18 kilometer, hvilket var pænt for sådan et gammelt skib. A. P. Møllers nye skib ”Knud Mærsk” skyder en fart på op til 40 kilometer i timen.

Hvad jeg skrev i min dagbog om opholdet på De Vestindiske Øer med påfølgende afrejse, kan nok få den mest godtroende til at tvivle på, om det nu kunne være rigtigt alt sammen. Allerede mens jeg skrev, syntes jeg godt nok, at det var mærkeligt, det gik godt! Hvis jeg havde været en gammel erfaren søulk, er det heller ikke sikkert, at jeg havde reflekteret så meget over de begivenheder, som skete omkring mig, men det var jeg absolut ikke, så jeg havde ikke noget sammenligningsgrundlag.

Jeg så solen stå op over bjergene på Skt. Jan, da vi sejlede ind på reden ud for havnebyen Charlotte Amalie på Skt. Thomas. Da jeg meddelte Lyngby Radio, at nu gik vi i havn, fik jeg råd om ikke at drikke mig for fuld i den vestindiske rom!

Lige før os kom en fransk handelsdamper ind, og så måtte vi vente en hel dag på at komme til, og det var jeg ikke ked af.

3. styrmand og jeg var de eneste på skibet, som fik lov at komme i land. Vi blev roet ind af 2 negre. Vi gik en tur op i højderne i smeltende varme. Her oppe fra så, vi at M/S Nordfarer ud på eftermiddagen blev forhalet ind til bunkerpladsen i havnen.

Det var forår på øen. I hvert fald var der en masse blomster og friskgrønt løv på træerne. Vi så mahognitræer, kæmpekaktusser, grapefrugttræer, og langs vejene var der figentræer. Hele øen syntes at summe af velvære. Vestindisk Kompagni har en villa liggende fornemt tilbagetrukket på bjergsiden over byen. På murstengælænderet sad et firben, der var større, end vi troede muligt. På vejen kom vi i snak med "neger Petersen" og hans kone. De passede hus for en læge, som boede i et flot hus, medens negerparret boede bakerst i haven i noget, der lignede et forvokset hundehus. De kunne ikke tale dansk, men de kunne huske, at en dansk prins Christian og en prins Carl havde besøgt øen engang i 1906.

De Vestindiske Øer var i dansk besiddelse til 1917, hvor de blev solgt til USA for et beløb svarende til cirka 94 millioner kroner. Min mormor, som blev over 100 år, fortalte engang, at hun havde stemt imod salget, mens min morfar havde stemt for. Øerne var en slags amerikansk koloni, da jeg var der, men nu har de en slags selvstyre under USA med en guvernør, senat m.v.

3. styrmand og jeg kom ned fra højderne for at handle lidt ind i byen. Det var ganske vist torsdag, og dør på øen er denne dag "helligdag" i de 3 sommermåneder, men der var enkelte forretninger åbne alligevel. Jeg købte en smykkeæske for dog at have noget med hjem der fra, og så købte jeg selvfølgelig en kasse rom med 12 flasker for omkring 75 kroner i danske penge. Kassen blev købt i en forretning, der hed "Elverhøj", og de fleste gadenavne var i øvrigt danske, for eksempel Nørregade, Kanalgade o.s.v. Vi besøgte en gammel dansk fæstning, og jeg blev fotograferet foran en statue af Christian den IX.

Ikke så snart var skibet kommet til kaj, før sælgere og ikke mindst sælgersker væltede ombord. Jeg købte en flaske Bay Rhum, en slags barbersprit. Desværre var vores tyske 2. styrmand ikke klar over, at Bay Rhum ikke havde meget at gøre med den rigtige gode Sankt Croix rom, så han havde nået at drikke en hel flaske barbersprit blandet op med Coca Cola, før vi kom til med den rigtige rom og forklarede ham fejltagelsen! Da det mørknede, pakkede handelsfolkene deres varer sammen. De blev hentet i store dollargrin, så det kan ikke være helt dårligt at handle med sømændene.

Jeg traf havnefogeden, som var dansker og hed Jensen. Han sagde, at det blevet betydeligt bedre at være på øerne, efter at Amerika havde købt dem. På mit spørgsmål om, hvornår han sidst havde været i Danmark, svarede han: "1908"!

Vi kom mægtigt i stødet alle sammen. Skipper sad fra om eftermiddagen og til ud på aftenen og drak med havnemesterens norske kone. Alle havde selvfølgelig købt adskillige flasker rom her, hvor man kunne få dem for en billig penge. Resultatet var derefter: Ingen kunne vist prale med at være helt ædru, da afsejlingstidspunktet nærmede sig. Vi havde en svejtser ombord som smører. Han var altid på kant med den øvrige besætning. Han hed Hefti, og det navn passede godt på ham. Under det almindelige drikkeri kom han ud på aftenen op at skændes, og det endte med, at han trak en lang kniv og for på 3. styrmand. Denne var et "kæmpebrød", så Hefti blev hurtigt afvæbnet, og han kniv forsvandt i en bue ud i havnebassinet. Det blev han selvfølgelig mægtig sur over, og pludselig løb han i fuldt firspring op ad lejderen til kaptajnens kahyt for at klage sin nød. Men skipper stod bare og grinede af ham. I sin omtågede tilstand opdagede han slet ikke, hvad sagen drejede sig om, før 1. og 2. styrmand greb Hefti og under et gevaldigt slagsmål, hvorunder 1. styrmands stavlygte blev knust mod rælingen, fik slæbt ham ned i hans lukaf. Her blev han låst inde for det næste døgn, og han blev sat fra borde, da vi nåede Albany i USA.

Stemningen på skibet blev højere og højere, og da vi skulle sejle, ville skipper absolut prøve at komme ned på kajen for at sige havnemesteren tak for lån af konen. Det kom han ikke godt fra. Han tumlede på hovedet ned ad landgangen

og faldt lige i armene på havnefogeden, som møjsommeligt måtte hjælpe ham ombord igen!

Ud på aftenen kom lodsens ombord. Han gik op på broen, og vi lagde fra kaj. Høkeren og jeg stod ved rælingen, og vi syntes godt nok, at vi kom så underligt afsted. Det viste sig da også, at agtertrossen slet ikke var taget, og derfor drejede skibet i en stor bue rundt langt kajen! Trossen blev løsnet, eller også sprængtes den, i hvert fald passerede vi et øjeblik efter en bølge, der repræsenterede et skær midt i havnebassinet, og den gned med stort spektakel langs med skibssiden. Høkeren og jeg blev jo lidt urolige, og vore uro steg betydeligt, da vi pludselig opdagede, at lodsens havde forladt broen og stod ved rælingen ved siden af os! Han var blevet uenig med skipper om styringen ud af havnen, og nu kunne skipper selv bestemme farten uden lodsens hjælp. Han forlod i hvert fald broen!

Da bøjen begyndte at skrabe mod skibssiden, måtte skipper komme ned til lodsens og bede om godt vejr, hvorefter lodsens sprang op på broen og fik beordret ”fuld kraft frem”, lige før vi rendte på grund på den anden side af havnebassinet! Det var den mest hasarderede afgang fra havn, jeg kom til at opleve, men døgnets oplevelser var langt fra forbi!

Efter at lodsens i nogen tid havde forsøgt at forklare skipper og 3. styrmand om de forskellige fyr, der glimtede alle vegne, gik han fra borde, og overlod os til vores skæbne. Jeg gik ind til mig selv og telegraferede til Lyngby Radio, at nu var vi afgået fra Charlotte Amalie. Da det var overstået, syntes jeg, der blev så underligt stille. Det skyldtes, at vi lå med stoppet maskine!

Ude på broen var der en larmen og diskuterer. Jeg gik derud og fandt skipper og 2. og 3. styrmand i færd med at forsøge at finde ud af de forskellige fyr. Ærlig talt, så syntes jeg også, at det blinkede med fyr overalt, og jeg var endda nogenlunde ædru. Jeg kunne levende forestille mig, hvor mange fyr de herrer så, i deres tilstand. Så gik jeg ind til mig selv og lagde mig fuldt påklædt i køjen, forberedt på det værste, idet området vart fuldt af småøer og skær.

I løbet af natten stoppede maskinen 4 gange, og så vidt jeg kunne forstå på den efterfølgende diskussion i bestiklukafet, så sejlede vi rundt og ledte efter Skt. Croix! Da 1. styrmand, som altid var sober og ædru, overtog vagten klokken 4 om morgenen, sejlede vi fuld kraft frem, men 3. styrmand var ikke sikker på, hvor vi sejlede hen ad! Da det blev lyst, lykkedes det 1. styrmand at finde ud af vores position og få drejet stævnen i den rigtige retning nordpå.

VESTINDISKE ØER TIL NEW YORK

Turen op langs Amerikas Østkyst til New York tog en smule længere tid end beregnet. På en vagt opdagede 1. styrmand, at rorgængerens styrede den gale vej. Han havde stået og styret 180 grader forkert i en times tid!

Vi nød i øvrigt turen nord på. Det var herligt varmt vejr hele tiden. Om aftenen samledes nogle af os til kakaogilde i koksmathens lukaf, som lå under redningsbådene

Da vi nærmede os New York blev vi flere gange overfløjet af luftskibe fra kystvagten. De kontrollerer, at skibene ikke smider spildolie ud i vandet nærmere en 50 sømil fra kysten.

Mindst 4 af besætningen skal afmønstre i Albany, her iblandt Hefti fra Svejts. Der var en del drikkeri undervejs, fordi enhver med respekt for sig selv som sagt havde indkøbt nogle flasker ekstra rom til at forsøde tilværelsen med. Måske var det årsagen til, at rorgængerens en overgang havde styret forkert?

Undervejs på turen til New York udvekslede min kæreste, Elli, og jeg mange "noter" om min fremtidige tilværelse. Vi var begge ansat på Lyngby Radio, og dér har man tjenester, der ligger som morgenvagter fra 07 – 15, eftermiddagsvagter fra 15 – 23 eller også nattevagter fra 23 – 07. Resultatet var, at vi kun i heldigste tilfælde havde fri på samme tid. Jeg var interesseret i et mere "almindeligt" job i land, samtidig med at jeg var betænkelig ved at opsiges min stilling som embedsmand ved Post & Telegrafvæsnet. Enden på det blev, at jeg søgte chefen for Telegraftropperne om at blive optaget på Hærens officersskole. Jeg fik et telegrafisk svar, som gik ud på, at officersskolen netop var begyndt, men i stedet

ville man tilbyde mig et job som underviser. Dette tilbud modtog jeg, og efter afmønstring i Oslo i november 1951 blev jeg ansat som radiolærer i Høvelte. På det tidspunkt kunne jeg ikke ane, at jeg i den stilling de næste 40 år skulle uddanne omkring 3850 soldater og konstabler som telegrafister i forsvaret.

Den 5. september ankrede vi op i New Yorks havn, lige ud for FN's høje bygning. Flodlodsens ville ikke tage os ad Hudson River før næste dag.

Om aftenen mødtes 2. og 3. styrmand og jeg i biblioteket. Vi spillede "Bedstemor med slag i", og drak te med rom. Senere blev det til rom med te, og så husker jeg ikke mere, før 1. styrmand vækkede mig klokken 5 om morgenen, hvor jeg lå i dyb søvn oppe på broen. 1. styrmand kunne næsten ikke kende mig, fortalte han, og da jeg fik set mig i et spejl, kunne jeg forstå hvorfor. Mit hoved var indsmurt i en blanding af smøreolie og savsmuld, hvor det så var kommet fra? Den næste time gik med at gøre rent, først og fremmest på kommandobroen og senere på kaptajnens dør, som var snavset til af "et eller andet". Dernæst gik jeg i gang med at rense mit hoved. Det foregik med sæbe, men mest ved hjælp af en pincet, idet jeg i et anfald af optimisme havde forsøgt at anlægge skæg! Dette var efter flere ugers forløb blevet til nogle stubbe hist og her, og ind imellem disse stubbe sad blandingen af olie og savsmuld, sikke et arbejde!

Der kom post ombord næste morgen, her iblandt 6 breve til mig. Desværre var jeg ikke i stand til at læse dem, før vi var kommet næsten op til Albany.

Flodlodsens kom ombord ved 7-tiden, og så begyndte turen op ad Hudson River til Albany, cirka 8 timers sejlads fra New York. Lodsens lignede en gammel dansk husmand fra heden. Han beklagede sig over den ringe fart, som M/S Nordfarer kunne løbe. Han fik sin middagsmad op på broen, spiste kødet og lod resten ligge!

Undervejs passerede vi opankrede "Liberty-skibe", som nu lå og ventede på en ny krig? Denne type lastskibe på omkring 8000 tons blev bygget i hundredvis for at transportere krigsmateriel fra USA til slagmarkerne i Europa under 2. verdenskrig, men efter krigen var de altså blevet overflødige.

Jeg var ikke så godt tilpas og gik derfor glip af fængslet Sing-Sing og militærakademiet West Point, som ligger op ad floden et stykke fra New York. Jeg ville så se seværdighederne på tilbageturen, men da var det desværre mørkt. Mange år senere blev jeg af amerikanske værter vist rundt på West Point, hvor de fleste amerikanske officerer uddannes.

Det var regnvejr næsten hele vejen op til Albany, men det gjorde ikke noget for min skyld, for jeg lå mest ned. Jeg havde undervejs forbindelse med WSL, den største af de mange kystradiostationer, som ligger ved indsejlingen til New York. Jeg stod en tid med messedrengen ved rælingen og så ind mod flodbredden. Vi snakkede indianerbøger og forestillede os, at der pludselig kom en kano med fjendtligsindede indianere fra Mohikanerstammen, som jo holdt til netop i dette område.

ALBANY

Den 7. september lagde vi til kaj i Albany, og straks begyndte nogle tømrere at bygge vore 5 lastrum om. De skulle ved hjælp af langsgående træskotter opdeles i flere rum.

Hvis kornet blev lastet i ét stort rum, ville det skride til siden under søgang, og skibet risikere at tippe rundt og gå til bunds.

Albany er den næstældste by i USA og har siden 1797 været hovedstad i staten New York. Jeg havde flere fridage til gode og benyttede opholdet til at se på byen, som har mange parker og skyskrabere. Især regeringsbygningen Capitol var flot - ligesom i de øvrige amerikanske stater, idet alle regeringsbygninger er bygget over den samme læst.

Lørdag aften var maskinassistent Petersen og jeg i byen. Samme maskinassistent var for resten blevet lidt upopulær hos skipper, fordi han havde pjækket 2 dage for at besøge familien i New York. Vi skulle ud og se på en danserestaurant, som han havde snakket meget om, men det viste sig, at der ikke var offentlig dans om lørdagen.

Vi gik rundt i byen i stedet og så blandt andet et karnevalsoptog. Optoget var led i en fest ved en kirke for en eller anden sekt. Kirken var behængt med guirlander og ledninger med neonlys. Der var masser af mennesker, skrigeballer, truthorn og et frelserorkester, som spillede hot-musik.

Da vi stod og kiggede ved et gadehjørne, standsede pludselig en bil ud for os, og en mand råbte: "Er I svenskere"? "Nej, vi er danskere", sagde vi. "OK, skidt med det, hop ind i bilen og lad os tage ud og male byen rød"! Manden var fin, parketgulvefabrikant og havde 350 dollars på sig. Vi var masser af gode steder. Han var i forvejen godt i stødet og fortalte blandt andet om et sammenstød, han havde haft med sin bil om formiddagen - men det var han stukket af fra! Det kunne vi jo nok synes, at det var ikke videre pænt, men på den anden side var det jo ikke vores problem, så længe han gav ud på os. I en bar fik jeg en del glaspinde til at røre rundt i groggen med, når jeg engang kom hjem. Ved bardisken sad en mand, der havde en diamantring på fingeren. Jeg véd ikke, om det var på grund af min tilstand, men de "lyn", som ringen udsendte, hver gang han bevægede hånden, har jeg ikke set tilsvarende siden. Da vi ikke kunne tage mere, kørte den flinke finne os ned til skibet, og vi sagde "mange tak" for en hyggelig aften!

Det var jo meningen, at 4 af besætningen skulle afmønstre i Albany, men så viste det sig, at der i New York havn lå flere skibe, som ikke kunne få tilladelse til at sejle grundet mangel på mandskab. Vi skulle altså ikke regne med at få erstatning for dem, der afmønstrede. Men smøreren Hefti, blev smidt i land, selv om det holdt hårdt.

Maskinchefen havde drukket alle pengene op, både de penge, han havde hævet til sig selv, men også de penge, han skulle bruge til afregning med folkene fra maskinen, herunder Hefti. Maskinchefen var gået i land med 3. mester, og de fleste overværede seancen, da de kom hjem til skibet i taxa om morgenen. De blev læsset ud på kajen, og taxachaufføren gennemrodede deres lommer for at finde penge som betaling for turen. Begge pralede senere af, at de havde været

hos nogle meget dyre ”piger”, der kostede 30 dollars hver. Ved middagstid fik maskinchefen rejst så mange dollars, at Hefti kunne blive afmønstret!

Om eftermiddagen var maskinchefen og 3. styrmand oppe at slås i maskingangen. I det hele taget var maskinchefen lidt til grin for os alle sammen. Han tøj lignede en størknet mudderpøl. Skipper fortalte, at han havde været inde ved ham om formiddagen. Da lå han og var ved at blive kvalt, fordi han havde fået snoet slipset to gange rundt om halsen, og han kunne ikke få knuden op! Senere på eftermiddagen hørte jeg ham råbe til 1. og 2. styrmand: ”Dér går jo røven af 4. division”!

Mens vi lå i Albany, tænkte jeg flere gange på at benytte en fridag til at tage en tur til Niagara-vandfaldene. Det blev nu ikke til noget, fordi jeg alligevel ikke fik tid eller måske ikke ville bruge penge på turen. I hvert fald så jeg dem først mange år efter. Jeg var med koksmathen ombord på et amerikansk skib, som lå nær ved os. Her besøgte vi to danskere, som netop var påmønstret. Skipper blev kaldt til møde i New York. Han fløj frem og tilbage, da det var samme pris for en togtur.

Det var i øvrigt strålende solskin hele den uge, vi lå i Albany. Jeg lå på toppen og tog solbad, mens der var travlhed med at sætter skotter op. Da det arbejde var endt, tog lastningen af korn kun kort tid. Kornet løb ned gennem rør, der endte i hver af de 5 lastrum.

Jeg hævede en del dollars og købte ind med henblik på giftermål, når jeg kom hjem. Jeg brugte hver en nikkell, og der var til sidst knap nok til frimærket på det sidste brev, jeg sendte til min kæreste.

OVER ATLANTEN FOR SIDSTE GANG

13. september passerede vi Washington Bridge på vej syd på gennem New York, bound for Marseilles i Sydfrankrig. Vi havde en del gråvejrs på turen, og jeg lå syg nogle dage af maveforkølelse. Jeg havde besvær med forbindelsen til Lyngby Radio næsten hver dag, men det blev ikke nødvendigt at bede andre skibe om hjælp til at sende mine telegrammer.

Sikkerheden til søs var som nævnt tidligere baseret på telegrafistens manuelle udsendelse af nødmelding i tilfælde af forlis. I dag har de fleste skibe, også i redningsbådene, et avanceret system, der er baseret på satellitter. Systemet opdateres kontinuerligt, således at det hele tiden indeholder skibets nøjagtige position. I tilfælde af nød, vil nødmeldingen blive udsendt automatisk, og den vil ikke være behæftet med usikkerhed angående positionen.

Teknikkens fremskridt på dette område blev mødt med megen skepsis blandt skibsofficererne, som sagde, at de ikke ville basere deres overlevelse på teknik, og de ville derfor ikke af med skibstelegrafisten. Men denne er altså nu afskaffet. Hvis nødmelding i tilfælde af skibets forlis ikke når at blive sendt, før det synker, så vil en såkaldt EPIRP blive udløst og fra søen ustandselig udsende nødmelding med skibets navn og position.

En dag var der telegram til 1. styrmand, hvori det meddeltes ham, at hans far var alvorligt syg. I de følgende døgn kredsede han omkring radiolukafet for at være i nærheden, når der kom nyt hjemmefra. Et par dage efter den første meddelelse, kom der telegram om, at nu var hans far død. 1. styrmand stod direkte bag ved mig og så, hvorledes jeg bogstav for bogstav nedskrev den alvorlige besked.

Apteringen forrest på skibet under kommandobroen og telegrafistens lukaf var forbeholdt kaptajnens kahyt og styrmændenes lukafer. Midtvejs på skibet boede alle, der havde med maskinen at gøre, og henne agter boede dæksbesætningen og smørerne.

Vi passerede Gibraltar om natten og styrede som beordret mod Marseilles. Nogle timer senere fik jeg telegram om, at vi i stedet skulle gå til en nordafrikansk havn, hvilket senere igen blev konkretiseret som Philippeville i Algier.

PHILIPPEVILLE

Vi ankom til Philippeville lørdag den 29. september. Byen var ren og pæn, men lignede ellers Safi i Marokko med mænd i bukser efter sækkemoden, og kvinder tilslørede til op over næsen.

Losningen begyndte straks efter ankomst. I alle lastrum var der arabere, som fyldte kornet i sække, som ved hjælp af skibets spil blev hejst op på dækket. Herfra bar havnearbejderne dem på ryggen via en landgangsbro ned på kajen til de ventende godsvogne. En middagsstund ville jeg gå ned i et af lastrummene for at studere arbejdet nøjere. Undervejs ned ad den stejle lejder blev jeg mistænksom og kiggede ned. Alle araberne stirrede op med forventningsfulde øjne, og jeg røg hurtigt op igen.

De kan selvfølgelig ikke have været homoseksuelle alle sammen, men tilbøjeligheden hertil siges at være meget udbredt på de kanter.

2. og 3. styrmand har været halvfulde i eftermiddag, og pludselig ville 3. styrmand have skippers ord for, at han kunne blive afmønstret, når vi kom til Rotterdam. Vores elektriker fandt pludselig ud af, at han ville i land, på trods af at halvdelen af dækspillene, der brugtes til at hive de fyldte kornsække op fra lastrummene, ikke virkede. Sikken en ballade der blev.

I aftes ville jungmanden tæve 1. styrmand. Han må have været helt fra koncepterne, for 1. styrmand var vist den sidste nogen ville prøve at tæve i ædru tilstand.

Jeg tog kun 2000 francs op og købte som souvenir en pibe med udskåret araberhoved. Øjnene på dette hoved lyste op, hver gang jeg bakkede på den. Samme pibe forsvandt på mystisk vis under en total solformørkelse i 1954, mens min radiobygning på Høvelte Kaserne var under opførelse.

Phillippeville er ellers en dejlig by med mange europæere, flest franskmænd naturligvis, da Algier er en fransk koloni. Ligesom mange af byens indbyggere går vi hver aften mellem 19 og 21 frem og tilbage i grupper og ser på hverandre på byens torv midt i byen. Temperaturen er fin, og mødrene lufter deres giftfærdige døtre, så der er noget at se på, ikke mindst for en sømand som ikke har set et skørt i lang tid. Pladsen er omringet af restauranter, hvor man kan

købe champagne og cognac for en billig penge. Vi tog en svømmetur i det salte Middelhav hver dag ved middagstid.

Vi ligger ud for et mindre bjerg. Jeg var deroppe en dag og fandt en lille agaveplante. Jeg tog den med hjem til Danmark i et tandkrus, og efterkommerne står stadig i min have. En aften var jeg i land med skipper og 1. styrmand. Skipper og jeg legede tagfat mellem palmerne, for man kan jo godt være lidt barnlig engang imellem. De allestedsnærværende gendarmere syntes, at vi opførte os mærkeligt, så vi stoppede hurtigt igen.

En dag var jeg med skipper og 1. styrmand i retten. Det drejede sig om et anker og et par småbåde, som var blevet beskadiget under en forhaling af skibet. Ingen af os 3 forstod ret meget af det, idet alt foregik på fransk iblandet et par engelske gloser, men skipper satte sit navn på en del papirer og håbede det bedste.

Maskinassistent Hansen og jeg gik på bordel en aften, for at se hvordan det foregik her på stedet. Bordellet bestod af en sal med forbindelse til en lang gang med små værelser til begge sider. Alle ”pigerne” vuggede rundt ude midt på gulvet i takt til en musiker, der spillede ”slangemusik” på et instrument, der lignede en klarinet. Ude langs siderne sad de arabiske mænd og suttede på deres vandpiber, mens de plirrede sløvt med øjnene. Når en pige syntes, at der kom en anelse af noget lystent i et ansigt, for hun hen til den pågældende og mærkede ham i skridtet. Var den ”god nok”, forsvandt de sammen ud i gangen og ind på et af værelserne. Vi stod ved en bar i hjørnet og fik en øl eller to, mens vi nød ”folkloren”.

BONE

Efter at have været en hel uge om at udlosse kornlasten i Philippeville, sejlede vi til en by i nærheden, som hedder Bone. Her skulle vi lastes med det efterhånden kendte ”ørkensand”, der skulle fragtes til Rotterdam.

Hverken Philippeville eller Bone findes på landkortet mere. Da jeg var der i 1951, var Alger en fransk koloni. Netop i det år startede oprørsbevægelsen, der i 1962 resulterede i et Alger som selvstændig stat. Hermed forsvandt de fleste franske stednavne, og altså også Philippeville og Bone.

På vej ind i havnen observerede vi faldskærmsudspring fra militære fly, og disse udspring fortsatte resten af dagen med 1/2 times mellemrum. Om aftenen fik vi besøg af en del fremmedlegionærer, som fik noget at spise og drikke. De fortalte, at de hver især havde foretaget 6 faldskærmsudspring den dag. En af fremmedlegionærene havde kun 34 dage tilbage af de 5 år, han havde tegnet sig for.

Bone var ligesom Philippeville en ren og pæn by, næsten europæisk. Søndag eftermiddag var jeg en tur rundt i byen, hvor jeg blandt andet overværede et hestevæddeløb. Dèr, som i de fleste franske byer, så man overalt, hvor der var plads til det, pensionister spille kuglepillet petanque.

BONE - ROTTERDAM

Denne sejltur er der ikke meget at berette om. Det var på denne tur, at jeg fik endelig besked om min ansættelse ved Telegraftropperne, når jeg var afmønstret i Oslo.

Der kom også afklaring på afmønstringerne. Samtlige maskinfolk og hele dæksbesætningen ville gå i land, når vi nåede Oslo! Den tyske 2. styrmand, Schwendrat, afmønstrede allerede i Rotterdam, og hans afskedsalut var: "Farvel Lortefar"! Det var desværre et udtryk for den misnøje, der af en eller anden grund var fremherskende på M/S Nordfarer. Jeg var i den heldige situation, at jeg skulle omkring på hele skibet, når jeg uddelte søfartspresse eller telegrammer, og måske derfor uden for klikker af enhver art. Der var stadig spiritusforbud, 1 flaske spiritus pr. messe pr. måned. Jeg blev ikke klar over, om det var noget særskilt for M/S Nordfarer, men det resulterede i et umådeholdent drikkeri, hver gang vi var i havn.

Som sejllende telegrafist skulle jeg være medlem af telegrafistforeningen, vor fagforening. Man kunne forledes til at tro, at man i lønforhandlingerne med rederiforeningen ville stå stærkt, al den stund telegrafisten jo var den eneste på et skib med dette speciale.

Men dengang i 1951 bestod telegrafistens arbejde, som tidligere nævnt, kun af lidt skriveri for kaptajnen og naturligvis varetagelse af forbindelser til og fra skibet. Det var altså svært at argumentere for højere løn på den baggrund. En lønforhandling sluttede engang med den aftale, at en telegrafist efter 25 års uafbrudt ansættelse i det samme rederi kunne kalde sig "overtelegrafist" med ret til at spise ved kaptajnens bord! Nogen lønforhøjelse var der ikke tale om.

ROTTERDAM OG ANTWERPEN

I Rotterdam lossede vi vores ørkensand, og derefter forhalede vi til en tørdok, som lå langt udenfor byen. M/S Nordfarer skulle "kølhales", det vil sige, den skulle have skrabet bunden fri for alger, muslinger og andet, som kunne sinke fremdriften.

Vi var rigtigt kommet på landet. Tørdokken lå i nærheden af en skov og en restaurant. Her spillede vi billard og hørte fodboldlandskampen mellem Holland og Danmark. Jeg trænede fodbold, indtil mine sko revnede. De havde holdt næsten hele rejsen, så det var ikke for tidligt, jeg fik et par nye.

Efter 3 dage i dok sejlede vi i ballast, altså med tomt skib, den korte strækning til Antwerpen. Her fik vi stykgods ombord til Oslo. Jeg var oppe i byen og købe en pelsjakke og et par sko. Jeg kunne ikke lade være med at tænke på alle de mærkelige oplevelser, jeg havde haft, siden jeg havde været i denne by for omkring 7 måneder siden.

En af maskinmestrene fik sin kone ombord. Hun gik direkte op til 1. styrmand og fik forhøjet mandens trækseddel med 700 kroner. "Træksedlen" angiver det beløb, som hver måned skal sendes hjem til den enkelte sømands pårørende hjemme i Danmark. Vi véd ikke, hvordan maskinmesteren tog det, men beløbet svarede til hele hans månedshyre plus garanterede overarbejdsbetaling!

Vi var, ligesom sidste gang, i "Firkanten", hvor de fleste havnebeværtninger er samlede. Jeg erindrer svagt turen tilbage til skibet, hvor vi havde en del vrøvl med nogle havnebetjente, som af en eller anden grund ikke ville lade os komme ind på havneterrænet.

SIDSTE SEJLADS: ANTWERPEN - OSLO

Den 25. oktober afgik vi, bound for Oslo, hvortil vi ankom 4 dage senere. Sejlturen var ikke noget at skrive hjem om, eller også var hændelserne af en art, som jeg efterhånden kendte til hudløshed. Jeg skrev tidligere, at epoken med udveksling af telegrammer med morsetegn varede cirka 150 år. Kun de sidste 100 år skete det imidlertid trådløst, og historien er denne:

I 1902 konstruerede opfinderen Valdemar Poulsen en buegenerator til trådløs telegrafi. I modsætning til den af Marconi 7 år tidligere opfundne "gnistsender" var buegeneratoren i stand til at arbejde med vekselstrøm med så højt svingningstal, at man kunne udnytte højfrekvensområdet til korrespondance. Valdemar Poulsens buegenerator blev i november 2000 kåret som det 20'ende århundredes største ingeniørpræstation, foran for eksempel Storebæltsforbindelsen, Ørsted-satellitten m.fl. – en kåring man som radiotelegrafist kun kan være stolt over.

På kommercielt plan er det som sagt forbi med prikkerne og stregerne. Men vi er stadig nogle telegrafister, som glæder os over, at vi som radioamatører kan vedligeholde det gamle håndværk.

AFMØNSTRING I OSLO

Ved indsejlingen til Oslofjorden fik vi lods ombord. Han kom anstigende i en lodsbåd, der mere lignede en fiskerbåd med lappet sejl. Alle var i byen om aftenen for at fejre afskeden, men dengang som nu kunne man ikke få øl, medmindre man også spiste mad, og så meget kunne vi overhovedet ikke spise!

Næste dag gik jeg rundt for at sige farvel til skibet M/S Nordfarer og dens besætning. Henne agter lød der vilde pigehyl. Der var kommet en masse norske havneludere ombord allerede samme aften, vi anløb Oslo, og nu skulle der tjenes penge!

Jeg rejste hjem med blandt andre 3. styrmand. Han havde grund til at være en meget glad mand! I et anfald af overmod ville han på en af rejserne prøve at

mave sig igennem et køje. Han fik også overkroppen igennem, hvorefter han hverken kunne komme frem eller tilbage! Da køjet jo er en integreret del af en stålvæg, der er 3-4 centimeter tyk, var gode råd dyre. Ved hjælp af grøn sæbe og flere mand blev han dog hevet tilbage, men krop og arme var blå flere dage efter.

Vi rejste hjem med Oslo-båden M/S Kronprins Olav. Vi flottede os med en fin middag til 5 kroner for hver. Jeg har stadig menukort og regning som minde og priserne dengang. 3. styrmand løj så stærkt, som en hest kan rende, da vi skulle igennem tolden. Han slap igennem med flere kartoner cigaretter, alligatortasker m.v. uden at betale en krone. Jeg løj ikke og måtte betale for alt det, jeg havde, inklusive 17 løse cigaretter i min brystlomme!

Det var en dejlig sejltur, men det var sør'me også dejligt at komme hjem igen!

LIDT OM M/S NORDFARER

M/S Nordfarer, bygget på Nakskov skibsværft i 1929, var på 8300 tons, maskinen bestod af 2 stk. 6-cylinders 4-taktvirkende dieselmotorer med en hestekraft på 3000 IHK. Der var 5 lastrum, 10 lossebomme og 10 elektriske spil.

Besætningen omfattede 32 mand fordelt således:

1 kaptajn, 3 styrmænd, 1 telegrafist, 1 bådsmand, 4 matroser, 4 letmatroser, 1 dæksdreng, 1 maskinchef, 3 maskinmestre, 3 maskinassistenter, 4 smørere, 1 elektriker, 1 tømmer, 1 hovmester, 1 kok, 1 koksmath og 1 messedreng.

M/S Nordfarer blev i 1959 solgt til skrotning på et japansk ophugningsværft.

EFTERSKRIFT

I filmen "Barken Margrethe af Danmark" synges der: "Det er sjovt, hvad du fortæller os, men ih hvor er det løgn"!!

Beretninger om livet til søs er altid blevet mødt med en vis skepsis. Ved tilbageblik skal jeg være den første til at indrømme, at nogle af mine oplevelser kan synes at være noget usandsynlige. De er imidlertid nedskrevet ord til andet i mine dagbøger, som jeg oplevede dem, dengang de fandt sted, så de kan ikke være "helt ved siden af".

Jeg beklager, hvis jeg har fremsat postulater vedrørende emner, jeg ikke er nøje inde i. Læsere, som er eksperter på specielle områder, er velkomne til at ryste på hovedet engang imellem!

I beretningen forekommer enkelte navne. De er opdigtede og har intet med virkeligheden at gøre, så alt i alt har beretningen en vis anonymitet.

Som med telegrafien, vil jeg slutte min beretning med morsetegnet, der betyder "Slut på udsendelsen":



Kate Larsen – Erindringer gennem flere år

Oversigt:

- *Wendelboes radioskole i Frihavnen*
- *Julen til søs*
- *Så til søs igen*
- *Jomfrurejsen med Ora*
- *Mig og min morsenøgle*
- *"Besvær med vejrmeldingen" og ""Damer" på bestilling"*

Wendelboes radioskole i Frihavnen

Det maritime nød- og sikkerhedssystem vil inden for de nærmeste år antagelig blive ændret så meget, at det, der i dag er den bærende kraft i dette, nemlig morsetelegrafien måske slet ikke får nogen plads i det kommende nye globale radiosikkerhedssystem.

I det hele taget står morsetelegrafien, som tidligere var essensen i det maritime radioarbejde, overfor at blive udraderet af store teknologiske landvindinger i form af satellitkommunikation m. m. Italieneren Marconi havde sikkert ikke forudset dette, hverken i 1896, da han udtog det første patent på en trådløs telegraf, eller da det 5 år senere lykkedes ham at etablere den første dog ikke perfekte trådløse forbindelse mellem England og Nordamerika.

Det var heller ikke dette triste perspektiv som mine kammerater og jeg tænkte på og var bange for skulle ske, da vi engang i halvtredserne blev indmeldt på Wendelboes radioskole i Frihavnen for at uddanne os til radiotelegrafister.

På daværende tidspunkt var det i København muligt at forberede sig til radiotelegrafisteksamen to steder. Den netop nybyggede Navigationsskole i Lersø Park Alle, samt Wendelboes Radioskole på Dampfærgevej i Frihavnen.

Navigationsskolen havde kun dagskole, men Wendelboe havde både dag- og aftenkursus, og da jeg på grund af arbejde - som så mange andre af eleverne dengang - var nødsaget til at gå i aftenskole, blev jeg i december 1957 - et par måneder før jeg fyldte 18 - optaget på Radioskolen i Frihavnen.

Hvad jeg er gået glip af ved ikke at have gået på Navigationsskolen, ved jeg naturligvis ikke, men jeg ved, hvad jeg ville være gået glip af hvis jeg ikke var kommet ind på Wendelboes Radioskole. Ejnar Bahn Wendelboe var allerede dengang en ældre herre - antagelig i begyndelsen af 70'erne - men aktiv og i fuld vigør. Han havde i sine unge dage været befalingsmand i flåden og blev senere materielmester samme sted. Han byggede den første radiostation på Grønland ved Ivigtut, og gjorde i det hele taget meget for den grønlandske kommunikationstjeneste. I 1933 oprettede Wendelboe sin radioskole, der dengang lå i Peder Skramsgade. Hvilket årstal Radioskolen flyttede til Frihavnen, ved jeg ikke, men utallige er de telegrafister, der igennem årene har fået deres uddannelse oppe på kvisten på Dampfærgevej i de gamle lokaler.

Forleden aften var jeg i nærheden af Østerport station. Jeg fik pludselig en overvældende lyst til at køre ned gennem Folke Bernadottes Alle og ind gennem porten til Frihavnsområdet for at se, om den gamle pakhusbygning med kvistværelserne hvor Wendelboe residerede, stadig lå der. Det gjorde den.

Kvistvinduerne så nyistandsatte ud, men på døren, der var placeret på bagsiden af huset, og hvortil man kom gennem en snæver passage mellem to husmure, havde det nuværende firma i bygningen opsat et skilt som klart tilkendegav, at stedet blev afpatruljeret med hunde. Døren var lukket og låst, alt var stille og roligt, og kun i fantasien kunne jeg se de mange cykler henslængt op af murene og høre lyden af trampende fødder fra elever, der gik op af trappen for at følge aftenens undervisning dengang for mange år siden.

Der var undervisning hver aften mandag til fredag fra klokken 1800-2200, og så naturligvis om dagen for dagskoleeleverne. Radioskolen var indrettet i fire rum. I det første - forværelset - var der knager til overtøjet; desuden en håndvask samt et gasapparat hvorpå vi kogte vand til kaffe og the. På væggen var der placeret

en automattelefon som flittigt blev brugt. Jeg husker endnu telefon nummeret, som var BY 35505. Alle vi elever fungerede som perfekte sekretærer når telefonen ringede. Besvarede spørgsmål og gav oplysninger til mulige kommende radioskoleelever.

De to næste værelser var indrettet, så vi kunne sidde og øve os i henholdsvis modtagning af morsesignaler samt aftelegrafering af samme på strimler. Parallelt med disse to rum lå der eet stort lokale, hvor der langs med den ene væg var opstillet en masse forskellige apparater. Diverse sendere og modtagere, alarm-apparater, pejleramme samt en oldnordisk model af en gnistsender. Et uhyggeligt monstrum, som det var muligt at trække gnister ud fra, hvis man da ellers kunne få den i gang.

Ellers var værelset fyldt af lange borde, der var stillet på tværs i rummet. Ved disse sad vi så og lyttede til Wendelboe, nar han to gange om ugen - dampende på sin uundværlige pibe - underviste i radioteknik, engelsk, apparat kundskab, korrespondance på nøglen m.m.

Radioteknikken var jo nok for langt de fleste af os - i hvert fald i begyndelsen - en by i Rusland. De ældre elever fortalte os nybegyndere, at vi ikke skulle være så fortvivlede selv om vi ikke forstod ret meget. Når der var gået et halvt år begyndte Wendelboe forfra på stoffet, og så ville vi begynde at forstå noget af det. Og ganske rigtigt, vi hang bare på i starten og kunne så i 2. semester øjne en sammenhæng og forståelse for det vanskelige teoretiske stof.

Foruden Wendelboe var der en anden ældre lærer, hr Høst, som blandt andet indviede os i elektronikkens besværligheder, geografi samt radioreglement og rettede vores høreprøver og aftelegraferingsprøver.

På dagskolen havde Wendelboe desuden hjælp af en lærer ved navn Vandmose. H₂O - mose som han blev kaldt, og som senere efter Wendelboes død overtog ledelsen af skolen nogle år.

Wendelboe var en meget elskelig herre, og vi holdt af ham alle sammen, men da han på daværende tidspunkt allerede var godt oppe i årene frygtede vi undertiden, at han skulle blive syg, eller hvad værre var, dø før vi fik eksamen og det eftertragtede certifikat.

Wendelboe boede i Hellerup, og de aftener han underviste, tog han toget til Østerport station hvor han havde en cykel slående, og kørte så gennem Folke Bernadottes Alle til Radioskolen på Dampfærgevej. Efter undervisningen forsvandt han ud af døren med sin sædvanlige afskedshilsen: "Den sidste lukker og slukker", som forøvrigt også stod at læse på et stort papskilt der hang på væggen, sadlede sin cykel og kørte igen til Østerport station, hvor han tog toget hjem til Estervej i Hellerup.

Der var en egen stemning i Frihavnen dengang hvor der stadig kom mange fragtskibe. De lagde til ved de forskellige kajer for at laste og losse, og vi oplevede da også at se de sidste juleskibe ankomme, og indsnusede med dem en eventyrlig atmosfære af fremmede lande og spændende oplevelser

Alt sammen skærpede det interessen for at bestå eksamen og komme ud at sejle med et rigtigt skib og helst på langfart med det samme. Så vi kæmpede med vores opgaver i radioteknik, lærte at taksere telegrammer samt trænede og trænede med aftelegrafering og høring. og det ikke blot i underisningsaftenerne!

De fleste elever fik lavet en nøgle til skolen eller "arvede" en fra en af de elever, der netop havde bestået eksamen, så vi kunne komme og gå som vi ville. Mange lørdage og søndage sad vi vordende telegrafister og øvede os på morsenøglen eller gennemgik indstillingen af de vanskelige sendere - især naturligvis i tiden op til eksamen. Det hændte ofte, at der kom elever på skolen som allerede havde bestået en radio-eksamen inden for militæret. De skulle blot gå her et par måneder for at få et civilt radiotelegrafistcertifikat. Deres fart på morsenøglen var fantastisk, og vi, der var knapt så hurtige, var vældig imponeret af deres speed og dygtighed.

Ved særlige lejligheder - omkring juletid og før andre ferier - underholdt Wendelboe os altid med historier fra det virkelige liv. Han fortalte om sin tid i flåden, og det var morsomt og spændende at lytte til hans sprudlende og levende beretninger, bl.a. om prinserne Knud og Frederik som han havde sejlet med.

Vi morede os højt over de to kongelige sømænds "merit" og sjove påhit når de på en udspekuleret måde forstod af skaffe sig en ekstra orlov. Det var tradition på skolen, at man som nybagt telegrafist - fra sit første skib - sendte brev hjem til Wendelboe, der så i timen læste det højt for alle os rejse- og eventyrlystne radiotelegrafister in spe.

Vi sad med ørene på stilke, lyttede til spændende beretninger om de problemer de fleste løb ind i på deres første tur. Om sendere og modtagere, der var vanskelige at få i gang, hvor svært det var at få kortbølge-forbindelse til Lyngby radio når man kun havde en sender med en udgangseffekt på sølle 100 watt, og måske befandt sig på så fjerntliggende eksotiske steder som f.eks. Caribien eller Stillehavet.

Om vanskelige kaptajner, der kunne gøre livet surt, men også positive og muntre hændelser blev der skrevet hjem om. Vi fik også indblik i hvor forfærdeligt det kunne være for dem, der døjede med søsyge, og vi gjorde os vore egne tanker om sort fremtidige arbejds- og opholdssted - skibet og havet. Tidligere elever fra Radioskolen, der var hjemme på ferie, kom som regel ned på skolen for at hilse på. De blev naturligvis bombarderede med spørgsmål fra os, der stadig var elever, og ved sådan en lejlighed, blev der nok spundet mangan en ende..

Motiverne for at blive radiotelegrafist var forskellige. En pige tog udelukkende eksamen for at få mulighed for at komme ud og se Japans hellige bjerg Fusijama, og da hun opnåede dette holdt hun op med at sejle.

Tre gæve piger, Bodil, Doris og Dagny havde alle sejlet som stewardesser i ØK, og havde nu lyst til at komme ud som officerer i den danske handelsflåde, hvorfor de sammen var begyndt hos Wendelboe.

Eventyrlysten var jo nok det dominerende motiv hos de fleste af os, men nogen fik hurtigt nok. Der var Ingrid, der kom hjem fra sit første skib, og dramatisk fortalte om den norske tankbåd, hvor hele besætningen var så stærkt påvirket og omtåget af spiritus, at hun mange dage havde måttet lukke sig inde på radiostationen. Hun ville aldrig ud at sejle mere, men var taknemmelig for at hun oplevede at se Pyramiderne på denne hendes første og sidste tur til søs.

En af eleverne fra Radioskolen husker jeg tydeligt. Det var Sofus, han var fra Færøerne og havde gået på skolen i mange år.

Om han nogensinde fik eksamen og kom ud at sejle ved jeg ikke, men jeg erindrer, at han altid gik rundt med to ure. Når vi spurgte ham hvad klokken var svarede han hver gang om det skulle være Moskva-tid eller GMT-tid !

Af og til hændte det at en dame kom på besøg og solgte os billige cigaretter. Hun havde købt eller fået dem ombord på skibene i havnen og solgte dem så videre til os formedelst 1 kr pr pakke

Hvad damen lavede om bord i skibene, var der ingen der vidste, men vi blev i hvertfald af og til stoppet i tolden efter skoletid og undersøgt for cigaretter. Når denne trafik blev lidt for voldsom efter toldmyndighedernes mening, blev der rettet henvendelse til skolen, og Wendelboe, som tordnede og gentagne gange henstillede til os om at stoppe udførslen af de forbudte toldfrie varer, samt truede med bortvisning fra skolen, hvis vi ikke adlød.

Når vi var i stand til at modtage morsesignaler på en rimelig hastighed skulle vi deltage i høreprøverne hver onsdag aften. Disse blev overvåget og rettet af hr. Høst som førte nøje kontrol med hvor mange fejl hver enkelt af os havde og bogførte resultatet.

Der var nerver på ved hver høreprøve, det gjaldt jo om ikke at have nogen fejl. Til eksamen skulle vi kunne modtage 80 tegn/minuttet i kodetelegrammer og 100 tegn i klart sprog. Sidstnævnte bestod af 4 telegrammer på henholdsvis dansk, tysk, engelsk og fransk modtaget i løbet af 5 minutter.

Vi var meget irritable og lydhøre og overfølsomme over for alt, der kunne virke forstyrrende på vores koncentration, og krævede absolut ro under prøven. Gud nåde og trøske den person, der hostede midt i det hele eller støjede på anden måde.

Den elev, der uforvarende brasede ind i lokalet under høreprøven uden at have observeret skiltet ude på døren, der gjorde opmærksom på, at der var høreprøve i gang, var næsten dødsdømt. Det gjorde man i hvert fald kun denne ene gang.

De hyggelige, men gamle og slidte lokaler med de charmerende skrå vægge trængte undertiden til at blive frisket op enten ved en gennemgribende hovedrengøring eller med en omgang maling. Villige og hjælpsomme elever - som regel fra dagskolen - fordi de havde bedst tid, påtog sig gerne denne opgave til alles fulde tilfredshed.

Det var en dejlig tid vi tilbragte oppe på kvisten blandt kammeraterne og med Wendelboe som lærer. Men alt får en ende, og efter at have været elev på Wendelboes Radioskole i 1 1/2 år gik jeg op til eksamen i maj 1959, bestod, og blev indehaver af et radiotelegrafist certifikat af 2. klasse.

Hvilken vidunderlig og på samme tid skrækindjagende fornemmelse endelig at have nået sit mål! Men hvordan i alverden skulle det dog gå? Ville jeg, når jeg kom ombord på mit første skib, være i stand til at indstille apparaterne, ville jeg kunne få forbindelse hjem til Lyngby Radio, og ville jeg i det hele taget kunne tilpasse mig denne så særprægede arbejdsplads på de syv have?

Jeg havde endnu ikke søge hyre da jeg 14 dage efter eksamen blev ringet op af Forhyringskontoret i Århus der havde fået mit telefonnummer af en kollega - ny som jeg selv - som netop havde fået anvist et skib gennem Forhyringskontoret.

Man manglede endnu en telegrafist til et andet skib, og den før omtalte kollega havde anbefalet mig.

Der var mangel på telegrafister dengang og den overtalende stemme i telefonen fra Århus indledte meget strategisk med at spørge om jeg var interesseret i at komme ud med et norsk skib, der skulle direkte til Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro..!

Jeg så i ånden for mig stranden Copacabana med vajende palmetræer, og Sukkertoppen med kristusfiguren højt oppe over den eksotiske brasilianske storby, og rejselysten vældede op i mig. Det kunne jeg ikke modstå, og jeg besluttede at springe lige ud i min maritime karrene uden flere overvejelser. Så måtte det briste eller bære.

Den norske båd var en ombygget malmtanker på 22 år og altså ældre end jeg selv. Med mine 19 år måtte jeg have dispensation m.h.t. alder for i det hele taget at kunne påmønstre skibet, der var en hyggelig ældre båd, træbeklædt rundt styrehuset og med trædæk på broen og båddækket.

Mine visioner om det farverige Rio blev kun visioner. Vi kom aldrig dertil, men sejlede i malmfart mellem Luleå i Nordsverige og de tre polske østersøbyer Gdansk, Gdynia og Stettin det meste af det års tid, jeg tilbragte om bord. Dog havde vi afstikkere sydpå til blandt andet Conakry i Vestafrika. Vitoria de esperito Santo, en by nord for Rio i Brasilien, samt enkelte ture nordpå til Murmansk i Sovjetunionen. Som sagt kom vi aldrig til Rio, og jeg har stadig ikke været der.

Det var en helt ny tilværelse. Nok havde jeg hørt en del på Radioskolen om livet om bord, men beretningerne var nok lidt farvede og overdrevne, især når den fortællende opdagede tilhørernes absolutte modtagelighed og naivitet, så der var meget, der skulle erfares og læres. Min maritime baggrund var minimal.

Turene til Sverige med datidens færger og en enkelt rejse til Tyskland via Østersøen var alt hvad jeg indtil da havde af erfaring med det våde element, så forestillingerne var mange og tit forkerte.

Jeg påmønstrede mit første skib i Arendal i Norge hvor det havde ligget oplagt i 3 måneder. Næste dag sejlede vi afsted med kurs mod Rotterdam hvor vi skulle på værft og have skibet efterset. Jeg var temmelig træt efter den første dag til søs med alle de mange nye indtryk, så jeg så frem til at klokken skulle blive 2400, så jeg kunne komme til køjs og få en god nattesøvn.

Jeg kunne dog ikke forstå, at vi stadigvæk, da klokken var blevet halv-et, sejlede afsted med fuld fart, så jeg gik ud på broen og spurgte styrmanden, om vi ikke snart skulle kaste anker.

”Kaste anke” replicerede han forbavset ”hvorfor i alverden skulle vi dog det..?”

”Ja, men kaster I da ikke anker omkring midnat, så vi allesammen kan sove..?” spurgte jeg i uskyldigt naivitet. Styrmanden stirrede på mig, han troede vist ikke sine egne øren, og knækkede så sammen i en brølende latter. Rorgængereren gjorde det samme og kunne næsten ikke holde kursen. De lo og lo, og jeg blev fuldstændig klar over, uden yderlig forklaring, at ankeret i hvert fald ikke var om bord for at søfolkene kunne få en uforstyrret nattesøvn.

Det var urealistisk at tro, at ingen skulle få kendskab til min totale uvidenhed, og næste morgen vidste alle ganske rigtigt hvad der var foregået på broen omkring midnat. I messen blev jeg drillet, og kaptajnen spurgte med påtaget alvor om jeg ikke kunne foreslå et bestemt sted, som jeg syntes ville være egnet til den kommende nats ankerkastning..

Arbejdet som telegrafist var alsidigt. Det primære var naturligvis det egentlige radioarbejde så som afsendelse og modtagning af telegrammer og radiotelefon-samtaler. Aflytning af trafiklister på de forskellige kyststationer, hvorfra vi kunne vente trafik, skulle naturligvis foretages med visse mellemrum, og der skulle modtages vejrmeldinger, radiopresse samt tidssignalet.

Desuden skulle der holdes vagt på nød- og kaldefrekvenserne - specielt 500 khz - efter diverse nød- il- og sikkerhedsmeldinger. Vedligeholdelse af radiostationens apparater, fejlfinding samt småreparationer hørte også til telegrafistens job.

Foruden dette var der temmelig meget kontorarbejde og skrivearbejde, bl a. skulle der udfærdiges mandskabslister, pengelister og toldlister før hver ankomsthavn. Der skulle holdes kontrol med besætningens pas og de internationale vaccinationskort. Sidstnævnte m.h.p. hvornår de påkrævede vaccinationer udløb for hver enkelt mand om bord. Ved indklareringen assisterede telegrafisten som regel kaptajnen når lægen samt told- og immigrationsmyndighederne som de første kom ombord ved ankomst.

Arbejdet omfattede tillige det månedlige hyreregnskab for alle om bord, af- og påmønstring af besætningsmedlemmer, samt udbetaling af fremmed valuta til besætningen under anløb af de forskellige havne. Undertiden skulle nogen følges til læge, og konsulatbesøg forskellige steder i verden hørte også med til de mange gøremål.

Med mit radiotelegrafistcertifikat i lommen begyndte jeg så min maritime løbebane på de store have. Det blev til mange skibe og til mange dejlige oplevelser derude på søen i de fremmede verdensdele. Uden Wendelboe og hans radioskole havde dette ikke været muligt. Wendelboe døde i 1967, men huskes stadig af mange taknemmelige radiotelegrafister, som fik deres uddannelse på hans radioskole i Frihavnen.

- bragt i Radiotelegrafen nr. 9, sept. 1986

Julen til søs

Al fejre jul ombord på et skib står for mange mennesker, især landkrabber, som indbegrebet af al romantik - virkeligheden er som oftest en hel anden.

Den kan være barsk, og ikke have ret meget med jul og julestemning at gøre, især når skibet ikke befinder sig i søen, men ligger under land travlt optaget med lastning eller losning, eller når alle mand er stand-by, på dækket og i maskinen, hvis skibet tilfældigvis den 24'ende om aftenen går gennem Panamakanalen eller måske Suez kanalen.

En del af mit livs mange juleaftener har jeg tilbragt om bord på et skib vidt forskellige steder i verden, og sammen med vidt forskellige mennesker.

Min første jul til søs var i 1959. Jeg var ombord i en norsk malmtanker, og juleaften fejrede vi i Den Engelske Kanal. Den tætte tåge over kanalen krævede skærpet udkig, og da søvagterne skulle gå deres sædvanlige vagter var det ikke muligt for alle at være samlet klokken 18:00, selv om de naturligvis blev afløst senere for at kunne indtage middagen lidt forsinket. Allerede sent på eftermiddagen havde jeg i min egenskab af telegrafist uddelt de juleradiobreve og juletelegrammer, som jeg havde modtaget over radioen til besætningen. Men masser af post lå antagelig og ventede på os i Kieler kanalen, som vi regnede med at passere 2. juledag

Vi kørte fra Conakry i Vestafrika, hvor vi havde haft nogle varme dage i begyndelsen af december. Nu var vi på vej til Polen, og regnede som sagt med at nå Brunsbüttel i Kielerkanalens vestlige del, hvor også juleposten, breve og pakker lå og ventede på os - troede vi da; jeg erindrer tydeligt skuffelsen da vi ankom Brunsbüttel og erfarede, at der overhovedet ingen post var.

Der blev udtalt mange hårde ord mod rederiet, selv om vi godt vidste, at posten så måtte ligge Holtenau i den anden ende af Kielerkanalen, og at vi antagelig ville modtage den nogle timer senere. Men efter tre uger i søen, og naturligvis også på grund af julen, kunne vi ikke få posten hurtigt nok, og var temmeligt utålmodige efter at høre nyt hjemmefra.

Kaptajnen på mit norske skib havde lukket af for spiritussalget til besætningen fordi han havde haft dårlige erfaringer med dette, men i anledning af julen havde skipperen inviteret hele besætningen på en drink før middagen, og sat nogle flasker rødvin ind til mandskabet, som de skulle nyde til julemiddagen.

Desværre udartede juleaften sig lidt trist idet en del af besætningen ikke syntes, at de havde fået nok at drikke, hvorfor de var gået op i kaptajnens lukaf og havde stjålet en del flasker, hvilket satte et noget trist præg på denne juleaften

1. juledag sad jeg standby ved radioen. Der var blevet udsendt SOS-signaler fra et norsk og et græsk skib som var kollideret i den tætte tåge. Nu fulgte jeg nødtrafikken mellem de to skibe og den nærmeste kyststation - ja, sådan kan en 1 juledag også fejres.

Året efter var jeg ombord på en dansk stykgodsbåd. Den 22/12 ankrede vi op på redenen udenfor Hsinking i Kina og blev liggende her til sent på eftermiddagen juleaftensdag. Egentlig ville vi allerhelst have fejret julen ude på redenen i fred og ro, men da kineserne ikke havde samme indstilling til og forståelse for vore juletraditioner, blev vi beordret til at hive ankeret op og gå i havn. Her gik toldmyndighederne og immigrationsofficererne straks gang med at kontrollere henholdsvis varelager samt pas og udstedte specielle kinesisk landgangspas til alle om bord. Derefter begyndte vi straks udlosningen af vor kornlast.

Gåsestegen, risengrøden og desserten blev for nogles vedkommende indtaget i hast, og det var ikke alle der kunne nyde aftenen i rygesalonen på grund af den påbegyndte losning.

Det var tindrende koldt den juleaften, men alligevel var vi nogle stykker, der iført to par strømper og solide tykke sko senere på aftenen vovede vi os ud på en kort spadseretur bare for at mærke landjorden under fødderne. Der var sne og frost og en himmel så strålende klar, hvorpå der funkede tusindvis af stjerner, og vi var i Østen med alt hvad det indebar af fremmedartethed

Vi tænkte på vore familier på den anden side af jordkloden, der på trods af tidsforskellen først nu hvor vores østerlandske juleaften var forbi, satte sig til juelbordet derhjemme.

I december måned 1961 lå vi i dok i Palermo på Sicilien, og julen blev fejret i denne maleriske by. Under vores dokophold vrimlede det om bord med sicilianske værftsarbejdere, der for det meste opholdte sig i mandskabsmesen hvis de ikke arbejdede.

Ombord på skibet havde vi desuden lokale sicilianske vagtmænd, der skulle hindre uvedkommende i at entre skibet. Der var meget kriminalitet i Palermo, og med vagtmænd om bord, som blev godt betalt, mente vi, at vi ville være på den sikre side og undgå tyverier m.m, men der tog vi ganske fejl, for stjålet blev der, og selv om vi naturligvis ikke kunne bevise det, var vi alle 100% overbeviste om, at det var vagtmændene selv, der var mestre for tyverierne om bord.

Fra skibets lager af toldfrie varer, der var forseglede under land, havde de gennem løse brædder forneden i døren, på en eller anden måde formået at fjerne en bunke af vore nøje optalte kartoner cigaretter med det resultat, at den på listen anførte mængde ikke svarede til det virkelige antal cigaretter ved den ugentlige kontrol foretaget af toldmyndighederne i Palermo. Dette resulterede i en klækkelig bøde til skibet.

Arbejderne om bord var heller ikke bedre, og deres stadige benyttelse af mandskabsmessen krævede, at vi under land i Palermo måtte låse alt inde.

Alligevel lykkedes det for dem hele to gange at stjæle vort sortiment af spiseknive. Kokken var ude af sig selv, da han lillejuleaften for anden gang opdagede, at knivene var forsvundet. En af stewardesserne blev i hast sendt op i byen og tømte hele køkkenafdelingen i varehuset UPIM for knive, så kalkunstegen kunne spises på behørigt vis.

Juleposten hjemmefra kom ikke frem til skibet det år i Palermo, og vi var mange der funderede over, hvor de mange pakker og breve var havnet...

Julegaver fik vi nu alligevel. Rundt omkring i Skandinavien samles der i god tid inden jul gaver ind til søfolk i udenrigsfart. Disse samles ind blandt folk, der er interesseret i søfart, eller blandt en kirkes menighed, og bliver så distribueret til forskellige velfærdskontorer eller sømandskirker rundt omkring i verden. Herfra sendes de ombord i de skibe, der anløber havne, hvor f.eks "Velfærden" eller sømandskirken er placeret.

Fra det norske velfærdskontor i Palermo havde vi fået en stor sæk med julepakker sendt ombord til uddeling juleaften.

Med julepakken fulgte som regel et brev med fra den glade giver med overskriften "Kære ukendte sømand", og derefter et par linier om afsenderens familieforhold samt ønsket om en glædelig jul og et godt nytår. Jeg husker tydeligt min bløde pakke, det var et par herresokker i størrelse 43 fra en sød gammel dame, der også fik et takkekort hvor jeg undlod at fortælle hende, at jeg kun brugte nr. 38.

I forbindelse med disse julepakker fortalte velfærdssekretæren os om en hændelse der havde fundet sted i en anden europæisk havneby.

Sømandspræsten i den pågældende havneby havde henvendt sig til toldmyndighederne for at få de tilsendte pakker udleveret, hvad toldetaten ikke havde i sinde fordi de var overbevist om, at de her havde med storsmuglere at gøre, der havde fundet på et helt nyt og ganske frækt trick. Jamen hvad kunne man dog ikke forestille sig..!

Der var jo i hundredevis af pakker, store og små, flot indpakket i farvestrålende papir med mærkværdige og mystiske navnesedler som f.eks "Til en der fryser" – "Til en styrmand med skæg" – "Til yngstemand om bord", det kunne ikke være andet end en kode, mente toldchefen og tilbageholdt præsten samt de mange pakker. Der gik lang tid, før præsten fik overbevist myndighederne om det helt legale ved disse pakker ved at forklare både hensigten med og oprindelsen af denne tradition.

Alligevel var det yderst vanskeligt for toldmyndighederne i den pågældende havneby at begribe, at der virkelig fandtes mennesker, der sendte gaver til folk, som de overhovedet ikke kendte. Pakkerne blev dog til sidst udleveret og bragt ombord på forskellige skibe.

Juleaften 1962 var positionen Middelhavet ud for Algier. Vi var på rejse fra New Orleans til Ancona i Italien og hele formiddagen og det meste af eftermiddagen

gik med at være standby på kortbølgetelefonen, da de fleste ombord gerne ville ringe hjem for at ønske god jul. Der var lang ventetid sådan en aften, men jeg nåede da julemiddagen og aftenen var hyggelig.

Vi lå i havn i Durban i Sydafrika i julen 1964. Vi fejrede aftenen om bord, men mange gik naturligvis i land efter middagen og oplevede måske en lidt utraditionel juleaften under mere sydlige himmelstrøg. Tidligere på dagen havde sømandspræsten været om bord med blade og aviser og havde inviteret hele besætningen til juletræsfest på kirken både 1. og 2. juledag.

Det var hyggeligt, og vi mødte mange fastboende skandinaver ved juletræsfesten det år, og aldrig har jeg gået så meget rundt om juletræet som vi gjorde det på sømandskirken i Durban, og så i 26 graders varme. Også fra kirken i Durban havde vi fået de traditionelle julepakker om bord. En af de pakker jeg modtog den pågældende jul var fra en lille dreng, der havde sendt sine Anders And-blade til "En sømand om bord"

Før vi forlod Rotterdam december 1967 havde skibshandleren på bestilling fra kaptajnen bragt to hollandske juletræer om bord. Disse blev sat i fryseren og først taget frem lillejuleaften, hvor vi var nogle stykker, der syntes, at det kunne være hyggeligt at pynte træerne med kulørte glaskugler, fehår og kunstig sne, som også blev sprøjtet på køjerne for at skabe lidt julestemning i hvertfald inde i lugagerne, udenfor var det nemlig særdeles varmt. Vi var bound Port of Spain på Trinidad hvortil vi regnede med at ankomme 2. juledag.

Turen over Atlanten havde ikke været særlig behagelig, vi havde haft temmelig dårligt vejr hvor skibet rullede og slingrede, og en del havde lidt af søsyge. Nu var vi imidlertid kommet ind i rolige vande, og nød både den stilfærdige sejlads og det varme vejr, termometret sneg sig helt op på 27 grader denne juleaften, så efter at havde spist flæskestegen og desserten, som på grund af varmen var is, var der enkelte af os, der i stedet for den varme kaffe, foretrak en svømmetur i bassinet oppe på båddækket

Dette var små erindringsbilleder om forskellige maritime juleaftener som jeg har oplevet dem derude. For det meste var de hyggelige, men ligegyldigt hvor søfolk befinder sig juleaften, langt til søs eller under land i hjemlige farvande, eller under fremmede himmelstrøg, har de alle det til fælles netop den aften, at de i tankerne er hjemme hos familien.

- bragt i Radiotelegraf nr. 12, dec. 1987

Så til søs igen

Der er intet så afslappende som at stå i skibets brovinge, mærke den svale vind og bare lade tankerne gå. Mit foretrukne opholdssted på denne tur, når vejret tillader det, er styrbord eller bagbords brovinge, hvorfra jeg nyder søens mangfoldighed både i dagtimerne og om aftenen.

Her i den Mexicanske Golf er selv aftenvinden mild, og der er en vidunderlig lejlighed til samtidig at betragte nattehimmelens stjerner, som er et fascinerende syn. Her er ingen hustage, vinduer eller andet som begrænser udsynet.

Firmamentets stjerner er overvældende. Der ses Orions bælte, der kommer Karlsvognen til syne, og der Cassiopeia. Man erkender naturens storhed, sin egen lidenhed i dette enorme hele, og gennemstrømmes af stor taknemmelighed over igen at være undervejs, være mobil. Følelser af intens lykke, glæde og frihed strømmer igennem mig, herude hvor jeg oplever mig som et med himmel og hav.

I aften er vi mange samlet på broen. Ovenover os Mælkevejen, hvis lysende myriader af stjerner glimter og blinker. Maskinens stempler lyder ikke taktfast rytmiske og kontinuerlige. De er afbrudte og usikre forekommer det os, og der gives ingen garanti for, at de ikke igen i morgen som i dag, i går og i forgårs vil ophøre med deres støjende virksomhed.

Maskinen har nemlig problemer. Vi kører på »pumperne«, men hidtil er vi da kommet frem, omend det sker med afbrudt og reduceret fart.

Vi nyder den milde brise ovenpå en hed dag, hvor både temperaturen og de før-omtalte maskinelle vanskeligheder er steget samtlige 23 besætningsmedlemmer til hovedet. Maskinskaden forårsagede denne gang 4-5 timers afbræk i sejladsen, samt sammenbrud af air-conditioneringen, og naturligvis lige i dagens varmeste timer. Maskinmestrene står i deres olieplettede kedeldress, varme og trætte. De har været i »dybet« 10 timer i træk, hvor de har arbejdet ihærdigt og uden hvil, så de kan godt trænge til at se andet end stempler og cylindre.

Vi mangler nogle reservedele til hjælpemotoren, som vi håber at få sendt ekspres til vores destinationshavn i Mexico, men alligevel tales der om et længere ophold på værft, når vi igen ankommer til kontinentet. For øjeblikket er dagens store problemer dog glemt, maskinens stempler er i gang igen, og vi skyder den »formidable fart« af 11 knob og nyder det. Gnisterne fra skorstensrøgen funkler som morild i natten. Et skib er bestemt til at sejle, og dets besætning med det. Efterhånden bliver vi færre på broen. Skibets vanlige rytme er atter ved at vinde indpas.

Vagten kommer med kaffe kl. 22.00, styrmanden er i gang med at tage en stjerneobservation, og opdager at han har glemt at trække kronometeret, som er gået i stå. Han råber ud, om jeg vil tage et tidssignal, og jeg finder frem til en station, samt indfører GMT-klokkeslet og stand i kronometerbogen. Det er længe siden, jeg har været full-time sejler, men det er alligevel blevet til adskillige sørejser ind imellem, som hver gang er lige forfriskende og inspirerende. I bogstaveligste forstand er hver tur en »saltvandsindsprøjtning«, som jeg nyder i fulde drag.

På denne rejse har jeg ofte ladet tankerne gå tilbage til perioden, hvor jeg sejlede fast for et rederi, og var ude både et og to år ad gangen. Man mødte ofte de samme mennesker igen, når man skiftede til et andet af rederiets skibe. Det var hyggeligt og hjemligt, og man kendte hinanden på både godt og ondt. Det er godt at kunne kombinere.

Vi kan se lysene fra et skib i det fjerne. Dets grønne styrbords lanterne ses fra vor styrbord side, altså kommer det imod os. Hvor mon det skal hen, fra hvilken havn

kommer det, og hvilken nationalitet har det? Det kunne vi eventuelt få oplyst hurtigt ved at kalde det ukendte skib på kanal 16 VHF, men det er nu mere morsomt at benytte morse-lampen i masten. Vi kalder op via sidstnævnte, og de lysende morse tegn glimter frem og tilbage i natten.

Det var en svensker. Afgået Galveston, bound Rotterdam, fart 18 knob. Vi sender også vores data, og afslutter med et bon voyage. Afstanden mellem skibene øges, vi fjerner os hurtigt fra hinanden i hver sin retning, og snart kan vi ikke længere skelne lysene fra den svenske tankers lanterner. Det er helt andre problemer end de politiske og verdensomspændende, der optager os herude. Vi lever i vor egen verden, hvis centrum er skibet.

Vi er dejligt fri for at skulle engagere os i den aktuelle debat, som vi kan forestille os er på tapetet hjemme netop nu, og som vi har kendskab til gennem den daglige søfartspresse, der over Lyngby radio bliver udsendt to gange i døgnet.

Næh, her er det de mindre lokale hændelser, der bliver til store begivenheder, og måske får lidt større dimensioner end de ville have haft på en almindelig arbejdsplads i land. Maskinchefen og kaptajnen er uenige om en regnskabs-fejl, hvilket medfører, at de ikke taler til hinanden i flere dage.

Det kan være hvad det være vil, men at det resulterer i en lukning af slopkisten (skibets udsalgssted af diverse varer, cigaretter, øl, sæbe etc. til besætningen), skaber næsten en stemning af mytteri ombord. Inden det dog når så vidt, er fejlen i regnskabet fundet, og chefen varetager igen sit midlertidige job som købmand, omend der stadig hersker en kølig stemning mellem topcheferne om bord.

Tiden går hurtigt, alt for hurtigt synes jeg. Den daglige rutine med arbejde, måltider, solbadning og snakken, får dagene til at smuldre bort. Så helt personligt har jeg intet imod den reducerede fart som maskinen kan præstere — DET GØR REJSEN LÆNGERE. Af og til går jeg ud på bakken. Her hører man intet til maskinens støjende adfærd, her er det mest stille sted på skuden. Det er en sand lise for sjælen at opholde sig her, være så nær havet og næsten få saltsprøjt på

huden, når man læner sig frem i stævnen og lytter til bølgenes brusen, når de slår ind mod skibets bov.

Vejret har ikke vist sig fra sin bedste side hele tiden. I Atlanten fulgte vi storcirklen, sejlede rundt på de nordlige breddegrader, hvor der både var sø og vind, og hvor båden der er temmelig lille, kastede sig fra side til side, for derefter at stampe godt i søen. Skibets bevægelser var uforudsigelige. Jeg led søsygens kvaler i samfulde to dage, og tabte ved denne anledning adskillige kilo. Så en sådan episode kan jo også have sine fordele.

Som gammel deep water sejler har fænomenet søsyge været et ukendt begreb for mig i mange år, men efter jeg har delt min tilværelse op i en mere stationær og mindre mobil, undgår jeg aldrig efter en periode som landkrabbe at få en velkomsthilsen fra Neptun, når jeg atter vover mig ud på de syv have. Nu er jeg over det for denne gang. Har lært skudens mærkværdige bevægelser at kende. Givet mit sædvanlige offer til Kong Neptun, og er blevet genforenet med ham på den mest hjertelige måde. Tværs om styrbord, i en afstand af ca. 300 sømil ligger New Orleans. Efter min mening den mest spændende og charmerende by i USA. En by, som jeg holder uendelig meget af, og som jeg på mine tidligere rejser har besøgt utallige gange.

Jeg får visioner om igen at slentre gennem det maleriske franske kvarter, smutte ind et sted og høre ægte dixielandjazz, spise en varm majscolbe på hjørnet af Bourbon Street og Saint Peter Street, opleve Mardi Grass, se på butikker i Canal Street, USA's bredeste gade, og slappe af ombord på hjuldampere »President« en måneklar aften på Mississippi. Men i denne omgang kan det ikke blive andet end visioner, vi er bound Mexico og kan ikke sådan deviere fra kursen. Det er tid til vejrmeldingen. New Orleans Radio, der sender for hele Golfen, lover bare fint vejr. Alt er under kontrol, der er ingen storme eller orkaner undervejs, som kan forstyrre idyllen og den fredelige sejlads. Vort kaldesignal lyder gennem æteren. Den lokale mexicanske kystradio-station har telegram til os.

Det er fra chartererne, indeholdende detaljeret lasteplan og opfordring til hurtigst muligt at sende svar tilbage, om hvilket tidspunkt vi forventer at kunne tage lods

ombord. Der bliver travlhed i bestiklukafet, position og distance udregnes på søkortet, og jeg får et telegram, der skal sendes — dagens sidste gøremål.

Hundevagten er begyndt, det er langt over midnat, og det er tid at gå til køjs. Jeg går agterud i messen, smører mig et stykke natmad, og sætter mig ud på poop'en en kort stund.

Falder i snak med 3. mester, som netop er kommet fra vagt, og i skæret fra månelyst betragter jeg loggens lange line, sølvglinsende i kølvandsstriben. Snart er jeg atter hjemme i hverdagen, og det hele vil være forbi for denne gang. Men forinden skal jeg til Mexico, opleve en anden verden med dens fremmede atmosfære, betragte folkelivet i byen Tuxpans snævre gader, måske spise chili con carne på ægte mexicansk vis, samt smage en tequila.

Også sørejsen tilbage til Europa har jeg da heldigvis til gode, før jeg siger farvel til min maritime tilværelse.

Med disse tanker, og med et af Nordahl Griegs digte i erindringen slumrer jeg ind, vugget i søvn af søens blide dønninger: »Og slik skal vi alle begraves i vanens og hverdagens grav, men endnu flakker min ungdom mod fremmede havne og hav, der tordner en storm derude, det gløder af tropernes ild. Ondt eller godt. Hvad det så er. Så er det at være til.»

- *Bragt i Radiotelegraf nr. 12, 1985*

Jomfrurejsen med Ora

Ultimo maj 1959 blev jeg efter 1½ år som aftenskoleelev på Wendelboes legendariske radioskole på Dampfærgevej 9 i Frihavnen færdig som radiotelegrafist. Det havde været en dejlig, inspirerende skoletid med Wendelboe selv og Hr. Høst som indpiskere i fagets mange deldiscipliner. Under de frie forhold, som var så kendetegnende for skolen, blev vores ihærdighed og selvstændighed udviklet.

Lidt vemodigt var det også, for alle de gode kammerater man havde fået skulle jo også ud at prøve vingerne af, og så var man skilt for alle vinde.

Vi afsluttede vores eksamen med at invitere Wendelboe til frokost på Glacis restauranten, der lå på hjørnet af det nuværende Dag Hammerskjölds Alle og Østbanegade. Sandelig om ikke også en journalist fra Berlingske Tidende mødte op og tog billede af Wendelboe omkranset af fire af os nyudklækkede kvindelige radiotelegrafister.

Fotografiet med tekst var i Søndagsberlingen den 31. maj 1959 med overskriften: "Hvor pigers dyd vogtes skarpest". Fra artiklens sidste linjer skal citeres følgende: "Efter eksamensafslutningen og frokosten i går stak telegrafistholdet til søs, dog ikke længere end til Sverige".

Jeg havde endnu ikke meldt mig ledig og søgt hyre, da jeg efter 14 dage blev ringet op af Forhyringskontoret i Århus. Her havde man fået mit telefonnummer af en kollega – ny som jeg selv – der netop havde fået anvist et skib via Forhyringskontoret i det jyske.

Man var i bekneb for endnu en telegrafist til et andet skib, og min kollega havde anbefalet mig. Der var mangel på telegrafister dengang, og den overtalende stemme i telefonen fra Århus indledte meget strategisk med at spørge, om jeg var interesseret i at komme ud med et norsk skib, der skulle direkte til Rio de Janeiro.

--- Rio de Janeiro! Jeg så i ånden for mig stranden Copa-cabana med vajende palmetræer samt Sukkertoppen med kristusfiguren højt oppe over den eksotiske brasilianske storby, og rejselysten vældede op i mig. Det kunne jeg ikke modstå, og jeg besluttede uden yderligere overvejelser at springe lige ud i min maritime karriere, så måtte det briste eller bære.

Natsejlads med DFDS-rutebåd til Århus. Fik ordnet forhyringen og tilsluttede mig den lille gruppe danske søfolk, der ligeledes skulle påmønstre det norske skib Ora af Arendal med kaldesignalet LJSH.

Den danske flok bestod af en elektriker, 3.styrmænd og 1. maskinmester plus undertegnede, som i sluttet trop rejste til Hirtshals, hvorfra vi over et stormfuldt Skagerrak vuggede af sted med færgen til Arendal

Mine medrejsende var ikke særligt medfølgende, men tog alligevel hånd om mig og placerede mig i en liggestol på dækket, da jeg grøn i hovedet af søsyge blev ved med at kaste op. Så lod de mig ellers passe mig selv, men forsynede mig dog med en stabel papirposer inden for rækkevidde. Da vi ankom til Arendal, vaklede jeg i land, og vi blev alle fragtet ud til Bratteklev på den lille ø Tromøy, hvor rederiet residerede. Her lå Ora, som var 22 år gammel. Hun havde ligget oplagt i 3 måneder og kunne godt trænge til et eftersyn både på dæk og i maskinen - og skulle det siden vise sig – også på radiostationen.

Næste dag sejlede vi af sted med kurs mod Rotterdam, hvor vi skulle på værft (eller værksted som nordmændene siger) og netop have skibet efterset.

Overleveringen af stationen kunne naturligvis ikke finde sted, da den forrige telegrafist for lang tid siden var afmønstret, så jeg var ikke særlig kry ved situationen, og de mange gamle apparater.

Rederen, som var med på denne rejse, var en flink fyr og fuldstændig klar over, at jeg heller ikke kendte særligt meget til det papirarbejde, som hørte med til telegrafistjobbet. Han bistod mig imidlertid fint ved at diktere alle de navne og titler og andre data, der skulle påføres på en liste, som han benævnte crewliste, og som skulle være klar ved ankomst Rotterdam, når Immigration (hvem det så var) kom ombord!

Jeg sad og skrev med en finger på en stor klodset skrivemaskine med en kæmpestor valse, medens den tålmodige reder dikterede navn og rang, og sørgede for, at rækkefølgen og opdelingen i dæk, maskine og bysse blev som den skulle. Jeg lærte noget hele tiden, bl.a. at en jungmand var højere i rang, og skulle placeres før en dæksdreng, som de i Norge kaldte en dekksgutt!

Mit første telegram var et ETA-telegram til Rotterdam. Jeg fik det også afsendt via en mellembølgestation, men straks efter brækkede senderen ned, og videre QSO var umulig. Både kaptajn og reder tog det pænt, og forklarede at det nok skulle blive ordnet når vi kom på værft. Og ganske rigtigt ved ankomst Rotterdam kom Radio-Holland ombord, reparerede senderen og satte mig grundigt ind i apparaterne

I mit første brev hjem til Wendelboe, som det jo var kutyme, at vi nyudklækkede telegrafister sendte fra jomfrurejsen, og som Wendelboe så læste højt på skolen, fortalte jeg om ovennævnte episode, og sluttede med ordene: "Men så kom Radio-Holland og satte mig ind i apparaterne". Wendelboes kommentar til dette (fik jeg senere at vide fra en af mine kammerater, der stadig gik på skolen) var: "Så må vi jo bare håbe, at Kate er kommet ud igen".

For øvrigt var min sender en Marconi Ocean Span, med en udgangseffekt på sølle 100 watt. Der var ingen radiotelefoni ombord, så jeg slap for på mit første skib at skulle formidle telefonsamtaler hjem. Jeg savnede naturligvis denne kommunikationsform, når jeg havde QSO med en anden telegrafist i området, men så foregik det på den måde, at kollegaen gik på en mellembølgetelefonifrekvens, medens jeg måtte nøjes med at svare på nøglen.

Min første dag til søs var ret så udmattende. De mange nye indtryk, arbejdet, spændingen ved det hele og det klingende norske sprog gjorde, at jeg så frem til at det skulle blive midnat, så jeg kunne komme til køjs og få en god nattesøvn.

Jeg kunne blot ikke forstå, at vi stadigvæk, da klokken var blevet halv et, sejlede af sted med fuld fart. Jeg gik derfor ind på broen og spurgte styrmanden om vi ikke snart skulle kaste anker. "Kaste anker" replicerede han forbavset, "hvorfor i alverden skulle vi dog det?" "Ja, men kaster I da ikke anker omkring midnat, så vi alle sammen kan sove?" spurgte jeg i uskyldig naivitet.

Styrmanden stirrede på mig, han troede vist ikke sine ører og knækkede så sammen i en brølende latter. Rorgængereren gjorde det samme og kunne næsten ikke holde kursen. De lo og lo, og jeg blev fuldstændig klar over, uden yderligere

forklaring, at ankeret i hvert fald ikke var ombord for at søfolkene kunne få en uforstyrret nattesøvn.

Det var urealistisk at tro, at ingen ville få kendskab til min totale uvidenhed, og næste morgen vidste alle ganske rigtigt, hvad der var foregået på broen omkring midnat. I messen blev jeg drillet, og kaptajnen spurgte med påtaget alvor, om jeg ikke kunne foreslå et bestemt sted, som jeg syntes ville være egnet for den kommende nats ankerkastning.

Det var ikke den mest spændende rute, jeg havde på mit første skib. Rio de Janeiro kom vi aldrig til, og jeg har stadig ikke været der. Vi gik overvejende i malmfart mellem Luleå i Nordsverige og de polske østersøbyer Gdansk, Gdynia og Stettin. To enkelte eksotiske rejser til Conakry i Vestafrika og Victoria de esperito Santo, en by nord for Rio i Brasilien, blev det dog til samt enkelte ture nordpå til Murmansk i Sovjetunionen.

Men ombord på Ora lærte jeg meget. Jeg lagde fundamentet for min maritime tilværelse, fik godt kendskab til jobbet og hvad det i det hele taget ville sige at være radiotelegrafist. Fik styrket min selvtillid og lærte en hel masse om mennesker og tilværelsen.

Jeg kan ikke berette om nogen ondskabsfuld kaptajn, der gjorde livet surt for mig, for han fandtes ikke. Tværtimod, han var hjælpsom og elskværdigheden selv, og han og hans kone blev mine meget gode venner, som jeg sejlede sammen med flere gange på andre af rederiets skibe. Kaptajnen døde for mange år siden, men jeg har stadig forbindelse med hans kone, som nu er højt oppe i firserne.

Kaptajnen var dog også en stor spasmager. På en af vore ture til Murmansk skulle vi jo runde Nordkap og sejlede udenskærs op langs Norges barske vestkyst i et forrygende uvejr, hvor jeg døjede med søsygen. Toilettet, der lå en etage under mit domicil måtte jeg løbe ned til hele tiden, og jeg ofrede mig igen og igen.

Kaptajnen, der boede på samme etage, hvor toilettet var placeret, havde bemærket mine hyppige besøg dernede, og benyttede lejligheden medens jeg var væk fra radiostationen til at hænge en ansjøs op i dørkarmen. Så da jeg atter kom op og så denne lille hilsen, steg kvalmen op i mig igen, og endnu engang måtte jeg downstairs. Venskabeligt drilleri javist, men ikke så morsomt medens det stod på.

En anden episode omkring modtagelsen af et telegram sendt fra rederiet, der ikke tog det så højtideligt med stednavnenes stavemåde, husker jeg også. Teksten i telegrammet lød : "Ved ankomst - svinemunde i lasten 1000 tons". Jeg studsede lidt over den aparte last, for vi gik jo ellers med malm, så hvorfor nu svinemunde? Da jeg overrakte kaptajnen telegrammet, udtrykte jeg min forvirring over indholdet i telegrammet. Ja, der skulle naturligvis have stået: "Ved ankomst Swinemünde – i lasten 1000 tons".

Dette var små erindringer fra min første tur og mit første skib Ora, som jeg påmønstrede, da jeg var 19 år, og som jeg sejlede med et års tid. Det blev til mange år derude, og jeg ville ikke have undværet mine år til søs for noget. For at blive i den maritime terminologi gav de mig en stor ballast på den videre færd gennem livet.

- *Bragt i Radiotelegrafen nr. 1, 2008*

Mig og min morsenøgle

"Kan den også dreje rundt og åbne døre" ? spørger drengen, og kigger betuttet på den mærkværdige tingest, som jeg har fortalt ham er en nøgle - vel at mærke en morsenøgle.

Den står på reolen som en reminiscens fra mine mange år som radiotelegrafist på de syv have, hvor morsenøglen var et vigtigt redskab i det radiotelegrafiske arbejde.

Drengens spørgsmål er forståeligt. Ud fra hans forestillinger, erfaringer og hidtidige kendskab til nøgler, anvendes disse til at "dreje rundt og åbne døre med". Det er logik. Han får en forklaring, mens jeg får et anfald af maritim nostalgi.

Min gamle morsenøgle (af mærket Store Nordiske) får mig til at mindes de mange gode "samtaler" med danske og udenlandske kolleger, som jeg mødte rundt omkring på verdenshavene og fik forbindelse med via nøglen. Ikke sjældent blev "en snak på nøglen" fulgt op af brevveksling i kortere eller længere tid.

Jimmie fra Skotland var gnist ombord på M/V "Michalis", en gammel græsk stykgods-båd, der gik i fart over hele verden. Jeg fik telegrafisk kontakt med ham, da vi begge sejlede på Atlanterhavet. Jeg var ombord på mit første skib, en norsk malmtanker. Vi var på vej til Brasilien og havde været længe i søen. Jeg havde ikke hørt noget til andre skibe i området, så jeg var ikke sen til at svare, da et skib med kaldesignalet SXCS kaldte op på den internationale nød- og kaldefrekvens 500 Khz, for at få kontakt med andre både i nærheden.

Jimmie og jeg fik nogle lange og hyggelige samtaler på nøglen i løbet af de to dage, hvor vi stadig kunne høre hinandens signaler. Han fik min hjemadresse, da jeg stod for snart at skulle afmønstre, og jeg fik hans rederiadresse, og i lang tid havde vi kontakt med hinanden via breve. Han havde den flotteste håndskrift jeg nogensinde har set, og det var lidt trist, da han begyndte at maskinskrive sine breve, hvor kun overskrift og underskrift var printet med hans smukke karakteristiske håndskrift.

Det var spændende at modtage hans breve, som kom fra alle egne af verden. Kina, Novorossisk i Sortehavet, Mauritius i Det Indiske Ocean, Karachi, Port Said og Cuba, hvor han oplevede uroligheder og militært opbud i Havnas gader i 1961. Vi forsøgte at holde hinanden orienteret om fremtidige ruter og destinationer enten gennem brevene, eller ved telegrafisk på kortbølge at kontakte den andens respektive nationale kyststation, hvor vi fik oplyst position og havneanløb.

Jimmie sluttede altid sine breve med: "Good sailing in fair weather", "I will be listening for you", eller "Give me a call".

Senere mødtes vi igen på nøglen i Middelhavet. Denne gang var vore skibe endda inden for synsvidde. En mørk kontur i horisonten og check af skibenes positioner bekræftede, at vi nok var nær ved, men alligevel langt fra. Jeg havde skiftet skib, men Jimmie var stadig ombord på gode gamle "Michalis". Trods skibets bedagede alder og mange uheld, kollision med en norsk tanker i Montevideo, beskadigelse af slæbebåd under dokning i Hamburg, samt problemer med styregrejet, trivedes Jimmie ombord. Han nåede næsten at være på skibet i 3 år.

I et af de sidste breve, jeg modtog fra ham, var han bekymret for det dårlige fragtmarked, og bange for at "Michalis" enten skulle lægges op i Grækenland, eller ophugges.

Det sidste julekort modtog jeg ifølge poststemplet fra Fraserburgh Aberdeenshire, hans hjemby. Afsenderadressen manglede imidlertid, og brevene jeg sendte ham via hans gamle rederi kom retur.

Moji er en japansk havneby på nordspidsen af øen Kyushu. Sadami Yoshida var japaner og telegrafist på den lokale kyststation – Moji Radio, som jeg havde haft kontakt med flere gange medens vi lå på reden og ventede på kajplads. Efter 10 lange dage i venteposition, fik vi endelig via Moji Radio besked om indsejling. Jeg glædede mig til at gense Moji og omegn, som jeg 7 år tidligere havde besøgt som den første by i Japan overhovedet.

En søndag formiddag dagen efter ankomst, kom den japanske telegrafist uanmeldt ombord for at hilse på og se radiostationen. Vi fik os en hyggelig sludder, og da han som de fleste andre japanere var særdeles ivrig efter, både i tale og skrift, at praktisere det engelske sprog, udvekslede vi adresser med henblik på brevveksling. Min japanske kollega var en midaldrende, høflig familiefar, som jeg korresponderede med i 13 år. Det var inspirerende at modtage hans indholdsrige breve og smukke kort med japanske motiver, så som

blomstrende kirsebærtræer, Mt. Fuji i guldtryk og eksotiske templer fra den gamle kejser-stad Kyoto.

Jeg satte stor pris på hans breve hvori han gav mig indblik i mange forskellige japanske traditioner. Gennem årene var det blevet til mange besøg i japanske havnebyer, bl.a. Nagoya, Yokohama, Osaka og Kobe. Jeg var blevet fascineret af landet, dets kultur og historie, og så derfor altid frem til en hilsen fra Sadami og Solopgangens land.

Sadamis specielle nytårshilsen i 1978 skrev han som KAKIZOME, hvor KAKI betyder skrive og ZOME det første.

I forbindelse med årsskiftet, har japanerne almindeligvis 3 fridage: Nytårsdag, som er den vigtigste helligdag i Japan, fejres med besøg i templerne, og i hjemmene indtages specialiteter på det kulinariske område. Ved morgenbordet ønsker alle hinanden Godt Nytår, og man drikker TOSO, som ifølge Sadami er en krydret vin. 2. januar er det en regel at skrive et eller andet som det første skriftlige i det nye år. Og som Sadami forklarede dengang: "Jeg skriver dette brev til dig som "KAKI ZOME".

I 1981 modtog jeg et brev fra hans datter Kazuyo, hvori hun meddelte at Sadami var død i en alder af 63 år. Hun takkede mig, på moderens og egne vegne, for venskabet med faderen igennem årene. I nogen år derefter udvekslede Sadamis datter og jeg julekort, men nu hører jeg ikke mere fra Japan.

Og så var der den amerikanske soldat og gnist, der var stationeret på øen Guam (NPN-radio), den amerikanske hær- og flådebase i Stillehavet. Vi passerede øen en stjerneklar aften, og telegrafisten må have kedet sig bravt på vagten, for han blev ved ned på morskøjlen at opfordre eventuelle skibe i nærheden til at svare på hans opkald. Det gjorde jeg så. Foruden den telegrafiske kontakt blev det til et par breve fra Chico, som var hjemmehørende i San Antonio Texas.

Af og til kunne det hænde, at telegrafisten på det skib, man tilfældigt og uventet fik kontakt med på nøglen, var en af kammeraterne fra radioskolen. Så blev der

udvekslet nyheder om fælles venner fra dengang, hvem der sejlede hvor, og hvem man måske havde stødt på i Palermo, New York eller Bombay.

Det var altid en dejlig oplevelse, hvis en man kendte pludselig dukkede op i æteren.

Edith og jeg havde også morsenøglen som fælles arbejdsredskab. Vi lærte hinanden at kende på Det Norske Konsulat i Hong Kong, hvor vi hver især skulle afmønstre besætningsmedlemmer fra vore respektive skibe. Edith var fra Bergen, og sejlede sammen med sin mand, der var kaptajn på det norske skib "Justinian". De var begge full-time sejlere, og havde sejlet verdenshavene tynde i mange år, hvorimod jeg i sommeren 1972 kun var ude i et 2 1/2 måneders vikariat på et norsk skib, der gik i fart på Østen.

Jeg påmønstrede skibet i Manilla på Philippinerne. Nu var vi i Hong Kong og skulle videre til Taiwan og Japan. Stort set den samme rute som "Justinian" skulle ud på. Edith og jeg blev enige om at holde kontakt over radioen, enten på nøglen eller telefonien, med henblik på at mødes igen i de næste havne. Og det skete også.

I Kobe lå vore to skibe ikke langt fra hinanden, så der blev mulighed for skibsbesøg samt shopping-og sightseeingture i Kobe, min yndlingsby i Japan. Vi tog også på en udflugt til Kyoto, hvor jeg flere år tidligere havde lært en japansk familie at kende. Det blev til et dejligt gensyn med familien Chuzo.

Vi blev inviteret på middag, hvor vi fik serveret den lækre japanske ret Suk-iyaki, som vi naturligvis fortærede med de traditionelle spisepinde.

Edith og hendes mand fortsatte til søs i flere år efter at jeg var holdt op med at sejle. Når de med skib kom til København eller Kalundborg sås vi altid.

På et af mine sommervikariater kom jeg i 1975 med en lille svensk tankbåd til Kristiansand i syd Norge, hvor vi ankrede op i havnebassinet. Her opdagede jeg, at det skib som mine venner på daværende tidspunkt var påmønstrede, lå i bøjer ikke langt fra os. Med velvillig og hurtig assistance fra lodsbåden, nåede jeg ombord på et for dem overraskende besøg, inden de kort efter skulle afsejle.

Det blev til mange breve fra Edith gennem årene. Manglede jeg mit yndlingsmærke i parfume, som kun kunne fås i Japan, ja så var det bare at give Edith besked, og ærindet blev besørget ved næste havneophold i Japan. Brevene fra de sidste år var poststempleet Bergen. Den store arbejdsløshed inden for skibsfarten havde også gjort mine norske venner landfaste. Jeg holdt en dejlig ferie i Bergen på det vakre Vestland i 1986, og i 1992 kom Edith her til København på ferie. Vi havde en dejlig uge, hvor vi samtidig fejrede 20 års jubilæum for vort venskab.

Vi opfriskede gamle minder "derudefra", travede København tynd, tog til sommerhuset i Nordsjælland, samt planlagde en genvisit i Bergen sommeren 1993. Det nåede vi ikke...

Kort før vores afrejse bukkede Edith under for den svære sygdom, som hun tappert igennem nogen år, med stædighed og styrke havde kæmpet imod. Hendes breve og venskab vil jeg savne meget.

Min maritime odysse i erindringen er overstået for denne gang. Jeg betragter igen morsenøglen. "Kan den også åbne døre" ? Iød spørgsmålet fra drengen. Jeg smiler for mig selv og tænker, Jo vist kunne den åbne døre, den var i virkeligheden særdeles god til det.

"Besvær med vejmeldingen"

På en af mine ture med mit første skib, en ombygget norsk malmtanker, var vi i 1960 bound Vitoria i Brasilien. I flere dage havde vi haft forrygende dårligt vejr, og kaptajnen var naturligvis stærkt interesseret i at få en vejmelding, der kunne fortælle lidt om prognosen. Trods ihærdige forsøg kunne jeg ikke få fat i en wx, selvom vi var inden for rækkevidde af de lokale brasilianske kyststationer på mellembølge. De i »List of Special Services« opgivne tider og frekvenser, passede ikke eller blev ikke overholdt. Jeg tunedede ind, men lyttede forgæves. Kaptajnen blev mere og mere irriteret, og jeg mere og mere febrilsk og usikker over ikke at kunne få fat i noget så simpelt som en vejmelding på de kanter.

Men endelig en formiddag, 1 døgn før ankomst, blev der efter et ubehjælpsomt cq-kald p4-500 kHz annonceret en wx, og der blev sandelig også angivet qsy. Jeg skiftede over til stationens arbejds-frekvens, og gjorde klar til at modtage den længe ventede vejrmedling.

Det var den korteste vejrmedling, jeg i min tid som telegrafist nogensinde skulle komme til at modtage. Den lød kort og godt: »UGLY WEATHER«.

Jeg var ved at bryde sammen af latter da jeg overrakte-kaptajnen det modtagne. Det var han imidlertid ikke, han troede jeg selv havde ”komponeret” ordlyden, og kommenterede det med: »Ja, det er jeg sgu for fa'en blevet klar over«.

"Damer" på bestilling"

Det var ikke småting, mine garvede skibskammerater, på min første rejse til søs, forsøgte at bilde mig ind, når de opdagede hvor lidt, jeg egentlig vidste om maritime udtryk og begreber.

Kombinationen ung, nyuddannet, kvindelig telegrafist gav anledning til mange spøjse drillerier fra både officerer og mandskab.

I 1959/1960 kom vi flere gange til Murmansk i Sovjetunionen.

Hver gang havde jeg inden ankomst modtaget et telegram til kaptajnen med den meget kryptiske tekst: »Ved ankomst Murmansk levering af Alexia 50 og Talpa 45«, Jeg spekulerede meget på hvad dette kunne betyde, og da jeg en dag igen modtog og afleverede ovennævnte telegram til skipperen, spurgte jeg ham hvad Alexia og Talpa egentlig var for noget. »Jo, det skal jeg fortælle dig Gnist«, sagde han med et lunt glimt i øjnene. »Du ved, at det er meget længe siden, at maskinchefen og jeg har været hjemme.

Så Alexia og Talpa, er to russiske damer på henholdsvis 50 og 45 år; der venter på os på kajen når vi ankommer Murmansk. Alexia er til maskinchefen, og Talpa til mig.

De skal hygge lidt om os under opholdet i Murmansk«.

Den »søforklaring« troede jeg naturligvis ikke på, men at der virkelig netop ved den lejlighed stod to russiske kvinder på kajen, da skibet lagde til, gjorde det hele endnu mere mystisk.

Damerne viste sig at være kontorassistenter hos agenten, og jeg fik først langt senere at vide, at Alexia 50 og Talpa 45 var smøreolieprodukter til brug i maskinen.

Marie Finne – Erindringsartikel

Denne artikel, som er skrevet af Jørgen T.Madsen, bragtes i bladet "Søfart" nr. 40, 2011. Marie Finne har givet tilladelse til at den også bringes i denne bog.

Marie Finne, der netop er fyldt 75 år, er vel Danmarks mest kendte telegrafist. I 15 år har hun rejst landet rundt med sit foredrag om 39 år til søs. Det var et liv med mange glæder, men også lidt ubehag.

Vejret var dårligt, og det var Marie Finne også. Hun sad til søs som telegrafist og havde lige kaldt op til Lyngby, men så måtte hun afbryde. Der blev stille på frekvensen, og en anden telegrafist i et andet skib benyttede sig af muligheden og kaldte op. Men han blev afvist fra Lyngby: "Frekvensen er optaget. Telegrafisten skal bare lige være færdig med at brække sig" lød beskeden til den lidt for ivrige.

Telegrafist i 39 år

I 39 år fra 1956 til 1995 sejlede Marie Finne som telegrafist i J. Lauritzen og de sidste ti år i DFDS. I alle årene var hun søsyg, når der var buler på vandet. -Og jeg kan blive det endnu, bare jeg skal over til Barsø, fortæller hun om færgeturen fra det hjemlige Løjtland til den lille ø ti minutter fra kysten. Hun har prøvet alle tænkelige midler mod søsyge, men ingen hjælp. Hun har spist søsygepiller, og hun har haft søsygeplastre bag øret. Hun har sørget for at få noget tørt i maven, og det hjalp heller ikke - ud over at gøre det mindre ubehageligt at kaste det op igen. Så det eneste, hun havde at holde sig til, når søen og maven var urolig, var pøsen. Den bar hun med sig over alt - ved køjen, på radiostationen, i messen. Surret til et bordben, når bølgerne gik rigtigt højt.

Søsyg i 21 dage

Hendes hårdeste tørn var en rejse syd om Afrika og nord om Nordkap til Kirkenes i ballast. Den varede 21 dage, og hun var søsyg hele tiden.

-Da vi nåede frem, havde jeg tabt mig 15 kg. Jeg var skrumpet så meget, at hofterholderen gled ned, når jeg tog den på.

Alligevel blev hun ved, for hun var glad for at sejle og glad for livet til søs og for kammeratskabet med de andre besætningsmedlemmer.

-Jeg havde den aftale med kaptajnen, at han aldrig måtte acceptere en opsigelse fra mig før efter 24 timer under land, fortæller hun.

Foredrag

Marie Finnes liv og færden til søs er kendt i det ganske land. Hun kommer over alt og holder foredrag om det - nogle steder flere gange. Som på et plejehjem i Aalborg, hvor hun blev bedt om at komme tredje gang.

-Nej, så kommer jeg ikke mere, sagde jeg, for det er det samme, jeg fortæller. "Det gør ikke noget", sagde plejehjemslederen. "På et plejehjem er der jo stort frafald. Og dem der hører dig, de morer sig. Og en time efter er det glemt." Så Marie Finne tog til Aalborg også tredje gang.

Ville være landmand

Hun blev telegrafist for at komme hurtigt til at tjene penge, så hun kunne købe sin fædrene gård på Løjtland ved Aabenraa. Hun var 15 år og havde præliminærexamen og ville være landmand.

I erhvervskartoteket på biblioteket i Aabenraa, kunne hun se, at den korteste uddannelse med den bedste løn var som telegrafist. Ulempen var blot, at hun skulle være 17 år, inden hun kunne komme på navigationsskolen.

Så hun måtte blive hjemme på gården og hjælpe sin far i de to år, hun skulle have til at gå. Det var op hver morgen klokken halvfem og malke 15 køer og røgte svin og hvad der ellers var at lave.

På atletiklandshold

Hun fandt dog også tid til at begynde at dyrke atletik på det nye stadion i Aabenraa. Og hun blev så god til det, at hun kom på atletik-landsholdet. I midten af 50'erne havde hun endda Danmarksrekord i diskoskast.

Det kom hende til gode, da hun skulle have sin første hyre. Hun gik på navigationsskolen i Svendborg, og forstanderen på Kogtved Søfartsskole overværede, da de nye telegrafister fik deres eksamensbeviser. Efter overrækkelsen kom han hen til Marie Finne og foreslog hende at ringe til et bestemt telefonnummer.

Det gjorde hun, og det viste sig at være rederiet J. Lauritzen. Hun kom til at tale med Axel Nielsen, der spurgte indgående til hendes resultater på atletikbanen. Da hun havde redegjort for dem, meddelte han hende, at nu var hun ansat som telegrafist.

S/S "Laura Dan"

Hendes første udmønstring var med S/S "Laura Dan" - en gammel steamer med høj, rank skorsten. Og det var det første skib hun nogensinde havde set indvendigt. Men også for kaptajnen var det en første gang.

-Da han så, at hans nye telegrafist havde skørter på, ville han ikke hilse på mig, fortæller hun. Han gik og var væk i lang tid, mens 19-årige Marie fra Løjtland stod alene tilbage og kiggede sig forundret omkring. Tænk, at vinduerne var runde! Efter et kvarters tid kom skipperen tilbage. Han havde ringet til rederiet og klaget over, at han havde fået en kvindelig telegrafist. Men rederiet gjorde det klart, at det måtte han finde sig i. Og så sagde han goddag og velkommen.

Ude 27 måneder

Det blev til en udmønstring på 27 måneder i "Laura Dan". Og kaptajnen forligte sig så meget med tanken om den kvindelige telegrafist, at han bad Marie Finne om at komme med sig over i en nybygning, som han skulle overtage. Men også for den øvrige besætning krævede det tilvænnning at have en kvinde i officersbesætningen. Det blev forbudt at gå nøgen rundt i skibet, og der blev sat skilte op om, at nu skulle man huske at låse døren, når man benyttede toilet og bad.

Alle officerer havde fælles baderum - bortset fra kaptajnen, naturligvis. Han havde sit eget. Der var i øvrigt ikke varmt vand i hanerne. Skulle man have brusebad, tappede man en pøs vand og varmede den ved en steamhane i

kabysen. Så hældte man vandet op i en beholder og blandede det med koldt. Og så kunne man lukke vandet ud over sig gennem bruseren. Næsten som på "Martha".

Første telegram

For Marie Finne selv var alting nyt og meget anderledes end bondelivet på Løjtland.

-Det første telegram, jeg modtog, var til en af matroserne. Han havde fået en søn. Jeg gik ned med det i matrosessen, hvor de sad ved 10-kaffen. Og alle ønskede til lykke. Indtil en af de andre matroser spurgte, hvor længe det var siden, han havde set sin kone? Det var 18 måneder!

Det gav Marie Finne noget at spekulere over. Hun var bondepige og var bekendt med forplantningens biologi. Men forstod ikke, hvordan en kone kunne få et barn, når manden ikke havde været hjemme.

Således lærte hun, at der er mange forskellige måder at leve på. Og at det ikke behøver at forhindre, at man arbejder og lever godt sammen i en besætning.

Mødte alkohol

Hun lærte også om alkohol og dens virkninger. Hun vidste, at det fandtes, da hun kom ombord, men hun havde aldrig smagt det. Det kom hun til, første gang, hun skulle med gutterne i land. Det var i Spanien, og hun fik serveret noget, der hed anis og det smagte godt.

I tre dage lå hun fuldesyg. Da endelig hun kom på højkant, kaldte skipperen hende ind på kontoret og gav hende en overhaling. Og meddelte, at nu fik hun en chance til. Men når hun fremover ville i land, skulle hun først spørge ham om lov. Og hver morgen kl. 09.00 skulle hun stille på hans kontor.

-Det sagde jeg jatak til, og han råbte: "Skrid!!".

Fik skrivemaskine

Da hun begyndte i "Laura Dan", skrev hun alt i hånden. Der var ingen skrivemaskine på radiostationen.

Sådan en havde hun ellers lært at bruge på navigationsskolen. Men den var ikke nødvendig i "Laura Dan", mente skipperen.

-Men så lovede jeg, at hvis jeg fik en skrivemaskine, ville de hver dag få Søfartspressen, den telegraferede radioavis, der blev sendt ud på Lyngby. Så fik jeg en skrivemaskine, og besætningen fik Søfartspressen.

Blev præstekone

Det blev til et langt liv til søs for Marie Finne, men der var et ophold. I to år var hun præstekone i Aabenraa, men det var utilsigtet. Manden skulle have været styrmand. Det var han, da de blev gift. Men så gik han i land og læste teologi og blev præst i Aabenraa. Og Marie Finne fulgte med.

Mens hun sad som præstekone, hente det af og til at rederiet kaldte på hende til en afløsning. Til sidst indså hun, at det var der, hun hørte til. Hun sagde farvel til manden og stak til søs igen.

Afmønstrede i 1995

Men i 1995 var det slut. De sidste ti år havde hun sejlet i DFDS - mest i "Tor Scandinavia", men nu skulle heller ikke DFDS bruge telegrafister mere, og Marie Finne måtte gå i land. Belæst med afskedsgaver og taknemmelige ord.

-Det er den eneste gang, jeg har grædt, da jeg gik ned ad landgangen, fortæller hun.

Dagen efter, da hun var kommet hjem, og stod op og gik ud for at se på vejret. Og det blæste en halv pelikan.

-Og jeg sagde til mig selv: "Havde du været ude at sejle idag, havde du været søsyg!" Og siden har jeg ikke savnet at sejle, påstår hun.

Fyldt 75 år

Nu er Marie Finne fyldt 75 år. Hun har for længst købt det landbrug på Løjtland, hun tog til søs for at spare sammen til - ikke det fædrene, men naboejendommen. Bygningerne er gennemrestaurerede og landbrugsjorden er forpagtet d. Men seks-syv tdr. land skov ned til Genner Bugt passer hun selv.

Og så holder hun foredrag. Land og rige rundt rejser hun med sin fortælling om bondepigen, der blev sømand. Det koster kun transporten.

Selve foredraget har hun lige så megen glæde af selv som tilhørerne. Men kun to om ugen. Det er, hvad hun har tid til nu. Hun har været oppe på fire-fem foredrag om ugen. Måske sætter hun det ned til et foredrag om ugen. Men ikke endnu.



Bent Hansen – Min forelskelse til søs

Hun hed Jetta, - og hun var rigtig dejlig. Efternavnet var Dan. Kælenavn OZFU. Omtrent alle andre kaldesignaler har jeg glemt, men OZFU står ridset ind i min hukommelse.

Ikke fordi, der udspillede sig noget særligt radiodrama, men fordi jeg denne ene gang i mit liv nærmede mig opfyldelsen af det gamle misundelses slogan "Tag ud som turist, tag ud som gnist." Flere måneder uden fødderne på landjorden, ganske vist, men det generede mig ikke. Derved blev man vel også så meget mere ét med skibet.

Hun var Danmarks første supertanker, og som sådan et præsentationsobjekt. Det havde rederiet Lauritzen sans for den gang. Og flot var hun med både midtskibs og agterbygning. Altså et rigtigt skib. En af rederiets mere påholdende inspektører skulle ved søsætningen have udtalt, at: "den aptering har sgu kostet os en million for meget" (i 1962). Men han skulle heller ikke sejle med.

Det var ikke et kammer, man blev installeret i som officer. Næh - det var en lejlighed med dagligstue, soveværelse og badeværelse. Sådan. Og det var ens eget alt sammen. Ganske uhørt dengang. Men det lod sig høre blandt os søfarende.

Med sine ca. 40.000 tons vil ordet "supertanker" nok påkalde sig et smil i dag, men den gang hed det sådan, når skibet skulle været stort nok til, at det kunne betale sig at sejle syd om Afrika efter crude (råolie.)

Det blev særdeles aktuelt i 1967 - fem år efter hendes søsætning, efter at Suez kanalen blev eftertrykkelig lukket af israelernes bombninger af området og sænkninger af et antal skibe, der kom til at ligge som en prop i flaskehalsen. Dertil udlægning af et stort antal miner.

Vi var fire, der troppede op i New York en kold og blæsende vinterdag i begyndelsen af 1969 og meldte os klar til tjeneste. Straks vi trådte ind i

midterapteringen, omsluttedes vi af den lune atmosfære og hilstes velkommen af venlige mennesker.

Jeg skulle afløse Helge Rosenkilde, som var en flinker fyr og ordensmand til fingerspidserne. Alt lå til højre ret, regnskaberne var up to date, og kaffen duftede fra bestiklukafet.

Pragtfuld radiostation på størrelse med en dagligstue. Dertil hørende forkontor med egen indgang, så man ikke skulle have klienterne vadende ind i det allerhelligste. Alle apparaterne virkede. SÅDAN.

For fuldstændighedens skyld var der en ekstra radiostation i agterbygningen. Knap så komplet, men med nødsender, modtager, nødbatteri og egen journal.

Det var dengang store skibe kunne have en tilbøjelighed til at brække midt over, når bølgerne udviste en bestemt kombination af afstand og højde. Så var det betryggende, at ligegyldigt hvor telegrafisten opholdt sig, var der en radiostation til rådighed. Rettidig omhu - selv uden Mærsk.

Gamle kaptajn Bertelsen var det nærmeste man kunne komme en ønskeskipper. Indbgrebet af ro og balance. Hjælpsom tillige med.

Officererne (med de sædvanlige par undtagelser) flinke og venlige.

Hvad havde jeg dog gjort? Det føltes nærmest uvirkeligt!

Hvad kunne man andet end at blive forelsket i Jetta med sådan en start?

Så til søs, - d.v.s. af sted til Persergolfen (PG) og det dertil hørende gloende helvede. Men først i ro og mag ned gennem ækvarorialbæltet langs Afrikas vestkyst med det altid rolige vand og delfiner og marsvin pjattende omkring os. Vore 12 knob var lige deres nummer. De havde tid til både rotationer, plask og lange spring, samtidig med at de fulgte os ubesværet. Jeg har altid beundret den synkronisme, hvormed mødre og deres unger springer. Ungerne kaldes vistnok kalve. Efter min mening en fornærmende betegnelse for så elegante dyr.

På de flere uger lange ture var det ikke stressende med regnskaber, havnepapirer, skibsklub og bibliotek oven i radioarbejdet og vedligeholdelse af udstyret. Ren kakao for nervesystemet.

Det skulle vise sig at blive fast rutefart: Nordatlanten – PG – Nordatlanten.

Rutiner kan have nogle fascinerende egenskaber. På de repeterende ture faldt vi ind i et overordnet livsmønster, der i store træk forløb således:

Langs Afrikas vestkyst for sydgående med delfiner og dejligt vejr, og hvor vi ladede op til anløbet i en eller anden PG-havn med den tilhørende hede, forøget irritabilitet, øget årvågenhed overfor den dødsens farlige lastning og øget vagtsomhed overfor de lange fingre, der var åh-så-fromme, idet dog fromheden var sat på permanent standby over for de vantro hunde.

Efter lastningen og passagen af Hormuz strædet rundede vi Afrikas Horn og kunne begynde at tørre sveden af og glæde os til Afrikas vestkyst for nordgående.

Først skulle vi dog igennem Mozambique strædet. Det var som regel fredeligt nok, men kunne ind imellem byde på nogle bastante slasketure, fremkaldt af de specielle dønninger, der kunne opstå mellem Madagaskar og Afrikas østkyst og som kom sideværts ind. Disse dønninger kan i sjældne tilfælde understøtte hinanden til en sådan højde, at de af og til har placeret skibe et godt stykke oppe ad et eller andet bjerg langs Mozambiques kyst. Med vore 40.000 tons under futterne blev vi i vandet.

Så rundede vi Cape Agulhas (Kap Kød i Mørke), hvor vi næsten kunne række hånden ud og tage konkylier fra stranden.

Og så gik det opover til genopladning. Ækvator for nordgående. En herlig, næsten døsig, sejlads. Delfiner og marsvin om bagbord og en kølig øl på Monkey Island.

Ja, livet var faktisk værd at leve.

Det daglige arbejde skulle passes, javel, men afgangens efterveer var overstået og ankomstens forberedelser endnu ikke nødvendige. Med mine spredte arbejdstider, 4 x 2 timer, blev der fritid i både dag- og aftentimerne. Så det var stråhat og kamera. Der manglede næsten kun en lysegrøn cocktail med en lille parasol i til at udgøre en turistreklame.

Så fulgte ragnarok med indklarering, pengeudbetalinger, af- og påmønstringer, losning, vækning om natten af frivagtens menige fulderikker, der ville have flere penge til flere bajere og flere damer. OK - de fleste af de menige var gode nok, men der var altid en eller to, der ikke kunne få ind i skallen, at Lauritzens skibe ikke lå inde med kontanter. Når de forudbestilte træpenge var udbetalt, var skibet tomt.

Så det var korte og forbitrede forhandlinger, under hvilke man blevet lovet både det ene og andet, som man dog ikke havde lyst til at modtage.

Og så gik det forfra igen med Afrikas vestkyst vinkende forude for sydgående.

Billedet er naturligvis, i hukommelsens blidt slørede skær, en anelse romantiseret. Der skete såmænd meget og meget, der godt kunne spindes en ende over.

Og så sprang bomben. Telegram fra roderiet: Jetta Dan var blevet solgt til grækerne. SOLGT? TIL GRÆKERNE? Ja – til rederiet Papadakis, London. Slægtskab med Onassis. Så vi døbte det selvfølgelig Onassis.

Skulle en sådan skæbne overgå min Jetta?

Tjah - Vorherre er ikke ligefrem blødsøden i sin miskundhed. Eller var det misundelseshed?

Overleveringen skulle ske i PG - af alle forbandede steder. Skipper, telegrafist og andenmester skulle forblive om bord på købers første tur. Man havde ikke kunnet finde en telegrafist, så jeg skulle varetage radioarbejdet, men ingen

regnskaber eller havnepapirer. Det ku' man vel lige overleve!

Ud over almindelig overlevering var det noget med vidner og forsikring i forbindelse med, at skibet skulle have en overhaling i dok, når vi nåede Liverpool. På Lauritzens regning. Hvis noget var sket undervejs, skulle vi kunne bevidne, hvad der var sket, og så skulle den reparation betales af det græske rederi. Og det gjorde der faktisk.

Jeg skal lige indføje, at vi et par måneder forinden havde fået ny skipper.

En nogenlunde OK fyr omend lidt kantet. En sjov blandingsnatur. Af ydre og i talemåde nærmest gadedrengagtig, hvorfor han da også blev kaldt Gadedreng til efternavn, - når han ikke hørte det selv, forstås. Af indre det stik modsatte - nærmest embedsmandsagtig. Kendte alle rederiets cirkulærer og benyttede dem ved enhver lejlighed. Vi havde så nogenlunde fundet hinanden efter et par skærmydsler.

Jetta havde åbenbart følt sin kommende skæbne trykke. I alt fald futede hun hovedgeneratoren af, hvilket bevirkede, at også chiefen skulle forblive, indtil reparationen var fuldført med andenmester og den nye maskinbesætning som arbejdskraft.

Det var statoren, der var røget. Såklart. Skal man sabotere, kan man lige så godt gøre det ordentligt. Den nye blev sendt med luftpost hjemmefra, og jeg var glad for, at ikke jeg skulle betale frimærket. Den var så stor, at en mand næsten kunne stå oprejst indeni. Solidt stål og en masse kobberviklinger samt beslag og montagefødder.

På et tidspunkt kom chiefen op på radiostationen for at fortælle om sin nyeste oplevelse. Han havde lige mistet sit dejlige, og naturligvis hundedyre, kamera. Han havde pakket det i bunden af en pøs med lidt klude oveni, og nu havde den græske messemand tømt pøsen ud over siden.

Jeg blev helt kold indeni, så ham i øjnene og sagde med uskyldig mine: "Det var

da et fantastisk sammentræf. Det var jo nøjagtig det samme, der skete for Dem i rederiet Torm." Orv, hvor så han forkert ud i ansigtet, da det gik op for ham, at han tidligere havde diverteret mig med den samme historie, blot flere år gammel.

Først ville jeg ikke sige noget til nogen, men besluttede så at betro mig til skipper, fordi han jo var rederiets mand og ville høre om det, hvis chiefen fremturede i rederiet. Jeg hørte dog ikke mere til historien. En græsk messemand tjente maksimum det halve af en dansk messemands løn, der i forvejen var nær sultegrænsen på grund af messefolkenes elendige foreningsforhold.

Anklaget af en dansk officer, ville han automatisk være blevet kendt skyldig og dømt til erstatning uden videre efterforskning. Det ville have taget ham år at betale af på den gæld. Og så ville "Onassis" have haft endnu en gældsfanget slave for sig. Nå, men generatoren blev repareret, og chiefen rejste hjem.

Vi spiste alle i kaptajnsmessen, så vi døde ikke af sult. Lammekød, spaghetti og tomatsovs. Dag ud og dag ind. Det smagte såmænd ikke dårligt, men var vist heller ikke særlig sundt i det lange løb.

Halvdelen af den græske besætning havde ikke sejlet med tanker før, og den resterende halvdel havde ikke sejlet overhovedet. Om ikke andet garanterede det en spændende sejlads.

Og det fik vi.

Der gik 3 uger, før de turde sparke hende i gang. Heden var ulidelig. Vi tre danskere drak et par kolde øl i ny og næ og fik manganen en sludder sammen. Vi var jo nærmest passagerer.

Andenmester var rystet over kvaliteten af maskinmandskabet. En aften fortalte han, hvordan han en hel eftermiddag havde gennemgået aircondition-systemet med den nye chief. Da han troede, han var kommet godt igennem, sagde chiefen, at han godt forstod det alt sammen, men han kunne nu godt lide at vide,

hvorfor der blev koldt i den varmeveksler, hvor den konditionerede luft passerede igennem.

Skipper sagde: "Hvorfor i alverden gider De overhovedet gøre Dem den ulejlighed? Onassis vil alligevel aldrig tillade den aircondition at køre, når vi danskere er mønstret af. Det koster jo penge, og mandskabets velfærd er ham en by i Rusland." Det var en sandhed uden modifikationer.

Vi andre havde nu heller ikke for høje tanker om kvalifikationerne hos dæksbesætningen.

Da vi endelig kom i gang, fik lastet og dampede af sted, oplevede vi flere gange, at der hen over dækket hang et fedt lag gas og flimrede i solen.

Det hindrede dog ikke den græske skipper i at kaste en kødkrog efter sin førstestyrmand, der gik nede på dækket og havde svært ved at høre, hvad skipperen stod oppe på broen og galede op om. Krogen hoppede lystigt hen over dækket og trak en herlig hale af gnister efter sig. Man følte en ubændig trang til at springe over bord - men på den anden side – et hajgab er vel ikke meget mere at foretrække end en eksploderende tanker.

Jeg spurgte naivt, hvordan det dog gik til, at der lå en kødkrog fra fryserummet agter og flød på broen midtskibs. Det var der ingen, der fandt noget mærkeligt i. Det var mig, der var mærkelig, fordi jeg fandt det mærkeligt.

I sandhed hver sine skikke.

En af de ting, der gjorde ondt, var når jeg passerede gennem kabyssen om aftenen. Det gjorde jeg tit førhen, hvis vejret var dårligt, og jeg skulle over og sludre med min gode ven, kokken. Alt var dengang rent og tørt om aftenen. Altid. Nu var der vådt og fedtet på dørken, og man skulle passe på ikke at glide. Opvaskevand lå og vuggede i stålvaskene, og der hang en fedtet odør over hele området.

En nat blev der, heldigvis kortvarigt, lukket en heftig koncentration af Nafta-dampe ind i min apering gennem ventilationen, så jeg måtte flygte op på Monkey Island. Ingen var at se, og mine kolleger havde intet bemærket, viste det sig dagen efter. De følte sig godt nok lidt tunge i hovedet.

En eller anden havde sandsynligvis drejet på en ventil et eller andet sted uden at vide, hvad han gjorde. Det kneb i det hele taget med at vide, hvilke ventiler, der skulle drejes og hvilke, der ikke måtte. Det var nok også det, der var forklaringen på gasflimmeret på dækket af og til.

Ned gennem Mozambiquestrædet viste det sig, at bagbords anker ikke var blevet surret, og det hang nu og dundrede ind i siden af skibet, uden at man kunne få styr på det, før vi kom i roligere vand. Her kunne vore vidneudsagn være brugt, men den græske kaptajn vedgik uden vrøvl. Sandsynligvis fordi vi var med som vidner.

Det var med nogen lettelse, vi anløb Liverpool. Skipper og jeg skulle blive til næste dag, før vi kunne rejse hjem. Hen under skumringen så jeg den græske andenstyrmand luske rundt på dækket med et luftgevær, som vi ellers, under det danske regie, holdt strikt under lås. Adspurgt svarede han, at han havde set en fugl på dækket et sted. En fugl?? Jamen hvad har fuglen da gjort? Ingenting, men jagten er jo en sport. Hm - tjah! En sport at løbe rundt med et gevær med metalhagl på et metaldæk fyldt med rør og beslag, der kunne rikochettere et projektil i alle retninger på en fuldlastet tanker, for at dræbe en stakkels fugl?

Jeg ønskede ikke at blive målet for et af hans hagl, så jeg sagde ikke mere, men tænkte: "Ja, lad os dog få tyndet ud i disse enorme fugleflokke." Jeg havde ikke på noget tidspunkt set så meget som skyggen af en fugl, hverken siddende eller flyvende i den Liverpoolske betonørken, vi lå i.

Misforstå mig ikke. Grækerne var alle sammen flinke fyre, men jeg måtte indse, at de i tankesæt og temperament var helt anderledes end vi danskere. Nogle mennesker synes at mene, at det er ganske charmerende, men jeg gad vide, om de nogensinde har prøvet at lægge deres liv i hænderne på charmetroldene!

Vi begyndte også at ane, hvorfor langt hovedparten af de tankere, der røg i luften, var grækere.

Om aftenen gik skipper og jeg en tur op i byen uden slette hensigter af nogen art. Vi skulle lige mærke landjorden igen og se nogle huse og landkrabber.

Det var lige på den tid, hvor lårkort var overgået til superlårkort (også kaldet hulkort,) og topløs servering blev mode i England, der, pudsigt nok for et stokkonservativt land, førte ubetinget an i begge dele. Der kan altså ikke have været meget klud tilbage på midten af de servitricer, der gik med på begge trends.

Skiltene med "Topless Serving" hang i mange af pubbernes vinduer. Det skulle vi da lige kigge lidt på. Men heller ikke mere. Vi gik ind et sted, der ikke så alt for knejpeagtigt ud. Vi var trods alt officerer. Mod forventning blev vi ikke skuffede. En nydelig servitrice, klædt i tækkelige slacks for neden, helt bar foroven og med særdeles velformede babser, tog imod vores bestilling og kom lidt efter med to øl i pænt høje glas. Idet hun lænede sig frem med bakken, dinglede attributterne faretruende nær overkanten af glassene. Med et glimt i øjet sagde skipper på rent dansk: "Ta' li'e og hiv den pat' op af mit øl, hva'!" Hun smilede forekommende, rettede sig op, satte glassene og gik uden kommentarer.

På vejen ned til skibet funderede vi over, om hun mon var dansker, siden hun tilsyneladende forstod vitsen. Skipper mente, det meget vel kunne være tilfældet. Danske piger har også lyst til at vise babser en gang imellem, og her var det jo fuldt lovligt. Oven i købet tjente de sikkert en ekstra skilling på det. Det tilstedelige i dette var diskutabelt i Danmark på det tidspunkt.

Det vemod, jeg egentlig skulle have følt ved afskeden med Jetta, var ikke så stort som berettiget, idet det var blandet med lettelsen over et overstået kapitel, som nok havde været interessant, men som vi dog ikke havde været ubetinget henrykte for.

Hun kom til at hedde Vincencia/5LGF. Jeg så eller hørte aldrig noget til hende senere.

Var det med behersket vemod, jeg tog afsked med Jetta, var det med så meget større, jeg senere kom til at mindes hende.

Efter et par år i reeferfarten, stadig JL, knap så magelige men til gengæld ganske oplevelsesrige, må jeg åbenbart have fået et anfald af sindsforvirring, for jeg fik lyst til at prøve et andet rederi og andre skibe.

Jeg mønstrede på et værft i udlandet på en rustbunke, der efterhånden i snavs og larm forvandlede sig til et røvkedeligt stålskelet, som man kaldte en tanker, og som blev malet i nuancerne grå, gråt og gråttre.

Kamre og messer blev ikke malede, - de var i forvejen grå.

Det var lige før, man selv følte sig malet - grå helt ind i sjælen.

Gik derefter ind i svedekassefarten i Caribiens fugtigvarme klima med skjorten konstant fastklæbet til kroppen.

Susede ind og ud af diverse ø-havne med fuldt papirmenageri hver gang, fordi både toldere og farisæere skulle have noget at pakke bestikkelsen ind i.

Skrivemaskinen kunne tage max. 4 kopier ad gangen, hvilket rimede pragtfuldt med 17 kopier af alting.

Da var det, vemodet kom. Gang på gang greb jeg mig selv i at dagdrømme om et rødt skib med cremefarvede bygninger og en aptering, der mindede om firstjernede hotelværelser. Og om en ufattelig magssejladts langs Afrikas vestkyst med delfiner, marsvin, stråhat og en kold øl.

Shangri La

Regner Seidler -- Livet til søs

De fleste af jer kender nok livet til søs som telegrafist og har jeres egne oplevelser og erfaringer på godt og ondt. Jeg skal med min beretning forsøge at hente jeres erindringer op til overfladen. Selvfølgelig har jeg da glemt noget, men så bær over med mig og hold jer ikke tilbage for at fortælle den drabelige historie under vor frokost.

Klokken er lort om natten. Det er i hvert fald mørkt. Autoalarmen ringer og selvom det er tredje gang i nat sidder hjertet oppe mellem ørerne – hold da kæft for en larm. Jeg springer op i køjen og griber panisk fat i klokken. Hver gang jeg slipper den, bliver jeg mindet om, at den kun kan slukkes på stationen. Jeg tager tigerspringet ind på stationen. Hovsa, denne gang er det ikke en fejlalarm, jeg kan svagt høre de sidste af de 12 streger i alarmsignalet. Jeg får i en fart startet min sender og fundet hørebrillerne frem. Det er for os meget langt væk, og skibe der er tættere på kommer i stort tal ind og kvitterer. En kystradiostation har ledelsen. Jeg underretter broen og kravler atter til køjs.

Lidt klatøjet efter den urolige nat, vakler jeg til morgenskafning. Herefter er der trafiklister og en vejrmelding skal også hives ned. For hulen da også, det bliver skidt vejr fra sidst på eftermiddagen. Og så er der trafik fra oxz som viser sig at være msg til 2.mester - han er blevet far !!! Så kan jeg godt regne med at han skal ringe hjem, og når det rygtes, er der som regel nogle flere - måske mig selv. Håber jeg finder en god kanal, og kommer hurtigt igennem.

2.mester lignede en torsk der lige var trukket på land, da han fik sit telegram. Efter en stund mumlede han, at det nok var bedst hvis han fandt bonhæftet frem, og åbnede baren i aften. Næste var det ventede krav. Jeg må også hellere ringe hjem og høre hvad det blev for et barn.

Vi er i charter for et udenlandsk rederi, og dette rederi har intern korrespondance med deres såkaldte telexskibe. I stedet for at sende rederitrafik via kyststationer sender og modtager jeg msg fra disse skibe, som så telexer til

rederiet. Det er med at være på pletten på aftalt tidspunkt, for ellers går der endnu et døgn. Det betyder "sur skipper".

Der skal i løbet af dagen laves havnepapirer til næste ankomst: 5 Crewlists – 1 Healthdeclaration – 2 Toldlister besætning – 1 Vaccinationsliste – 2 storeslister – 1 Cargomanifest. Hertil skal ved ankomst være samlet og klar til inspektion af myndigheder og agent:" Skibets certificater – logbog – besætningens pas/søfartsbøger for udstedelse af shorepass. Pengelisterne til messen skal inddrages og tælles sammen så jeg ved hvad hver enkelt person skal bruge. (og så jeg skal da lige huske at varsko besætningen om, at denne havn er berygget for at være befængt med alt fra torpedohøns til syffelis).

Skipper skal presses lidt, så han får skrevet vort ankomst-msg så jeg kan få det afsendt inden 2.mester skal døbes. Hen under aften er msg klar og fyres af til lokale kystradio.

Lykken står den kække bi. Jeg fik tur nr 3 da jeg kaldte for en QRJ. Det er helt fint, for så er 2.mester da lidt ædru når han kommer igennem. Nå ja, og så blev det alligevel skidt. Skibet foran mig har ikke mindre en 8 samtaler. Håber der ikke er nogen hjemme i de 7 af dem.

Det banker spagt på døren og motormanden træder ind. - Joeee ser du gnist, min gamle mor har snart fødselsdag. OK, skal du vel lige have et kik i søgavekataloget, så skal jeg nok få det sendt hjem til hende ??? Nej –Nej, ingen søgave, jeg plejer at sende et brev. Godt så, det giver du blot mig, så får agenten det med ved næste anløb. Jamen altså gnist, jeg er totalt ordblind, og kan ikke skrive, så kan du ikke gøre det for mig, så skal jeg nok diktere. Det fik vi så gjort.

I sidste havn måtte jeg i øvrigt ud på hadejob nr 1. Tre besætningsmedlemmer skulle til læge, og det er mit sure job, at tage med for at betale regninger og sørge for at de ikke bliver alt for meget borte i det nærmeste værtshus. Det gik nu meget godt, for de var noget tamme efter den hestesprøjte de hver især indtog i den ene balle.

Det var en hård kontant fest. 2.mester styrtede inden der var gået en time. Vi andre holdt lidt længere.

En rolig nat. Autoalarmen slukkes, og relevante kystradioers trafiklister aflyttes for evt trafik. Det var da også en måde at starte dagen på. Der er trafik fra ankomsthavnens kyststation. Jeg går straks igang med at kalde og får nummer 1 i køen – jeg er satmer god - Det er msg fra agenten, som kvitterer for vores afsendte telegram med eta – bunkers – penge - proviant samt andre relevante ting.

Vejret i nat var noget træls. Det er længe siden vi har slingret sådan at det var nødvendigt at stable en kasse øl op nederst i køjen for at ligge lidt i spænd. Da jeg sendte telegrammet til agenten var jeg nødt til at sidde på dørken, det var umuligt at sidde på en stol. Måske var det vejret der var årsag til 2.mesters tidlige bortgang.

Telefonen ringer og jeg hiver den af gafflen - radio - en sur stemme i den anden ende siger:” klokken er 10, hvor helvede bliver du af, vi andre er ved at dø af sult” . Dagens morgenbitter og et par snapse kan man vel godt klare inden de næste trafiklister.

Høkeren har grundet vejret bakket op med gule ærter og sul, det er noget der glider godt sammen med et par snapse og en øl. Det var også på tide vi fik lidt godt. Høkeren, også kaldet ”hungersnøden”, har holdt os på sulte-stadiet i længere tid, og flere har haft dårlig mave. Det er ikke sjovt at have tyndskid i otte dage.

Pludseligt og uden varsel går alt lys ud, og alle maskiner går døde. Igen et af disse evindelige blackout. Maskinfolkene må da snart have hittet ud af hvorfor denne maskine lever sit eget liv. Der går en times tid, og pludseligt dukker maskinchefen op, kulsort og med olie i lommerne. ”Jeg skal ringe hjem til rederiet, og det skal være nu” brøler han. ”Det kan du ikke” svarer jeg. ”Når jeg siger jeg skal ringe nu, er det uden diskusion lige nu og på sekundet” brøler han tilbage. ”OK, men kan

du så ikke lige sørge for at jeg får noget strøm til hovedsenderen først” Havde han haft gebis, havde jeg fået bidmærker i panden.

Skipperen står med en smørret grin og ser til. Maskinchefen sjokker af i sine oliiefyldte sko, og skipperen ønsker ham god tur, og beder ham returnere med et rengøringsgæng. Chefen sender en røgsky ud af ørerne. Så er jeg på den igen. Når de to er på kant er det altid mig, der skal ”dække bord” om aftenen, og give alle de diplomatiske svar mens de drikker sig mod til, for til sidst at være enige om alt, og de oven i købet synes om hinanden. (Martha om igen)

I nogle havne er det forbudt at have sprut på kammeret. Så derfor er det sædvane, at man har gin på danskvandflasker osv. Sidst de to hanekyllinger var i ringen, blandede chefen sig en whisky med et ordentligt stænk gin som han i sin arriskab kylede i sig i et snuptag. Han var til skippers store tilfredshed lige ved at himle.

Bådsmanden har lige været her, viftende med den ”blå” overenskomst. Han mener de skal have overtidsbetaling for visse arbejder i forbindelse med lastning og losning. Vi ser sammen på den konkrete ordlyd, og bliver enige om at O.styrmanden har ret i sine dispositioner. Det er nødvendigt at have et solidt indblik i alle søens overenskomster og dertil hørende paragraffer i søloven for at kunne være støddæmper mellem diverse ledere og folkene. ”Gnisten” er i disse spørgsmål en meget agtet person.

Det er også ved at være på den tid af måneden, hvor tjenestetidssedler skal afleveres, og hyreregn-skabet laves. I et fragtskib er det ikke så mange det drejer sig om så det foregår med kuglepen og regnemaskine. Glem nu ikke noget, der er 25 mand om bord, som hver især er ekspert i netop deres lønbilag.

Og så er der selvfølgelig radioregnskabet og skibsklubbens regnskab. Radioregnskabet er i guldfranc og centimer og viser hvad rederiet skal betale for vores korrespondance med diverse kystradiostationer. Jeg har på fornemmelsen, at dette regnskab bliver arkiveret på ”den blå hylde” og regningen betalt med blinde øjne.

Jeg er gået til køjs og sover som et lille barn ved moder bryst. Min dør bliver revet op, og styrman-den skriger "Mand over bord". Jeg vælter ud og ind på radiostationen. Både hoved- og nødsender bliver tændt. Jeg stryger ud på broen, dels for at få instrukser og dels for at få noget kaffe. Skippe-ren giver mig begge dele. Tilbage på stationen giver jeg hovedsenderen alt hvad den kan trække på 500 KHZ og udsender ilsignalet XXX med samt alle oplysninger. Der er så meget statisk støj på

mellembølgen, at jeg ikke kan høre om nogen kvitterer. Der skulle ellers være mindst to kystradioer i god afstand. Intet sker og jeg vælger at vente 5 minutter til næste tavshedsperiode. I mellemtiden sætter jeg skipperen ind i situationen. Jeg udsender meddelelsen på VHF kanal 16 og overlader resten til folkene på broen. Alle er nu purret ud og står langs rælingen på udkik. Efter endnu en skuffende udsendelse af XXX i tavshedsperioden er gode råd dyre. Jeg beslutter at forsøge at kalde nærmeste kystradio direkte, men på HF. Jeg får hurtigt forbindelse og afleveret min meddelelse. Så skal jeg lige love for, at der sker noget. Ca 30 minutter efter, hænger der fly over os, og skibe i området begynder at melde ind på kanal 16. 500 KHZ er fortsat fuldstændig uforståelig. Flyet overtager ledelsen i eftersøgningen, som vi 6 timer senere opgiver.

Det bliver sgu ikke nogen sjov dag at komme igennem.

Dagens radioavis fra Lyngby var så godt som umulig at høre i dag. Jeg har dog fået nogle afsnit, men ikke nær nok til at tilfredsstille folket. Jeg må hitte på noget. Sidst jeg var i nød, berettede jeg om mørnede fundamenter under den gamle Lillebæltsbro og om nedstyrtningsfare. De diskuterede sgu løsningsplaner i 14 dage efter den løgnehistorie.

O.styrmand og jeg har en lille kamp kørende. En nat listede han sig ind på mit kammer, og fyrede tågehornet af. Det var noget værre end autoalarmen, og jeg havde nær skidt i bukserne. Jeg har lovet ham, at holder han ikke op, så ringer jeg hjem til hans kone og spørger om han er hjemme. Han er nu i kort snor.

Det er sgu da også træls. Alle om bord tror jeg er ene mand om at bestyre skibsklubben. Der har lige

været en delegation fra besætningen, som foruden at drikke min sprut, forlangte, at der snarest blev arrangeret duetips, en dartturnering, en bordtennisturnering, en skydekongurrence. Oven i dette skal jeg huske, at få fat i sømandspræsten, så vi kan få skiftet film. Han er også nødt til at stille en bil med chauffør til rådighed, så vi kan få købt ind til et bingo – det må høkeren ordne. Hvis vi ligger længe nok til at folk kan blive ædru nok til en fodboldkamp, skal den også arrangeres. Skibets bar skal også åbnes den første lørdag i søen. Det er hårdt arbejde at være tante og legeonkel for en flok underholdningssyge chimpanse.

En af vore matroser er verdensmester i at blive rullet. Det er en sjælden gave til at komme hjem midt om natten kun iført brandert og underbukser. Sidste havneanløb, blev jeg purret ud af ham med kravet om at skaffe to stænger cigaretter og betale de to pansere som havde samlet ham op og bragt ham ned til skibet.

Endnu engang trafik fra ankomsthavn. Vi skal forvente at ligge på red et par dage. Det ender altid med, at høkeren skal presses til at lave sine proviantlister om. Ikke fordi vi får bedre forplejning end sædvanligt, men fordi alle får mere tid til morgenbitter, 1700-drik og andre vigtige møder.

Vores skipper gider ikke at have noget med havnemyndigheder at gøre, og har altid "travlt" med et eller andet. Som han siger, det er dig der har lavet alle papirer, så kan du da også godt aflevere dem. Ikke alle myndigheder er tilfredse med at skibets fører ikke viser sig, men med hjælp fra høkeren, som sørger for rigelig bestiklinger som cigaretter og sprut plejer de at lade sig formilde.

Knap er myndigheder og agent kommet ombord, før jeg i perefrikan kan spotte de første besætningsmedlemmer som spejder efter post. Den bliver straks givet videre til høkeren, som fordeler. Det første vigtige job så snart indklaringer er overstået er pengeudbetalingen. Alle der har mulighed står nyvaskede og med

”tungen ud af bukserne” klar til at suse op i skrigegaden – nogle for som det første at snuppe sig et ”skjorteærme”.

Min tur i byen kan jeg godt se langt efter. Grundet nattens hændelser, skal der afholdes søforhør og både politi og konsul er dukket op.

Der er nu kun en måned til jeg skal hjem. Håber at jeg får lidt længere tid hjemme denne gang, fordi jeg i min sidste hjemmep periode, måtte af sted i en fart grundet sygdom. Jeg får senere at vide at jeg skal skiftes i første europæiske havn.

Det var så beretningen fra de store have, dengang der var tid til det hele. Tid til at være vred, tid til at græde, tid til at le, tid til at blive fuld, og tid til at elske et helt usædvanligt job.

Regner Seidler

Bragt i Radiotelegraf nr. 1 - 2013

Ejlif Christiansen – fra skyllerdreng til telegrafist

Telegrafist Ejlif Christiansen og undertegnede sejlede sammen i 1983/84, og fra den udmønstring vidste jeg, at han havde haft flere dramatiske oplevelser til søs.

Han døde i 2017, og jeg kontaktede derfor hans efterladte i skrivende stund anno 2018 for at få deres tilladelse til at medtage nogle af hans beretninger i denne her bog idet han mange år tidligere havde lagt nogle af dem ud på internettet – de gav heldigvis deres tilladelse til dette, og jeg har udvalgt disse fire af hans oplevelser/beretninger som jeg bringer ”som han skrev dem”:

1959:

Første udmønstring; skyllerdreng på passagerskibet s/s Dronning Alexandrine

1964: M/S Kaptajn Nielsen kæntringen nede ved Australien.

1971: Telegrafistskole

1984: På ukendt klippeskær ved Antarktis

1959:

Første udmønstring; skyllerdreng på passagerskibet s/s Dronning Alexandrine

Mit livs eventyr startede i 1959. Av -, nu er der sku nok nogle der skal til at have fat i regnemaskinen. Nåe ja, undertegnet er fra det herrens år 1942. Jeg var altså 17. år da jeg første gang så lyset !!!

Jeg **vile** til søs, og her i bakspejlet 37. år efter, skulle jeg nok havde **hørt** mere efter hvad min gamle **mor** sagde... nå, men hvem gør det i den alder.

For at få hyre hos ”Seksfinger” nede i forhyringen hos DFDS skulle man først have en søfartsbog! V i blev så sendt op til Mønstringskontoret i Dronnings Tværgade, for at få en søfartsbog.

Her var beskeden den at: ” har I ingen hyre, får I ingen søfartsbog !!”

Afsted ned til ”Seksfinger” igen, her lød det: ”, Hva' fanden har I ikke fået en søfartsbog, så kan i ikke få hyre her.”

DET morede de herrer sig meget med, indtil ”Seksfinger” endelig fik medlidenhed med os, og gav en seddel med til Mønstrings kontoret om, at vi havde fået hyre på s/s ”Dronning Alexandrine” der sejlede som fragt- og passager skib i fart mellem Danmark, Færøerne, Island og Grønland.

Så efter et par gange Herodes til Pilatus, fik vi endelig en søfartsbog!!!

Med søfartsbogen i baglommen påmønstrede jeg passagerskibet s/s Dronning Alexandrine i 1959 som skyllerdreng; bare et halvt år efter at KGH skibet M/S Hans Hedtoft forliste ved Grønland.

Passageropretningen i skibet bestod af en 1. klasse og en 2. klasse, men når det ”strammede til” i højsæsonen blev der udvidet med en 3. klasse ude i 1. lasten hvor der så blev monteret etagesenge i tre etager samt messe under bakken.

Vi var 30 (trediv) drenge om bord der arbejdede som skyllerdreng, kammerdreng og messedreng fordelt mellem de to passagerklasser. Jeg var på 2. klasse som skyllerdreng, og her havde vi et lille the-køkken hvor der lige kunne være to mand når vi vaskede op.

I the-køkkenet havde vi også en ”brækpøs” stående mellem os som vi begge kunne bruge når vi blev søsyge. Den pøs benyttede vi rigtigt meget...

På 1. klasse og 2. klasse spiste passagererne i tre hold. Så havde vi virkeligt fart på, for ikke alene skulle vi vaske op, vi skulle også hente maden henne ved kabyssen og bringe den sikkert tilbage til messen.. og nogen også servere den for passagerne.

Da vi ankom til Thorshavn lastede vi fire fiskefartøjer; det var færøerske fiskere som skulle op og fiske torsk ved Grønland.

Det var første gang at jeg mødte færinger, og det har sat sine spor.. der har vel været mindst 50 (halvtreds) færøske fiskere, og de kunne virkelig holde en fest.. under festen sang de fædrelandets vemodige sange ..

Under rejsen blev jeg forfremmet til 3. klasse helt ude under bakken. Her var vi så en tjener og en messedreng til at betjene passagererne. Her var min første opgave om morgenen at holde et vandglas fyldt til randen med sprit op til tjenerens mund og holde det der indtil han selv kunne holde glasset... jeg tror nok at han havde det man kalder "mandolinfeber" .. ved arbejdstid's ophør omkring kl. 21:00 var der som regel en lille sjat tilbage i spritflasken som jeg tømte, og fik en lille kæp i øret af..

Jeg runder min tid på s/s Dronning Alexandrine af med at nævne, at da vi kom til den sidst kendte position for M/S Hans Hedtoft blev der holdt en kort Gudstjeneste, og nogle medsejlende familiemedlemmer kastede krans og blomster i vandet til en sidste hilsen.

Efterskrift v/Bjarne Rasmussen:

I de gamle KGH Besejlingsjournaler kan man læse, at s/s Alexandrine afgik København den 9. maj 1959 på årets 1. rejse til Færøerne, Island og Grønland. I 1959 udførte skibet i alt fem rejser, og ankom København den 1. december 1959 efter årets 5. og sidste rejse i farten.

1964: M/S Kaptajn Nielsen kæntringen nede ved Australien.

Det år blev et meget meget dramatisk år for mig; og dette er min personlige beretning om hvad der skete...

Jeg var påmønstret sandsugeren M/S Kaptajn Nielsen som Ungmand, og skibets opgave var at lave en ny sejlrende ind til Brisbane gennem Moreton Bay nede ved Australien.

M/S Kaptajn Nielsen var et specialskib af en sandsuger, den kunne næsten alt, hvad der normalt skulle flere skibe til. Den kunne grave sin egen kanal gennem Australien, hvis den bare fik tid nok.

Da jeg kom ombord, var den ved at lave en ny sejlrende ud fra Moreton Island gennem Moreton Bay og ind til Brisbane. Sandet som vi pumpede op, blev smart nok brugt til opfyldning af land længere inde ad floden. Det var måske problemet, jo mere sand vi sejlede ind, jo mere i løn!!!

Vi sejlede uafbrudt i 14. dage og holdt så fri i 2. dage ved kaj, medens pumper, wirer og anden grej blev kontrolleret, og udskiftet. Da vi sejlede uafbrudt, var besætningen, delt i 2. hold, som så havde vagt i 6. timer ad gangen. Der var 2. mands kamre ombord, det var meget godt, for når den ene sov, var den anden på vagt. Jeg kom på vagten 00-06. og 12-18. Og Flemming som jeg boede sammen med, altså på vagten 06-12. og 18-24. Da en sandsuger, nærmest er neddykket, når den arbejder, og i forhold til andre skibe, som er udstyret med køjle, er vi udstyret med Skylighter.

Den 19. september 1964. kl. 12:00., da jeg kom på vagt, fik jeg besked på at male alle skyligherne, fire på hver side af appeteringen. Jeg var næsten færdig med det sidste skylight, da klokken var 18., men da malingen stadigvæk var vådt på det sidste skylight, blev det ikke skruet fast, men kun sat fast på stangen, som man åbner det med nede fra. Dette skylight førte ned til mit og Flemmings kammer!!!

Efter aftensmaden, var det lige på hovedet til køjs.

Det næste jeg opfatter, var at jeg hang på døren ud til gangen, og hørte, stemmer som råbte, hjælp vi går ned, vi drukner, hjælp, og jeg hørte vand strømmen ind i skibet.

Forklaringen på, at hænge på døren, er den at vi havde et lukket aircondition system, som befandt sig ude på gangen. Så der var blevet savet omkring 10. centimeter af dørene forinden så airconditionen kunne cirkulere.

Da jeg så ville ud på gangen kunne jeg ikke få døren op, men ved at løfte dørhåndtaget opad i stedet for nedad, kom jeg ud, hvor jeg faldt ned i en halv meter vand.

Da begyndt jeg, at skribe om hjælp. Jeg var virkelig på den, var virkelig i panik, indtil vores elektriker fandt mig, og gav mig nogle ordentlige nogen på hoved, og råbte at jeg skulle holde min KÆFT.

Det fik mig til at komme lidt, til hægterne igen. Han fik os alle, til at hold mund, og lidt senere fandt vi ud af at vi var 10. mand sammen.

Vi prøvede også at hamre på skibssiden med noget hårdt, men der var ingen der svarede på vores hamren.

Da jeg var blevet smidt ud af køjen, jeg havde overkøjen, og sover nøgen, gik jeg tilbage til mit kammer for at finde nogle tøj at tage på.

Det var en frustrerende følelse, ALT SKULLE GØRES MODSAT, for at åbne døre, skulle du dreje opad. Når du trak en skuffe ud, faldt indholdet ud, og ned i vandet. Nå, men jeg fandt da et par lewis og en T-shirts og fik dem på.

Det var mærkelige, vi havde selvfølgelig INGEN LYS, men alligevel kunne jeg se rundt på gangen og på kammeret, godt nok ikke skarpt men alligevel en hjælp for mig.

Jeg fik senere at vide at det var MORILD.

Efter at havde fået tøjet på, kikkede jeg mig rundt i kammeret, og så at der midt på dørken var en stor BULE på vandet, det så ud som om der STRØMMEDE vand op.

Jeg råbte, efter de andre, at de skulle komme, men de var gået ind på et af de andre kamre, og hørte mig ikke.

Jeg begyndt, at gå derhen, men på vejen mødte jeg ERIK VIKTOR POULSEN.

Erik var reserve bådsmand på den vagt, jeg også var på. Jeg fortalte ham, at der kom vand op inde på kammeret nede fra skylightet, og vi gik tilbage til kammeret. Her fik Erik, netlemmen op, og dykkede ned i skylightet, hvor han prøvede at få splitten fri.

Nu må jeg nok fortælle, at der efterhånden var kommet så meget vand ind i skibet, at det gik os til midt på livet. Nu var disse skylighter ikke ret store, og normalt ikke beregnet som nødudgang fra skibet, så Erik måtte op efter luft et par gange, før det lykkedes for ham. Da han havde trukket vejret dybt i et par minutter, sagde han til mig. "Jeg prøver at svømme igennem, gå ud og find de andre, kom så tilbage og svøm igennem".

Hvorpå han dykkede ned i skylightet og forsvandt!!!

Jeg gik hen til de andre og fortalte dem, hvad Erik havde sagt, vi gik alle tilbage, til kammeret, og stod rundt om hullet ned til skylightet, da der pludselig dukkede en T-shirts op af det.

Det bevirkede, at der ikke var nogen der turde eller havde lyst til at svømme igennem, jeg må ærlig talt indrømme, at jeg havde ikke modet til at prøve.

Da vi nu var samlet igen, fik vi endelig snakket sammen, om hvad der egentlig var sket os.

Det eneste vi vidste var, at vi sad nede i skibet, som vi kunne se og føle, havde bunden opad, men vi vidste ikke hvor langt nede vi var.

Det blev også opklaret hvornår skibet var gået ned. Omkring klokken 23:35., da nogle af vores ure var gået i stå på dette tidspunkt.

Vores hovmester, fandt en karton tændstikæsker, og vi fik alle sammen en æske udleveret.

Da jeg en halv times tid efter, ville tænde en tændstik, og åbnede hånden, var hele æsken opløst af hvad jeg vil kalde ANGSTENS SVED, for jeg havde ikke haft hånden nede i vandet.

Vores motormand, havde fået et chok, der bevirkede, at han ikke kunne holde på vandet, der gik ca. 15. minutter mellem hver udladning. Det fik vi meget sjov ud af. - Hva' fanden mand, er du ude på at drukne os - Og videre i den stil.

Det var vist nok meget godt, at vi alle sad samlet i et kammer, for det gav os en følelse af lidt sikkerhed, at være sammen.

De 9. timer hvor vi sad og ventede på at blive reddet, må jeg nok sige, gik som et knips af et par fingre. Jeg havde helt mistet tidsfornemmelsen.

Vi prøvede også på, at finde ud af hvem der manglede på vagten, og fandt ud af vi manglede, en Norsk matros som lige var påmønstret, der var nogen der mente, at have set ham gå op ad trappen til messen. Deværre var det sandt, på vejen op til messen, væltede skibet, og vandet tog ham, han blev fundet en uge efter i Moreton Bay, død.

Det er et guds under, at vi ikke var blevet purret ud før, for så havde vi alle siddet oppe i messen med en kop kaffe, da skibet væltede. Så havde det været hele besætningen der var omkommet.

Ungmanden, der skulle have purret os, ham fandt de først et par dage efter. Vandet havde presset ham ind under et af bænkene, sådan at man ikke kunne finde ham.

En lille trøst er, at alle dem der omkom, har fået en hurtig død.

Omkring klokken 6., hørte, vi en lyd som en elektrisk hjulpisker. Det var en speedbåd, som kredsede et par gange rundt om os, og så forsvandt igen. Vi hamrede som gale, og råbte og hylede også som gale, da den bare forsvandt igen.

Erik, var efter at være komme ud, klatret op på skroget og sad og ventede på os andre. Efter der var dukket 3. andre overlevende op, fra andre dele af skibet, og da vi andre ikke kom op, besluttede han sig til at svømme ind til den nærmeste ø, TANGAALOOMA, hvor han kunne se, at der var lys.

Hvad han ikke vidste, var at der på TANGAALOOMA, havde været en HVALFANGER STATION, hvor de halede hvalerne direkte op på stranden. Og, at området var berygtet for de mange HAJER, som stadigvæk kom forbi, selvom hvalfanger stationen havde været lukket i mange år.

Så Erik begyndte, at svømme ind mod øen. Der blev senere fundet ud af, at han svømmede 3. australske mil, cirka 6. kilometer. Han ankom til øen omkring 5. tiden om morgenen, og vaklede hen til det første hus hvor der var lys. Han bankede beboerne op, og prøvede at forklare, at hans skib var gået ned, og at han behøvede hjælp.

Nu var hans engelske på dette tidspunkt ikke ret godt, og han var meget udmattet, og han var drivvåd. Så den person han havde banket op, troede bare han var en DRUKKENBOLT, så han blev smidt ud!

Han gav ikke op, men vaklede videre til et andet hus, hvor den person han nu bankede op, ikke smed ham ud, men hentede en KIKKERT for nu, at kontroller AT det ikke var en JOKE. Han så da, at der lå en HVALLIGENDE genstand 3. sømil ude. Og blev endelig overbevist om, at der var noget galt.

Han startede sin speedbåd, og det var den vi hørte. De sejlede et par gange rundt om skibet, og råbet til dem som sad på skroget, at de ville sejle ind til Brisbane og hente hjælp. Efter en sejltid på 2. timer ind til Brisbane, fik de fat i myndighederne, som så prøvede, at skaffe frø mænd fra marinen.

Og fik, at vide det ville tage ca. 2. timer for dem at komme frem. Myndighederne, fik så fat i EJEREN til en butik, hvor man kunne leje svømmeudstyr. Det var denne DIVER, som reddede alle os som sad nede i skibet. Nemlig de 9. som var sammen og 3. andre der blev fundet i luftlommer rundt om i skibet.

Da klokken var ca. 9. om morgenen, hørte vi lyden af mange hjælpiskere = speedbåde. Og fik endelig kontakt, med hjælpen udenfor via bankning. Her fortæller kaptajnen om hvordan han overlevede. Han havde lige været på runde, og var på vej ind i sin kahyt, da skibet vendte bunden i vejret.

Fra yderdøren ind til sin kahyt, er der en entre, ligefrem er døren ind til kahytten, til højre en dør ud til toilettet. Da skibet begyndte, at vælte, griber han fat i dørhåndtaget på yderdøren, tror han, men gudsketak og lov, tager han fejl, havde han fået åbnet døren ud til det fri, havde han været død, nu var det døren ind til toilettet, han fik fat i, og her sad han alene i sin luftlomme i 9. timer, og håbede på at blive redet.

Da vores DIVER, kom op igennem skylightet, var det første han sagde, FØJ HVOR HER STINKER.

Det blev bestemt, at de yngste skulle først ud.

Og da alle havde prøvet, at trække vejret gennem mundstykket til iltflasken, begyndte DIVER at få os ud.

Da der kun var een iltflaske til 1. mand, tog DIVER et par ordentlige mundfulde luft, og gled ned igennem skylightet, og derfra tog imod den første, der skulle DREJES igennem skylightet. Manden havde iltflasken mellem benene Der var ikke meget plads, da der i midten er svejset en holder, hvori stangen til skylightet går. DIVER fik den første op, men da denne så den KLARE BLÅ HIMMEL, glemte han at holde FAST på iltflasken med benene, og gav slip på den. Så måtte DIVER, ned på 30. meters dybde og hente den op.

Da det også skete ANDEN GANG, blev han træt af det, og der blev derfor hentet en iltslange som kunne nå ned til os oppe fra båden. Det var derfor en let sag, for DIVER at få de sidste op.

Vi fik siden at vide, at vi havde kun havde luft til en LILLE TIMES TID mere. Alle som har set filmen DAS BOOT, og set besætningen side og gispe efter luft, kan godt tænke sig lidt om, DET er film. I den virkelige verden, sover du bare stille og

rolig hen. Du mærker ikke noget, du får bare mere og mere kultveilte og næsten ingen ilt. - DET ER SELVFØLGELIG MIN MENING OM DET.

Efter vi var blevet reddet, blev vi holdt tilbage i Brisbane i tre 3. måneder, indtil der blev holdt SØFORKLARING, om hvad der egentlig var sket. Dette på grund af vores LODS, der var en meget berømt KRIGSHELT fra 2. verdenskrig.

Efter at have tænkt meget over hvad der var sket, er HER min forklaring på hvad der skete i og omkring ulykkestidspunktet.

På broen, klokken er ca., 23:30 befandt sig 4. mand, En Styrmand, (Dansker). En Lods (Australier). En Pumpemesteren (Bef. Matros), (Dansker) og, en Bef. Matros, (Dansker) til rors.

Pumpemesteren har en lasteskive, hvorpå han kan se når skibet er fuldtlastet.

Under lastningen, sejler skibet langsom fremad, med den ene motor på kvart fart, og den anden på halv fart, for at modvirke de 40. tons som sugerøret vejer når det glider henover bunden.

Pumpemesterens primære job, er at fordele, det vand og sand som bliver suget op, sådan at skibet ligger lige medens vi sejler.

Da deres 6. timers vagt næsten er forbi, kan det TÆNKES, at han har siddet og DAGDRØMT lidt. Det hele var jo efterhånden blevet til rutine.

Pumpemesteren bliver pludselig opmærksom på at LASTESKIVEN er løbet ud. Han kalder på STYRMANDEN, og siger, VI ER FULD LASTET.

Herefter bliver der givet nogle SKÆBNESVANGRE ordre, der bevirker at ni mand omkommer.

Der bliver beordret, STOP PUMPEN, og hiv SUGERØRET op.

Styrmanden går hen til maskintelegrafen og drejer FULD SPEED PÅ BEGGE MOTORER, samt siger til matrosen, ved roret, HÅRD STYRBORD uden, at tænke sig om.

Nu tager det LIDT tid, at få et SUGERØR på 40. tons op fra havbunden, men den er på vej op.

I maskinen bliver begge motorer sat på FULD KRAFT. Matrosen som står til rors, drejer rattet, HÅRDT STYRBORD. Når en sandsuger arbejder, kommer der hele tiden en masse VAND og SAND ombord.

OVERLØBSVANDET fosser således ud over siden. Det som bliver tilbage i lasten er en blanding af vand og sand, det kalder jeg KVIKSAND. Nu sker der DISSE TING hurtigt efter hinanden, Skibets FART STIGER, skibet KRÆNGER over til STYRBORD, da begge ror er HÅRD STYRBORD. OVERFLADEVANDET strømmer ud over siden, skibet får mere fart på, begge ror TAGER mere fat, skibet KRÆNGER mere og mere, LASTEN af sand begynder at sætter sig mere og mere. 12. sekunder efter, at skibet begyndte at dreje, væltet skibet.
- 12. sekunder! - og 9. mand dør.

Jeg tror ikke, at jeg nogensinde fik sagt tak til **ERIK** og DIVER, fordi de reddede os.

Så HER eet par ÅR efter vil jeg gerne sige tak.

Tak, Erik fordi du svømmede de 6. kilometer og fik skaffet hjælp, og DIVER, som reddede os ud af skibet.

Også et tak til de i BRISBANE boende danskere, som var så venlige at modtage os i deres dagligdag. tak.

En specielt tak til Mr. LENNON, som invitere hele besætningen på en uge ferie i SURFERS PARADISE.

Efterskrift v/Bjarne Rasmussen:

Ejlif omtaler matrosen Erik som "reservebådsmand", der gik på samme vagt som Ejlif, og som ham der svømmede i land for at hente hjælp. Det fulde navn på den matros er Erik V. Poulsen, og han fik Carnegiemedaljen for sin dåd. Han uddannede sig senere til navigatør; blev medlem af Dansk Styrmandsforenings bestyrelse og senere igen formand for Jernbaneforeningen.

Der blev efterfølgende afholdt søforhør, og her er det, som man måske kunne kalde for det "juridiske referat"....:

KÆNTRING

261. M/S KAPTAIN NIELSEN af København, 1599 B.R.T. Bygget 1961 af stål

Kæntret d. 18. sept. ved Australiens Ø.-kyst; 9 omkomne (239)

Søforhør i Brisbane d. 12. til 14. okt. Søforhør i København d. 25. nov.

Kl. ca. 23:25, da K.N., hvis stb. maskine gik halv kraft frem, og hvis bb. maskine gik langsomt frem, under en svag SØ-lig brise havde afsluttet sandsugning i Moreton Bay ca. 2 sm fra Moreton Island, skulle sugerøret hives hjem. Spillene til indhivning af sugerøret hørtes starte, hvorefter skibet begyndte at krænge stb. over.

Krængningen fortsatte, og i løbet af kort tid vendte skibet helt rundt og på havbunden med noget af skibsbunden over vandet. Ved Kæntringen blev størstedelen af besætningen indespærret i apering og maskinrum. Efter nogen tids forløb lykkedes det en matros at dykke ud af skibet og svømme i land, hvor assistance tilkaldtes. Senere lykkedes det to mand af besætningen at undslippe fra maskinrummet gennem sugerørets søventil og redde sig op på skibsbunden. D. 19. sept. kl. 0705 ankom to svømmedykkere til skibet, og i løbet af morgenen lykkedes det dem sammen med andre svømmedykkere at redde 12 mand af besætningen ud af skibet i live. Ved kæntringen omkom 9 mand.

Anm. De omkomne var: overstyrmand Knud Henning Mundt af København, bådsmand Karl Henrik Eschen af Svendborg. matros Ib Henning Jørgensen af København, letmatros James Hindsgaul Madsen af Nyborg, letmatros Henning Thiesen af Snedsted, maskinchef Harald Nielsen af Esbjerg, 2. maskinmester Sten

Blicher Christensen af Vester Aby. grave mester Cornelius Snijders af Dordrecht og lods Hugh Wallet Horatio Smith af Brisbane

1971: Telegrafistskole

Efter at have afmønstret M/S Normandiet som befaren matros, og derefter dumpet til synsprøven hos lægerne i Amaliegade 33 var gode råd dyre.

I 1970 var lovens krav til Matroser, at de skulle havde et stempel i deres søfartsbøger "skikket til udik", hvis du ikke havde dette stempel kunne du ikke sejle som matros i den "Kongelige danske handelsflåde".

Helt vanvittig var dette krav, når man kunne se, at luftkaptajner der var blinde på det ene øje, skeljet på det andet, kunne få tilladelse til at flyve, bare de havde deres førerhunde med sig. Men OK, sådan var reglerne altså den gang.

Da jeg selvfølgelig VAR blevet miljøskadet, af årene til søs, kunne jeg kun se een udvej, og det var at prøve, at komme til søs igen.

Jeg måtte altså videreuddanne mig til et andet job til søs, Jeg måtte på skolebænken igen. En af mine kammerater der havde gået på Svendborg Navigationsskole sagde, du kan da prøve at blive telegrafist. Jeg søgte, og fik brev om, at jeg var antaget til Radioklasse 1 i Svendborg den 28. januar 1971. Underskrevet af en vis Hr. Forstander Arno Jørgensen.

Vi var 24 der startede i klassen den første dag. Og fik læsset et ordentlig læs Lort, lige i hoved, om at hvis vi troede at, vi bare skulle dandere den her, næe næe, de herrer og damer, her skal laves noget, ingen tid til fnis og ballade.

I det første halve år, skulle vi gennemgå et pensum på 1 - 1/2 års længde, den såkaldte "teknisk forberedelses eksamen!"

Jeg må nok heller sige, at jeg var alderspræsident i klassen, var kravlet over de 29 år, alle de andre lå og sloges med en alderen på mellem 18 og 21 år.

Og i tilgift var omkring halvdelen af klassen matematisk student!!!. Ikke fordi det hjalp dem ret meget.

Så da vores matematiklærer Møller, kom ind i klassen med en bemærkning om, ja vi kender jo alle til Pythagoras, måtte jeg melde pas, og hviske til sidemanden, hvem fanden er psykopaten?

Det sidste halve år ombord i M/S Normandiet, havde jeg fået gennemgået de fire regnearter, et kursus som jeg købte gennem handelsflådens velfærds kontor. Hold da kæft hvor jeg blev en pestilens ombord, at lægge sammen, fint, at gange, fint, at trække fra, fint, at regne med brøker, nul putte, ikke fint. Da forbarmede vores 2.mester sig over mig, og viste en bedre måde, til at forstå hvordan man ondulerede brøker på, denne måde han viste mig, fik mig til at tro at jeg kunne regne med brøker. Desværre nåede jeg ikke at snuse til matematik.

Og da matematikken ikke var opfundet, da jeg gik i Vridsløselille skole hos gamle Overlærer Lassen, og da "Overlærer", kun accepterede elever der var gode til hovedregning, var undertegnede ikke i den gode del af klassen. Skal man tryne nogen, som går i skole, skal man bare gentage "du er dum, du duer ikke, du kan ikke noget" i nogle år. Så sørge man selv for, at have kronisk mavepine når man skulle til regning hos vedkommende Overlærer. Men pyt, man har jo kun spild 14 år, hvor man troede, at man var dum som et bræt. Var det en bagdel der, fik jeg en fordel ud af alligevel, da jeg ingen forudsætninger havde overfor Pythagoras, som var den første jeg lærte indenfor matematikken. Men desværre, jeg klarede ikke matematikken, i den første semester, og dumpede med et brag.

Men never give up, jeg meldte mig til igen, efter sommerferien. Det var vistnok noget med x'er og y'er, jeg ikke rigtig kunne finde ud af. Alle kender vel den med, der gik et lys op for ham. Eller noget i den retning.

Jeg havde lavet hele vores stue om, sådan at jeg lavede lektier om natten og sov om dagen, det skete langsom hen af vejen. En nat hvor jeg sad og prøvede, at forstå nogle gamle matematik stykker fra 1 semester, jeg havde virkelig problemer, pludselig dukkede et strålende glimt op lige over mit hovede, og

pludselig kunne jeg forstå, hvad meningen var med de matematiske opgaver, jeg sad med.

Tro det eller ej, jeg prøvede sku, at lære min gamle far "Matematik", Jeg var så lykkelig over, at kunne forstå de matematiske stykker, at han også skulle med, selvom han kun havde gået i skole to eller tre dage om ugen!!!. Jeg fik virkelig min familie med op på mærkerne.

I resten af min ferie gik tiden med at lavet alle opgaverne til det nye 1 semester.

1984: På ukendt klippeskær ved Antarktis

Forfattet af Bjarne Rasmussen:

Fra juni 1983 og frem til maj 1984 var Ejlif og undertegnede Bjarne Rasmussen begge påmønstret polarskibet MS Nanok S.; Ejlif som telegrafist og undertegnede som 1. styrmand. Vi sejlede først i Grønlandsfarten og derpå fortsatte vi begge to med skibet i Antarktis-farten. Den periode har jeg skrevet en del om i min egen erindringsbog "Styrmanden fra Strynø"

Well, i marts måned 1984 skete der følgende hændelse for os/skibet nede ved Antarktis:

"I 1984 var store strækninger af *Australian Antarctic Territory* og den tilhørende antarktisk kyst kun afmærket med stiplede linier i søkortene. Ingen vidste vidst rigtigt hvor kysten egentligt lå på grund af indlandsisen, der bare væltede ud over kystlinien.

I søkortene var lodskuddene som regel også meget sparsomme.

Skulle vi løbe på ukendt klippeskær og forlise havde vi diverse redningsflåder samt fire redningsbåde til vore 30 passagerer og 25 besætningsmedlemmer.

Alle fire redningsbåde var uden overdækning, og der var kun motorer i de to. Disse to kunne søsættes med falddavider, de to andre skulle søsættes med spindeldavider ligesom dem på TITANIC

Der fandtes ikke nogen redningstjeneste dernede i 1984...

Sådan var situationen da vi på besejlingssæsonenes sidste rejse afgik Mawson den 26. februar 1984 og for fuld kraft ramte et ukendt klippeskær ca. 90 minutters sejlads efter afgang

Vagthavende styrmand fortalte senere, at kaptajnen sad i lodsstolen og røg på sin pibe da skibet ramte det ukendte skær. Kaptajnen tog nu situationen med ufattelig ro - tog stille piben ud af munden og sagde til styrmanden "Gå lige ned og se efter om der kommer vand ind i lasten" hvorpå han røg videre alt imens han slog STOP på den gamle maskintelegraf.

Nede i maskinrummet havde maskinchefen vagten, og da skibet ramte skæret havde han lige så roligt skrevet BUMP og klokkeslættet ind i maskindagbogen !

Det skal lige nævnes, at skibet ikke havde vendbar skrue og ej heller nogen "luftbremse" på skrue akslen. Hvis skibet skulle gå fra fuld kraft frem til fuld kraft bak, så slog man først fuld kraft bak på maskintelegrafen oppe i styrehuset.

Derpå kvitterede maskinmesteren i maskinrummet for ordren, og nu skulle skibets skrue aksel af sig selv stoppe inden maskinmesteren kunne vende omdrejningsretningen på skrueakslen således at skibet kunne begynde at bakke.

I styrehuset kunne det mange gange føles ligesom at holde for rødt lys og afvente grønt lys – altså noget der lignede en evighed selvom det egentligt ikke tog så lang tid.

Grundstødningen skete om aftenen, og jeg var gået til ro fordi jeg skulle op på vagt kl. 00; og jeg vågnede godt nok ved braget da vi ramte klippeskæret, men tænkte sådan lidt halvsovende, at det nok var en stor isskosse som skibet havde ramt, og da alarmklokkerne ikke ringende sov jeg videre. Overstyrmanden skulle også på vagt kl. 00, og han vågnede ikke ved braget.

Da vi kom på vagt kl. 00 fik vi så at vide hvad der virkelig var sket...

Heldigvis var skibet tomt for gods, men vi havde 30 temmeligt rystede passagerer om bord.

Ved kollisionen blev flere af skibets bunkers tanke revet op; i alt blev 6 bundtanke revet op og fyldt med saltvand. Nu var problemet det, at vi nærmede os Last Day of Return inden hele farvandet omkring Antarktis frøs til, og tilligemed var der på daværende tidspunkt INGEN redningstjeneste/sygehjælp i området overhovedet...!

Pejlinger og prøver viste endvidere, at ca. 100 tons dieselolie til skibets hovedmotor nu var ubrugeligt.

Kaptajnen besluttede sig derfor for at vende om og sejle tilbage til Mawson for at fylde dieselolie i skibets ballasttanke thi skibet var så gammelt, at alle tanke var indenbyrdes forbundne, og man kunne derfor fylde dieselolie i ballasttankene og derfra pumpe det hen til skibets maskinrum.

I 1984 var denne konstruktion forbudt i nye skibe, men heldigvis havde M/S Nanok S. dispensation, og det blev til en enorm fordel for os thi ellers havde vi sandsynligvis måttet overvintre i Antarktis !!

Vi fik så fyldt dieselolie på i Mawson – vi havde egentlig selv sejlet denne dieselolie ned til denne videnskabsstation, men de havde heldigvis et meget stort lager og kunne sagtens klare sig til året efter.

Vi afgik atter engang Mawson på rejse mod Australien med efterårsstormene lige i hælene...

Vi vidste stadig ikke hvor store skader der var på skibets bund, men vi var klar over, at vi sejlede "på tanktoppen" mod Australien hvilket betød, at vi meget pludseligt og nærmest uden varsel kunne blive nødt til at gå i de noget primitive redningsbåde meget hurtigt.

Heldigvis kom skib, passagerer og besætning frem i god behold til Hobart, Tasmanien, den 13. marts 1984, og jeg har aldrig glemt hvorledes hele besætningens nærmest knusende ro og meget professionelle adfærd i en meget kritisk situation havde en virkelig god effekt på de skrækslagne passagerer.

Vel ankommet til Tasmanien/Australien kom vi straks i tørdok, og udtrykket "bunden lignede et vaskebræt" dækker ganske fortrinligt det syn som mødte os.

Efter at flænger og huller i bunden af skibet var blevet repareret i dokken, sejlede vi til en havn på Tasmanien/Australien for at laste en ladning blyaffald til Nordenham i Holland tror jeg det var.

Vi kom jo alligevel den vej forbi på hjemrejsen til Svendborg - og bunden af skibet holdt såmænd nok også til det...!

I Svendborg blev skibet atter dokket, og Svendborg værft udskiftede over 200 kvm bund samt installerede et moderne sonar anlæg således, at skibet blev langt bedre rustet til at besejle sådanne uopmålte/sparsomt opmålte farvande – det være sig i såvel syd som i nord !!

Besætningen om bord havde taget hele hændelsen med sindsro; men telegrafisten Ejlif var dog noget rystet, og da han fortalte os hvorfor kunne vi godt forstå ham thi først da fortalte han os om dengang han forliste med sandsugeren M/S Kaptajn Nielsen nede ved Australien... Ejlif skrev senere sin version af hændelsen på en web site, og det er hans efterladte, der har givet undertegnede lov til at benytte den i denne bog.

Bruno Jessen – Gnisten der forsvandt

I 1998 bliver radiotelegrafien som kommunikationsmiddel mellem skibe og land 100 år, og den bliver ikke mere. Museumsassistent Bruno Jessen, der er tidligere radiotelegrafist, markerer »jubilæet« ved gennem erindringsbilleder fra nogle af sine arbejdspladser at skildre den udvikling af faget, der skete i perioden fra 1967 til 1993.

I ebogen "Tilbageblik – 2. bog" bringes Bruno Jessens erindringer fra hans perioder som telegrafist på Flådestation Grønnedal i Grønland gennem årene 1967 til 1981.

Her i ebogen "Tilbageblik – 1. bog" bringes Bruno Jessens erindringer som telegrafist i den efterfølgende tid i Handelsflåden fra 1981 til 1993.

1981, Telegrafist i handelsflåden - M/T AMALIENBORG

I juli 1981 forlod jeg Søværnet for at blive telegrafist i handelsflåden og fik allerede få uger efter ansættelse i Rederiet Dannebrog Efter nogle ugers kontortjeneste på rederikontoret for at lære hyreregnskabet at kende, fik jeg min første udmønstring med produkttankeren AMALIENBORG.

»Ja, så starter du jo fra bunden«, var den trøsterige bemærkning, jeg fik med fra kontoret.

Det var da heller ikke verdens nyeste skib, men mit første møde med handelsflåden overlevede jeg da. Radiostationen var af dansk fabrikat - Elektromekano fra Dansk Radio A/S, Hovedsenderen var fornylig blevet udskiftet med den moderne model 1250 og også hovedmodtageren var udskiftet til en nyere type med frekvens-synthesizer.

Der var ikke installeret radiotelex, så al trafik var pr. telegrafi og telefoni, hvilket passede mig udmærket. Umiddelbart inden udmønstringen havde jeg kontaktet

en tidligere kollega fra Grønnedal, der nu var telegrafist på Lyngby Radio. Jeg fulgte ham på en nattevagt og fik dermed genopfrisket kendskabet til de procedurer, der skulle anvendes ved kontakt til Lyngby Radio - især kortbølgetelegrafi og –telefoni

Så uden den indlæringssejlads - »føltid« - som mine civile kolleger fik - klarede jeg skiftet til det civile liv uden vanskelighed.

Den daglige tjeneste ombord bestod i almindelighed i aflytning af trafiklisterne fra Lyngby Radio. Fra skibet var der et dagligt positionstelegram og privat kunne der være et par telefonsamtaler i løbet af ugen. Den menige besætning var fra Honduras, og den belastede os næsten aldrig med privat, kommunikation. Skibets kaldesignal var OVXD og lå derfor tidligt i den danske serie, der starter ved OU., så aflytningen af den menige besætning var fra Honduras, og den belastede os næsten aldrig med privat kommunikation. Skibets kaldesignal var OVXD og lå derfor tidligt i den danske serie, der starter ved OU., så aflytningen af trafiklisterne var hurtigt overstået, da jeg kun skulle aflytte de to første afsnit af listen, der oplyste om telegrammer og telefonsamtaler fra land til skib. Den sidste del — voksende i omfang — handlede om radio-telex, og den behøvede jeg ikke at bekymre mig om.

Under sejlads i Mexicogolfen brød skibets aircondition anlæg sammen, og en større reparation skulle iværksættes. Dertil skulle bestilles en mængde reservedele via rederiet. Maskinchefen præsenterede mig ud på aftenen for listen, der skulle telegraferes hjem, og mente, at jeg havde arbejde nok til resten af aftenen og natten med. Det hastede, sagde han. Jeg gik straks op og startede senderen, og mens den varmede op, fik jeg talt ordene i telegrammet. Det blev på lidt over 600 ord. Jeg fik hurtigt kontakt med Lyngby og begyndte afsendelsen. Så lange telegrammer deles ved afsendelsen op i sider å 50 ord, hvor der kvitteres for modtagelsen efter hver side. Så skal der ikke ledes så langt tilbage, hvis modtageren skal have noget gentaget. Men det gik støt og roligt, uden forstyrrelser og så fik jeg ovenikøbet ros af Lyngby for min morsning!

Efter de sædvanlige TU og SU kom der et lille FB (fine business!) til mig. Så tre

kvarter efter at chieften havde stukket mig teksten i hånden, stod jeg i messen igen med en kølig dåseøl. Jeg var vistnok lidt stolt af mig selv. Forresten blev dette det længste telegram j eg har afsendt på »håndpumpen« i min karriere.

I Houston, Texas fik vi en kemikalielast til Rotterdam, og for at komme sikkert over Atlanten, valgte kaptajnen at tilmelde skibet »Weather Routing«, en tjeneste varetaget af Meteorologisk Institut. Et par gange om dagen skulle skibet sende vejr- og positionsrapport til København, hvorefter MI sendte svar med forslag om den vejrmæssigt mest sikre rute. Det gav lidt ekstra arbejde på turen over.

Undervejs kom der besked fra rederiet, at jeg i Europa skulle skiftes til et andet skib. Normalt skulle jeg have været 4 måneder ude på samme skib, men der skulle hasteafløses i M/S CHARLOTTENBORG. Telegrafisten, der stod for tur, ville ikke have skibet, fordi det var udstyret med radiotelex, så han blev sendt ud for at afløse mig.

Det viste sig at være en ældre kollega, som kun kunne klare de skibe, der kun havde telegrafi og telefoni. Da rederiet hidtil havde haft flere af disse, havde det ikke været noget problem, men nu var der kun tre mindre tankskibe tilbage uden radiotelex.

Det viste sig også at være lidt problematisk, at hovedmodtageren var skiftet, siden han sidst havde været ombord. Det huede ham ikke, at der var kommet nye knapper at trykke på, og det meste af vor overlevering gik med at vise, hvordan den skulle indstilles. - Alt det nymodens pjat!

December 1981-februar 1982 -M/S CHARLOTTENBORG

Efter et par dage hjemme påmønstrede jeg M/S CHARLOTTENBORG i Hamborg. Sammen med tre andre stykgodsskibe besejlede den DAFRA-Line18 ruten fra Nordeuropa til Vestafrika og Congofloden. En rundrejse varede to måneder og bragte stykgods og containere sydover og træ og kobber fra Congo og Zaire

nordover. Et lastrum var udstyret til køle/fryselast og der var tanke, som kunne fragte vegetabiliske olier.

Radiostationen var den komplette Elektromekano CI250 fra Dansk Radio, suppleret med radiotelex. Den tilsluttede fjernskriver var - dengang - den helt moderne type med hulstrimmel. Nu skulle jeg altså til at arbejde med radiotelex, men en anden slags end den, jeg kendte fra tiden i Grønnedal. Jeg var nu sikker på, at jeg nok skulle klare dette nye også, og havde da heldigvis et par timer sammen med forgængeren. Så inden han gik i land, havde jeg fået en god overlevering om både kommunikation og regnskab.

Denne type - kaldet SITOR - Simplex Telex Over Radio - arbejdede med såkaldt fejlsikkerhed på radioledet. På liniedelen – fra abonnent i land til kystradiostationen - sendtes med den normale hastighed 50 Baud. Men over radioen sendtes de enkelte tegn hurtigere, således at der blev tid til at kontrollere, at de ikke blev forvansket undervejs. I praksis foregik det ved, at en blok på tre tegn afsendtes. De blev repeteret af modtageren, sendt endnu en gang, og først ved korrekt modtagelse anden gang, blev de registreret og nedskrevet.

Ved dårlig radioforbindelse kunne der derfor forekomme ophold i skrivningen, og så var det vigtigt at vente, indtil alt var modtaget.

Tegnene +? fungerede som »skifter« - når de var modtaget, vidste man, at det var ens tur til at skrive. (Simplex betyder at der kun kan sendes i en retning ad gangen).

Stort set al skibets tjenstlige kommunikation blev afviklet over telex. Dagligt, undtagen i havn, blev rederikontoret kaldt op ved 10-tiden dansk tid. Først afsendtes og modtoges meddelelser, der lå og ventede på strimmel, derefter skulle der altid »snakkes« med en eller flere afdelinger eller personer i kontoret, så et opkald kunne sommetider vare 30 minutter eller mere. Så var der til gengæld kun sjældent flere opkald hjem den dag. I dagens løb kunne der

forekomme yderligere telex-opkald til agenter m.m. i andre lande og havne på ruten.

Fra Europa mod Afrika var Antwerpen sidste havn. Her blev den sidste Afrikalast losset ud, og skibet blev færdiglastet for syd gående. Så snart som muligt efter afgangens sydover skulle der afsendes lastemelding, der fortalte om placeringen i skibet og destinationer. Det var en lang historie at skrive, når indholdet af fem lastrum med mellemdæk skulle beskrives i tal og tekst.

Selv om det var opstillet skematisk og med udbredt brug af forkortelser, kom den færdige melding ofte til at fylde et par meter papirrulle, og op til 10 meter telexstrimmel. Det var næsten uundgåeligt, at der i sidste øjeblik forekom rettelser og tilføjelser.

Telex-maskinen havde en strimmellæser foran, og en strimmelskærer på siden. I læseren satte man sin gamle strimmel, kørte hen til det sted, hvor der skulle ændres, stoppede strimmellæseren, tilføjede eller rettede via tastaturet, og startede strimmellæseren igen. Så kom den nye og rettede version ud af strimmelskæreren. Imens brugte skriverdelen lige så meget papir, som meldingen fyldte. Der kunne godt blive forbrugt mere en én papirrulle, inden lastemeldingen var færdig og afsendt.

Efter anløb af Canarieøerne var det vigtigt snarest muligt at få radiokontakt med det skib fra DAFRA-line der p.t. lå i Pointe Noire i Congo. Da der ingen telexforbindelse var til disse dele af Afrika, var skibet, der lå i Pointe Noire kommunikationscenter for de øvrige skibe i farten. Med samme formål lå et hollandsk off-shore skib på station ved Soyo, Angolas havn ved Congoflodens udløb. Lastemeldingen blev sendt via disse skibe til agenterne i de pågældende havne. Samtidig modtog skibet agenternes oplysninger om forventet last til Europa. Efter ankomst til Pointe Noire, og under hele rotationen i Congo og Zaire, blev det så ens egen tur til at fungere som relæstation.

Det skete også, at private henvendte sig ombord for at få sendt telex eller telefonere til Europa. Det var telegrafistens private »business«, mens man var i området.

Til radiokontakt fra skibet til land benyttedes for det meste Lyngby Radio. Som dansk skib var det desuden den billigste station at benytte. Ved telexopkald til andre lande end Danmark skulle der dog regnes med en højere linietakst fra Lyngby til det pågældende land, og så måtte man overveje, om en udenlandsk station med større fordel kunne benyttes.

Det var heller ikke altid, at man kunne få kontakt med Lyngby, og så måtte alternative stationer kaldes op. Det var især Bern Radio i Schweiz, der var flink til at hjælpe. Kunne vi ikke - især fra Afrika - høre Lyngby, så var Bern næsten altid klar og tydelig. Både Bern og Lyngby var på dette tidspunkt manuelt betjente. Når en radiokanal var ledig, og ens opkald gik igennem, fik man fat i operatøren. Efter både høflige og hjertelige hilsner var udvekslet, bestilte man nummeret, operatøren kaldte telexnummeret og stillede skibet igennem. Når telexforbindelsen blev afbrudt, kom man igen tilbage til operatøren, og fik oplyst, hvor mange minutter, der skulle betales for. Havde der så, på grund af radioforholdene været pauser i trafikken, kunne det godt være, at den flinke operatør sagde »5 minutes«, selv om det havde været længere.

På dette tidspunkt begyndte også Ostende Radio i Belgien at tilbyde radiotelexekspedition. Denne station havde, som en af de første i Europa, investeret i terminal- udstyr, der automatisk kunne koble telexopkaldene fra skibene igennem til abonnenten i land. Dette medførte lavere takster, og snart var Ostende Radio min foretrukne alternative station. Året efter var Lyngby Radio igang med at installere lignende udstyr, og Bern Radio fulgte snart efter. Så var det slut med hyggesludder med operatøren, inden telexopkaldet blev stillet igennem. Terminaludstyret til disse stationer var i øvrigt af dansk fabrikat fra Thrane & Thrane.

Med nogle få undtagelser var der dansk besætning ombord. Det gav anledning til en del privat trafik, mest radiosamtaler hjem via Lyngby Radio. Det var ofte lørdag aften, der var interessant, og det udviklede sig i mine måneder ombord til et helt ritual.

Det blev til »faste kunder« som brugte mit kammer, som lå på samme dæk som

radiostationen, som venteværelse. Når kontakten til Lyngby var opnået, var der ofte ventetid, til det blev ens tur, og kunderne hyggede sig så i venteværelset med medbragt vin og tobak. Hen ad 8-9 tiden om aftenen var det overstået, og kunderne gik hjem. Så var der bare tilbage for en ikkerygende gnist at få luftet godt ud, inden man skulle til køjs.

Med til arbejdet hørte forberedelse af havnepapirer og deltagelse af indklareringen af skibet ved ankomst til havn. Generelt må jeg sige om denne periode, at jo sortere myndigheder, jo flere papirer krævedes der. En af mine kolleger kom ovenikøbet med denne bemærkning under en overlevering: »Prøv at overrække dem papirerne på hovedet. Dem, der vender dem om, er dem, der kan læse.«

En lille hævn kunne man dog tage over bureaukratiet: I arkiverne i flere afrikanske havne ligger der dokumenter, der med flot rød stempelfarve er pyntet med det spejlvendte aftryk af en prop fra »Gammel Dansk«.

På radiostationen var der en hel skuffe med dokumenter til indklarering, med en eller flere hængemapper med papirer til de enkelte lande på ruten. IMO20 havde lavet et sæt standardformularer til de mest anvendte oplysninger: besætningslister og tolddeklaration. Men de fleste lande ville have oplysningerne på deres egne nationale formularer. Det første, der skulle klares, var altid sundhedmyndighederne, der skulle have »Health Declaration«, hvor skibsføreren attesterede at skibet var smittefrit, og ingen ombord var syge. Når det var godkendt, kunne »det gule flag« hales ned, og arbejdet ombord begynde. Til havnepoliti og toldere skulle der laves et antal besætningslister og tolddeklarationer. I en havn som Antwerpen var to sæt som regel nok. I visse afrikanske havne krævedes der 20-25 stk. Der var også en markant forskel på, hvor mange »myndighedsrepræsentanter« der dukkede op ved indklarering. I Australien oplevede jeg senere hen, at kun én person kom ombord og ordnede alle papirer, i de fleste europæiske havne kom der 3-4 mand, i afrikanske havne 15-20 mand.

Ombord på CHARLOTTENBORG havde vi på hoveddækket et stort lokale, som vi til daglig brugte til filmforevisning. Her blev der i afrikanske havne sat et langt bord op, så vi kunne modtage myndighederne og afvikle papirarbejdet.

På CHARLOTTENBORG, og i øvrigt også på de andre skibe i ruten, var der ca. 30 mand (m/k) ombord. Officererne og enkelte andre var rederiansatte, med en ud-mønstringstid på 4 måneder. De øvrige var ansat på almindelig kontrakt, med en ud-mønstringstid på minimum seks måneder. Dette passede godt med en rundrejses varighed på to måneder, som gav to eller tre rundrejser alt efter stilling. Bremerhaven var den af rederiet foretrukne skiftehavn, og det kunne give meget arbejde til telegrafisten at forberede, at ca. halvdelen af besætningen skulle skiftes. Værst var det, hvis ankomst til Bremerhaven faldt lige efter et månedsskift. Så skulle der afsluttes et helt månedsregnskab plus afregninger for 2-3 dage for dem der skulle hjem. På et andet skib oplevede jeg en ankomst på disse betingelser: 32 mand ombord og 17 afmønstringer inklusive min egen, i alt 49 hyreblanketter at have klar.

Rejsen sydpå mod Afrika startede for alvor med afgang fra Antwerpen 13. december, hvor vi kørte ud i rigtig dårligt vejr i Kanalen. Efter at have sluppet lodsens ved 10-tiden fortsatte vi med let reduceret fart vestover. Det blæste ca. styrke 11 fra vest. Efter middagsmåltidet gik jeg op til min normale middagslur. Men skibets bevægelser var for meget for mig: Jeg begyndte at blive søsyg.

Ved 13-tiden var skibet blevet overhalet af et peruviansk køleskib, BONITA, der forcerede op mod vejret. Ved 14-tiden så vi det igen. Da lå det på langs i bølgerne med kraftig slagside. Den hårde sejlads havde forårsaget maskinskade og med mistet manøvre evne havde rulningerne fået lasten til at forskubbe sig. BONITA havde endnu ikke udsendt noget nødsignal, og først ved vores ankomst opnåedes kontakt. Det eneste der virkede ombord var tilsyneladende kaptajnens walkie-talkie.

På dette tidspunkt var jeg blevet tilkaldt, med besked på at starte radiostationen op, og gøre klar til at viderebefordre nødtrafik. Det blev så CHARLOTTENBORG, der fik alarmeret både fransk og engelsk redningstjeneste. Helikoptere blev sendt

ud, men havde helt umulige arbejdsforhold, sådan som skibet slingrede. Trods faren for at skade både redningsmanden, der blev firet ned, og de nødstedte, lykkedes det alligevel en engelsk helikopter at bjærge seks personer op fra skibets brovinge. Yderligere forsøg på helikopterredning blev opgivet.

I mellemtiden var redningsbåden fra de britiske kanaløer blevet tilkaldt. Den nåede frem ved 17-tiden og arbejdede ind i aften-mørket på at bjærge de sidste ombord værende. Af 36 ombordværende omkom kun en.

CHARLOTTENBORG havde under hele aktionen ligget standby ved havaristen, men ved 18-tiden fik vi af den engelske kystvagt tilladelse til at fortsætte rejsen. 30 minutter efter gik alarmerne igen. Denne gang var det en fransk trawler, der var sprunget læk. Vi var ikke længere væk, end at vi så de røde nødblus, han sendte op. Vi gik mod positionen, men vor assistance blev ikke nødvendig. Helikoptere satte lænsepumper ombord, og ved 20-tiden fik vi igen lov at fortsætte. Så kom den tredje alarm. Denne gang fra en coaster, der med maskinskade drev op mod den engelske kyst. Vi blev igen bedt om at være standby, men kom heller ikke her i direkte aktion.

Denne situation sluttede ved halvto-tiden om natten, desværre tragisk. Efter godt tolv timer på radiostationen med tre nødsituationer kunne jeg slukke, lukke og gå til køjs. Jeg var ikke søsyg mere og blev det aldrig siden.

1985, M/S MERCANDIAN GOVERNOR

Efter en frivillig pause - sabbatår - var jeg igen hyresøgende i efteråret 1985 og fik ansættelse i Mercandia-rederierne. Første udmønstring blev M/S MERCANDIAN GOVERNOR, et Ro/Ro skib af den type, rederiet kaldte 3-i-én. Efter ombygning nogle år senere sejlede dette skib - indtil broåbningen - på Storebælt som færgen KRAKA.

Radiostationen var en Sailor Tandem-station fra S.P.Radio i Aalborg. Det særlige var, at der ikke var forskel på hoved- og reserveudstyret, blot dobbelt op. Stationen var for nylig blevet udstyret med radiotelex, og udstyret var af nyt fabrikat fra Thrane & Thrane.

Ved ansættelsessamtalen var jeg blevet spurgt om jeg havde erfaring med Radiotelex hvilket jeg jo havde kunnet bekræfte.

Men hvad var det, jeg var kommet ud til? Hvor var telexen? Der stod jo bare en lille fjernsynsskærm med et tastatur foran og en printer ved siden af. Det var telexen. Det var slut med strimler. Min forgænger havde ikke kunnet klare overgangen til dette nye, og det var årsagen til afløsningen. Han havde pådraget sig et nervøst sammenbrud, så den normale overlevering af station og regnskaber måtte jeg undvære. Der var ikke andet at gøre, end at tage instruktionsbogen ned fra hylden og slå op på side 1. Ud på aftenen fik jeg afsendt den første telex.

Dette T&T udstyr var selvfølgelig dengang noget vildt avanceret grej. Det var en lille tekstbehandlingscomputer, der via et telex-modem kunne det samme som de gamle telex, plus en del mere. Den interne hukommelse kunne rumme 813 linjer tekst, ikke imponerende, sammenlignet med en moderne PC. Anlægget kunne udstyres med batteri-backup til hukommelsen, men dette havde montøren ikke haft tid til at færdiginstallere.

Hvis strømmen blev afbrudt, blev alt slettet. Dette kostede mig ved én lejlighed 2 timers spildt arbejde.

En formiddag havde maskinchefen indleveret den månedlige maskinrapport, en sag der fyldte et nar hundrede linjer tekst og inkluderede en kunstfærdig skematisk opstillet oversigt over forskellige målinger på de enkelte cylindre. Lige før middag var jeg færdig med at skrive den ind, men sendte den ikke. Mens vi spiste fik vi blackout. Om igen.

Efter aftenvagten og til næste morgen »lyttede« anlægget efter Lyngby Radios broadcast-udsendelser. Om morgenen var hukommelsen derfor fuld af trafiklister og også gerne søfartspressen. Nede i skærmens højre hjørne stod markøren og blinkede efter det sidst modtagne bogstav. For overhovedet at komme ind i systemet, måtte jeg slette de 4-5 sidst modtagne tegn. Så

gik den første halve time med at rydde op, checke trafiklister og forsøge at redde hvad der reddes kunne af søfartspresen.

I mine fire måneder ombord var skibet udstationeret i Japan. Jeg påmønstrede og afmønstrede i Yokohama. Vi fik nogle rejser med biler fra Japan til Kina, men lå for det meste og ventede på last på Yokohama red.

I dagtimerne var det ikke muligt at høre Lyngby radio, men den gik som regel igennem om natten. Trafikken mellem skib og rederi blev derfor sendt via Singapore Radio, der netop havde udvidet med en stor kortbølgetjeneste med radiotelex. Den var dejlig nem at arbejde med. Den havde nemlig også fået Thrane & Thrane udstyr.

Det var ikke nødvendigt at aflytte trafiklister, for man fik automatisk at vide, om der lå trafik, når man kaldte op. For at tiltrække trafik fra europæiske skibe, havde Singapore Radio indgået et samarbejde med Lyngby Radio, så linietaksten fra Singapore til Danmark var meget rimelig. Derimod var det ret dyrt at ringe hjem. På et par rejser over til Kina til havne i Det Gule Hav fandt jeg imidlertid ud af, at der her inde var »hul igennem« i ca. en times tid, så det var med at få kaldt op lige så snart, jeg kunne høre Lyngby, for derefter at ringe ned i messen: »Vi er nummer to til Lyngby – er der nogen, der vil ringe?« 2-3 samtaler kunne jeg nå at afvikle, inden forbindelsen døde ud igen.

Efter fire ture til Kina skete der endelig noget: Vi fik en last til Australien. Det var ganske vist kun 87 biler, som var en restlast fra et japansk skib. De skulle losses i Fremantle og Darwin. Rejsen betød, at både jul og nytår skulle fejres i søen, men hvad så? - Skibet havde ikke været i Australien før, så alle glædede sig.

Turen derned tog 15 dage, og da vi nærmede os australsk territorialfarvand, skulle jeg igang med at sende positionsmeldinger til deres kystvagt. Deres kystradiostationer var også blevet udrustet med telex, dog uden automatik, så jeg kaldte Perth Radio ved Fremantle. Da jeg kom igennem, oplyste jeg vores kaldesignal og gav vores telex-tilbage svar. Så kom Perth: »Davs, hvem er I?« Telegrafisten hed Jørgen og havde været i Australien i lidt over 20 år. Det blev til

en »snak« over ca. seks meter telexpapir. Næste aften skulle der igen afleveres pos-melding og efter kontakt kom der igen noget som lignede dansk. Jeg spurgte, om det var Jørgen.

»Nei, Erik her - jeg er norsk«.

Den 1. januar om morgenen ankom vi Fremantle. Da skibet ikke havde været i Australien før, var der ingen af landets egne formularer i skuffen med havnepapirer. Til indklareringen havde jeg lavet mandskabslister og toldlister af IMO's internationale standardtype og håbede, at de ville blive accepteret. Fra land mødte kun én enkelt mand - der kunne det hele, både pas og toldlister. Han var vældig flink - men papirerne jeg gav ham duede ikke. Jeg forklarede, hvorfor de ikke var på australsk papir, og han var venlig nok at kalde sin overordnede.

Men der var ikke noget at gøre - landets egne papirer skulle udfyldes. Den flinke fyr tilbød at skrive mandskabslisterne, mens jeg måtte ordne toldlisterne, der skulle have hvert enkelt besætningsmedlems underskrift. Takket være dette arbejde nåede jeg at komme i land. Vores landgang var sat ude i forskibet, hvor apteringen lå. For at få 2.mesters underskrift måtte jeg ned på kajen, hvor han overvågede bunkringen af olie nede ved agterskibet.

De i alt ca. 300 meter - og godt 5 minutter - er alt, hvad jeg nåede at være i land i Australien.

Der var fire mand, det ikke lykkedes mig at få fat i, og afgangen nærmede sig. Jeg forklarede om de fire manglende signaturer og så sagde han: »Ok, jeg skriver to af dem og du de to sidste!« - og så fik jeg formularer med til Darwin. Mit dagbogsnotat viser, at vi fortøjede kl. 0825 og afsejlede kl. 1440. Det meste af denne tid gik for mig med papirarbejdet. I Darwin nogle dage senere lå vi kun inde i seks timer. Der nåede jeg ikke engang ned på kajen.

1988, M/S CARACAS

Efter nogle udmønstringer med skibe med samme radioudstyr som i MERCANDIAN GOVERNOR fik jeg i 1988 en udmønstring med MERCANDIAN

PACIFIC II, der grundet udchartring til et venezuelansk rederi var omdøbt til CARACAS.

Det var et af Mercandia-flådens nyeste og største skibe – kaldet super gigant typen. Vel ombord kunne jeg endnu engang konstatere: nyt skib = ny radio.

Her skulle jeg så lære den nyeste Skanti-radiostation at kende: to flade betjeningspaneler for hoved- og reservesæt, en slags tandem igen.

Fra panelerne, det eneste umiddelbart synlige af anlægget, betjentes både sender og modtager, det hele styret af microprocessorer. Her var kun knapper med biplyde at trykke på, der var ikke en eneste knap tilbage at dreje på. Når frekvens eller »kanal« var valgt, afstemtes senderen på 1 sekund når der blev trykket en gang på tasteknappen på telefonrøret. Der var indbygget hukommelse, hvori lå alle internationale kanaler til radiotelefoni og radiotelex. Det var blot at indtaste kanalens nummer, så stod de to frekvenser klar i sender og modtager. Et let tryk igen på tasten og man var klar. Efter eget valg kunne der indtastes omkring 70 frekvenser, så alt, hvad jeg til daglig kunne få brug for, fik jeg efterhånden lagt ind: Lyngby radios telegrafifrekvenser, frekvenser til udenlandske kyststationer, frekvenser med vejrmeldinger og navigations-efterretninger og meget mere: to tryk, to bip, og der var klar bane. Telexen var igen Thrane & Thranes, men i nyere og forbedret udgave med meget mere lagerplads.

Ligesom de foregående skibe gik også CARACAS i fast charter mellem Santos i Brasilien og La Guaira og Puerto Cabello i Venezuela. Normalt gik ruten også ind i Mexico Golfen med anløb af New Orleans og Tampico i Mexico og på nogle rejser også andre havne i Caribien og Mellemamerika.

På nogle af rejserne var skibet i Caribien i sæsonen for de tropiske storme, »hurricanes«. Det var især i disse perioder vigtigt at modtage vejrudsigter. I Mobile, Alabama, lå en vigtig radiostation, der for USA's vejrtjeneste udsendte advarsler til skibsfarten. De blev udsendt både på telegrafi og pr. telex og da de

var ret omfattende, var sendehastigheden på telegrafi ret høj. Det gav en sjælden lejlighed til at holde færdighederne i morsemodtagning vedlige.

Når der var storme i området, kunne meldingen være så lang, at den blev afbrudt af andre faste udsendelser, og fortsatte i en senere periode. Så var det noget nemmere at sætte telexen til. Meldingen med advarsler, oversigt og flerdøgnsudsigte kunne fylde op til to meter telexpapir. Foruden vejrmeldinger skulle der også aflyttes »efterretninger for søfarende«. De blev i dette område stort set udelukkende udsendt pr. telegrafi.

Når skibet befandt sig i brasiliansk farvand skulle der desuden sendes daglige positionsmeldinger til deres kystvagt, så der var stadig brug for nøglen.

I Puerto Cabello kom jeg ud for en sjælden oplevelse: tre danske skibe i samme havn - ovenikøbet tre Mercandia-skibe, et af hver af de største typer. I løbet af formiddagen fik jeg talt med mine kolleger på de andre skibe, og jeg ville ikke lade denne situation uudnyttet. De to andre blev indkaldt til »fagligt møde« på Caracas, bl.a. for at se og prøve denne nye radiostation. Den ene af dem tog det helt bogstaveligt og mødte op med notesblok og kuglepen. Vi andre fik ham dog hurtigt ledt på sporet af, hvad der egentlig skulle foregå. Han var hurtigt opfattende, og vi fik en vældig hyggelig eftermiddag ud af det, med masser af telegrafist-sladder.

Stewardessen der vejede 58 kg

Blandt de havnepapirer, der skulle forberedes til indklareringer i havne i USA, hørte også et »shore-pass« - et lille personligt identitetskort, dog uden foto. På dette skulle anføres de fleste oplysninger fra ens pas: hårfarve, øjne, højde, men her tillige vægt. Jeg plejede at bruge folks højde over én meter og lagde så lidt til eller trak fra, alt efter som jeg kendte dem. Det havde nær kostet mig livet. Ved et anløb af New Orleans havde jeg skrevet 58 kg på den ene stewardesses shore-pas. Ved indklareringen, hvor alle skulle til »parade« foran immigrations-officeren, sagde hun ikke noget. På grund af andet arbejde så jeg ikke mere til hende før efter aftensmaden.

Der blev jeg overfaldet af en hvidglødende furie: »Hvor vover du at skrive, at jeg vejer 58 kg?« - jeg undgik med nød og næppe at få kradset øjnene ud, fik vel sagt lidt til mit forsvar, hvorefter hun - nu kun rødglødende - gik tilbage til sit arbejde. Senere sagde en af matroserne med et skævt grin: »Tja, det var nok fordi du ramte rigtigt!«

1992, M/S DITLEV LAURITZEN

Efter egen afsked med Mercandia, en ufrivillig ledighedsperiode og et kursus, fik jeg i 1990 hyre i rederiet J. Lauritzen.

Anden udmønstring blev med M/S DITLEV LAURITZEN, et af de fire nye skibe i »Projekt Skib« -serien. Disse skibe var udviklet med anvendelse af den nyeste teknologi. Alt ombord skulle overvåges og styres ved hjælp af computere, af ganske få besætningsmedlemmer.

Denne udmønstring kunne næsten betragtes som en forfremmelse. Tre måneders udmønstring, tre måneders ferie og fast skib - det var helt nye betingelser. Før afrejsen til skibet var det meningen, at jeg i rederiets EDB-afdeling skulle få et par dages træning i brug af en PC og i de programmer, jeg ville møde ombord. Dette »kursus« blev indskrænket til godt tre timer, hvori jeg lige fik snust til kunsten at udfylde dokumenter via PC.

Vel ombord gik det straks løs med overlevering. Min forgænger var meget erfaren i brugen af computere, og han prøvede at lære mig så meget som muligt på de få timer vi havde sammen. Der var dog ikke tid til at gøre mig til verdensmester. Heldigvis skulle vi nu være godt to uger i søen, fra Wilmington på USA's østkyst direkte til Buenos Aires. På disse to ugers rejse lykkedes det, med god støtte fra især kaptajnen, at blive rimelig fortrolig med computerarbejdet.

Skibet havde en central computer - en såkaldt server - men desuden PC-er på arbejdssteder rundt i skibet, også en på radiostationen. Alle disse var forbundet med serveren.

Radiostationen var udstyret med en Skantiradiostation lige til den jeg havde haft på Caracas. Det væsentlige - og nye for mig - var de to satellit-kommunikationsanlæg, kaldet Satcom-A og Satcom-C systemer.

A systemet var det primære. Det kunne overføre telex, samtaler og fax. En parabolantenne pegede hele tiden mod den satellit, der dækkede det område, skibet befandt sig i. Automatik drejede antennen efterhånden som skibet bevægede sig indenfor havområdet. Kun når der skulle skiftes til en anden satellit, måtte man gå ind og indstille antennen manuelt.

Det andet anlæg, Satcom-C, kunne i den version, vi havde, kun overføre telex. Antennen var ikke retningsbestemt, og ved afsendelse og modtagelse af telex, var man ikke i direkte kontakt med den anden telex. En computer ved satellitjordstationen opsamlede og videresendte meddelelserne.

Senere kunne man så modtage en kvittering for, at ens telex var nået frem. Satcom- C udstyret i DITLEV LAURITZEN var af velkendt dansk fabrik: Thrane & Thrane. Det var udstyret med et drev, der kunne læse og skrive på de samme 3.5" disketter, som blev benyttet i PC'erne. Det var derfor muligt at overføre en »fil« fra skibets PCnetværk til diskette, flytte denne over i anlægget og sende filen som telex. De andre ombord kunne skrive deres filer på egen PC, overføre dem til serverens »postkasse« og give mig besked.

En dag ringede en træt maskinchef op: »Det er Ivan. Der står to filer, du gerne må sende med det samme. Den ene hedder 'knæhøj' og den anden 'kolort'«

På Satcom-A anlægget skulle en telex skrives ind fra tastaturet. Til gengæld var man ved opkaldet i direkte kontakt med modtagerens fjernskriver, og kunne selv trække tilbagesvaret og således med det samme sikre sig, at ens telex var nået frem. Dette blev foretrukket i nogle tilfælde, men var afgjort besværligere.

Satcom A kunne som nævnt også bruges til telefon og fax. Minutpriserne for satellittelefonen gjorde at den havde tilnavnet »guldhornet«. Til gengæld var det nu blevet let af afsende lastemeldingerne. De lastoversigter som i tidligere tid

havde kostet lange forberedelser og lang sendetid, blev nu indleveret som tegninger på en eller flere A4 sider og faxet til rederi og agenter på få minutter.

Det kunne dog ind imellem drille med nedbrydning under transmissionen, så der skulle sendes om igen flere gange.

Et andet arbejde som også havde ændret sig var modtagelse af vejrudsigter og navigationsvarsler. Det var stort set slut med at modtage disse på telegrafi. Et system kaldet »Nautex« var nu etableret. På en fast frekvens udsendtes alle disse meldinger pr. telex fra skiftende stationer efter tur. På broen var opsat en særlig modtager med en indbygget skriver, hvorfra meldingerne automatisk rullede ud i lange baner.

Ved min tiltræden havde der for nylig været havari på Satcom-A anlægget. I parabolantennen var et styrekredsløb brændt af, således at antennen ikke automatisk kunne dreje sig i det vandrette plan – azimuth - og dermed selv finde retningen til satellitten.

Reparatør og reservedele var bestilt, men nåede ikke frem, mens skibet lå i Wilmington. Ved at dreje antennen med håndkraft, lykkedes det os alligevel at holde anlægget i drift i den månedstid der gik, indtil vi fik repareret. Der måtte korrigeres mindst en gang i døgnet, og efter enhver kursændring. Jeg klatrede op til antennen, stak overkroppen op gennem lugen i bunden af antennekuppen og drejede antennen. Vagthavende på broen holdt øje med skærmen inde på radiostationen, og varskoede via walkie-talkie når signalet fra satellitten blev modtaget igen.

Efter den første udmønstring og ferien skulle jeg for første gang opleve at skulle ud til samme skib igen. Det skulle jo blive nemt nok, fordi jeg kendte det hele i forvejen. Sådan gik det naturligvis ikke. I PC'en var alle programmer, jeg havde brugt til regnskab, havnepapirer og anden tekstbehandling blevet udskiftet med nyere og mere avancerede programmer. Endnu engang - forfra!

Der blev ikke flere end disse to ture med DITLEV for mit vedkommende. Skibet fik i slutningen af 1992 det nødvendige udstyr ombord, blev overført til GMDSS-systemet og telegrafisten sat i land.

Jeg fik endnu en udmønstring med et ældre køleskib. Herunder fik jeg opsigelsesbrev, og 3. februar 1993 kom jeg hjem efter mit sidste job som sejlene radiotelegrafist.

Konklusion

Jeg nåede, med afbrydelser, at arbejde som telegrafist i 26 år - godt og vel den sidste fjerdedel af radiotelegrafiens historie.

I de første år i Grønland fra 1967-69 foregik næsten al den civile kommunikation, jeg deltog, i per telegrafi.

I den næste grønlandsperiode fra 1972-1978 kom udviklingen i gang. Automatiske UHF-radiokæder oprettedes, og telex og telefonforbindelser erstattede radiotelegrafi. De karakteristiske - og ofte grimme - antennemaster forsvandt fra byernes profil og blev afløst af små gittermaster med parabolantennener.

I handelsflåden fra 1981-1993 oplevede jeg udviklingen fra en skibsstation med kun radiotelegrafi og -telefoni, over radiotelex med strimmel og senere elektronisk hukommelse, til satellitkommunikation med øjeblikkelig adgang til telefon-, telex- og faxforbindelser.

Generelt oplevede jeg, at for hvert nyt skib var der også nyt udstyr og nye systemer at lære at kende. Den teknologiske udvikling medførte, at stadig større mængder information kunne overføres på stadig kortere tid. Kvaliteten af kommunikationen blev mere og mere et spørgsmål om indkøb af udstyr, og mindre om kvalificeret personale.

Efter indførelsen af GMDSS er kommunikation og radiosikkerhed til søs blevet en bibeskæftigelse for de få tilbageværende skibsofficerer.

Gnisten forsvandt - en enkelt er allerede på museum.

Redaktionens efterskrift:

Brunos Jessens skrift *Gnisten er forsvandt* blev første gang bragt i *MS Museet for Søfart's* årbog – og artiklen kan læses i sin helhed via dette link

<https://drive.reindex.org/MFS/101/1998GnistenderforsvandtogFaktaomradioen7-36.pdf>

Efterskrift v/Bjarne Rasmussen: Navigatøren som "Skibstelefonist"

I årene 1975 – 1978 var jeg påmønstret seks skibe som styrmandsaspirant i Rederiet D.F.D.S.

Alle seks skibe havde telegrafist om bord, men som aspirant husker jeg egentligt kun derom, at telegrafisterne havde lagt toldlister og pengelister ud i skibets messer samt at de udarbejdede hyreregnskabet for besætningen. Det sidste husker jeg især fordi jeg ofte havde underskud på min hyre ved månedens afslutning.

Årene går, og på et tidspunkt skriver jeg mine erindringer "Styrmanden fra Strynø" hvilket motiverede mig til at indsamle andre maritime erindringer fra en svunden tid i den danske handelsflåde, og derpå udgive dem som "non profit" ebøger.

Med hensyn til netop telegrafisternes maritime erindringer blev det mig muligt her anno 2018 via tidligere telegrafist Jan Preisler at indsamle sådanne erindringer til ebogen "Tilbageblik – 1. bog"

I nævnte ebog fortæller tidligere telegrafister om tiden til søs **inden** 3. og sidste fase indledes 1. februar 1999 hvor alle skibe skal være i GMDSS.

Jeg var redaktør på førnævnte bog hvilket fik mig til at reflektere lidt over, at der mig bekendt i skrivende stund anno 2018 ikke var nogen, der tidligere havde skrevet om Navigatøren som "Skibstelefonist" og da jeg har en fortid som navigatør lægger jeg gerne ud med min fortælling desangående på de næste sider.

Generelt Certifikat som Radiotelefonist

Jeg læste til styrmand og skibsfører på Svendborg Navigationsskole i årene 1978 – 1981, og i den periode var det obligatorisk under uddannelsen, at eleverne også skulle erhverve sig et særskilt *Generelt Certifikat som Radiotelefonist*.

Med et sådant certifikat i hånden havde man den fornødne tilladelse til at betjene VHF – MF (mellembølge) – HF (kortbølge) så vidt skibets Radiotelefonistation da ellers var udstyret med dette.

Min første hyre som styrmand var i udenrigsfart med coasteren MS Britannia, et fragtskib på 499 BRT, og dermed noget under de 1600 BRT, der var grænsen for hvornår skibet skulle have telegrafist om bord.

Skibet var udstyret med en Radiotelefonistation VHF – MF – HF, og da vi sejlede i fart Europa – Sydamerika benyttede vi primært HF til at kontakte Lyngby Radio for afvikling af skibets rederi-korrespondance samt private samtaler mv.

Når vi da ellers kunne komme igennem... men heldigvis var rederiet A.E.Sørensen særdeles praktisk anlagt uden bureaukratiske procedurer, der kunne forpeste tilværelsen for brave danske søfolk.. parolen var vel nærmest at ”intet nyt var godt nyt”.

I min tid på MS Britannia mindes jeg, at vi i en længere periode havde været helt uden kontakt med rederiet, hvorfor kaptajnen under et ophold i en sydamerikansk havn da lige ville ringe hjem til rederiet oppe fra agentens kontor; sådan bare for god ordens skyld trods alt.

Kaptajnen fortalte senere, at rederiet under samtalen ikke havde virket særligt bekymret over den manglende korrespondance med skibet igennem længere tid, men blot havde spurgt til ”jamen goddaw Peytz, hvordan går det ellers med jer dernede på floden (Paraguay floden)..?” og da kaptajnen havde svaret at vi alle havde det fint, og at vi stadig flød på vandet og at charteren var tilfreds, ja så var der jo ikke rigtigt mere at tale om.

Rederiet A.E.Sørensen havde i øvrigt overhovedet ingen som helst skriftlige instrukser for noget som helst i deres skibe – men der var én uskreven lov, og det var, at ligegyldigt ”hvad man var kommet galt afsted med”, at så så løj man bare ikke om det overfor rederiet.. var man ærlig kunne man derimod ”få tilgivelse for meget”.

Efter MS Britannia sejlede jeg med andre af rederiet A.E.Sørensens skibe hvilket jeg alt sammen har beskrevet i min ebog ”Styrmanden fra Strynø”.

Rederiet A.E.Sørensen havde solgt deres sidste aktive skib, MS Svendborg på 1599 BRT, til Grønlands Handel (KNI) ultimo 1986 hvorefter rederiet lukkede – og jeg blev arbejdsløs thi jeg var overstyrmand om bord da det blev solgt.

Året efter, i 1987, var jeg så heldig at jeg blev ansat som styrmand i Grønlands Handel (KNI), og min første udmønstring i dette rederi var helt naturligt i det skib, som de havde købt året før, MS Svendborg, der i mellemtiden var omdøbt til MS Nikki Ittuk.

MS Nikki Ittuk var stadig på 1599 BRT, og dermed uden telegrafist om bord. Skibets rederi-korrespondance var dog meget let idet skibet sejlede i fast fart mellem Danmark og Grønland, og næsten alt administration blev ordnet på rederiets kontor. Her kan man med fordel læse kapitlet ”Jan Preisler – Maritime erindringer gennem 34 år” hvor han i ebogen ”Tilbageblik – 1. bog” fortæller om sin tid som telegrafist i Kongelige grønlands Handel (KGH) der senere blev til Grønlands Handel (KNI).

Til gengæld var vi meget ofte i telefoni-kontakt med kystradioerne på rejsen frem og tilbage.

Det skyldtes primært, at vagthavende navigatør udfærdigede en vejr observation (OBS) så vidt muligt hver 3. time under sejladsen, hvorefter navigatøren efterfølgende selv kaldet en kystradiostation op over enten VHF/MF/HF alt efter skibets position for at afgive OBS'en i form af et telegram til Meteorologisk Institut (DMI).

Vagthavende navigatør tog også selv diverse vejrmeldinger og vejrkort/iskort på søvagten via skibets Radiotelefonistation.

I 1988 mønstrede jeg unit-loaderen (stykgodsskib) MS Nungu Ittuk, der var på 3338 BRT og dermed var der også telegrafist om bord.

I 1989 mønstrede jeg kystpassagerskibet MS Disko, der var på 2162 BRT, og som derfor ligeledes havde telegrafist om bord - og her vil jeg atter henvise til kapitlet "Jan Preisler – Maritime erindringer gennem 34 år" i ebogen "Tilbageblik – 1. bog".

I årene 1990 – 91 – 92 var jeg tilknyttet unit-loaderen MS Pajuttaat, der var på 498 BRT, og dermed uden telegrafist om bord. Skibet var beskæftiget i kystfart langs hele den grønlandske vestkyst, og dermed var skibets navigatører i daglig kontakt med de grønlandske kyststationer om end det primært var indskrænket til de obligatoriske sikkerhedsmeldinger samt afvikling af vejrobservationer (OBS).

I de år var GMDSS dog et emne der blev talt om ude i skibene, og da Grønlands Handel (KNI) havde besluttet sig for at implementere GMDSS i alle deres skibe **over** 1600 BRT samt at alle rederiets navigatører - lige fra og med 2. styrmændene til og med kaptajnerne – og vistnok også alle deres telegrafister, skulle erhverve sig et GMDSS bevis, så blev jeg på et tidspunkt under en afspadseringsperiode i Danmark sendt til Marstal Navigations-skole på et kursus hvor jeg bestod *Generelt certifikat som radiooperatør i GMDSS (GOC)* – også selvom MS Pajuttaat ikke skulle have udstyret implementeret.

GMDSS

IMOs styrende organ, Maritime Safety Committee, pålagde i tresserne sin radiokomit ,

»Subcommittee on Radiocommunications« at udvikle et helt nyt koncept for Radiosikkerhedstjenesten indenfor verdenshandelsfl den.

Konceptet skulle bygge på to af hinanden uafhængige systemer. Det ene system skulle baseres på satellitter, og det andet på en forbedret kortbølgeteknik kaldet DSC - Digital Selective Calling.

Kortbølgekommunikation sker som bekendt ved hjælp af tilbagekastning af radiobølger fra ionosfæren. Underkomitéen arbejdede i adskillige år med at udvikle det nye system, der fik navnet »Future Global Maritime Distress and Safety System«.

Datoen for overgang til det nye system blev fastsat til 1990, men som årene gik og problemerne ikke var så nemme at løse, måtte man skubbe »target day« til 1. Februar 1999.

Indførelsen af det nye radiosikkerhedssystem til søs blev inddelt i tre faser:

1. februar 1992 blev systemet, nu kendt som GMDSS, taget i brug og, rederier, der investerede i den nye teknologi, kunne overføre sine skibe.

Dermed begyndte udfasningen af de søfarende telegrafister, idet GMDSS ikke kræver en person ombord, der udelukkende har til opgave at varetage kommunikationen.

2. Fase begyndte 1. februar 1995 fra hvilken dato alle nybyggede skibe skulle være udstyret til GMDSS.

3. og sidste fase indledes 1. februar 1999 hvor alle skibe skal være i GMDSS.

(Kilde: S. R. Larsen, radiotelegrafist og tidligere forretningsfører i Radiotelegrafistforeningen af 1917.)

Grønlands Handel (KNI) begyndte allerede i fase 1 pr. 1 februar 1992 at implementere GMDSS i deres skibe over 1600 BRT.

I hele 1992 var jeg som sagt tilknyttet unit-loaderen MS Pajuttaat, der var på 498 BRT, og dermed ikke omfattet af GMDSS implementeringen i KNI; en implementering, der var fuldt ud realiseret i alle deres skibe over 1600 BRT inden ultimo 1992.

Pr. 1 januar 1993 var Grønlands Handel (KNI) blev privatiseret til rederiet Royal Arctic Line (RAL), og i den forbindelse havde RAL overtaget fem af KNI's skibe på over 1600 BRT men ingen af KNI telegrafisterne idet RAL benyttede sig af de nye GMDSS regler pr. 1. februar 1992, og dermed kunne skibene sejle uden telegrafist.

Jeg var overgået til RAL, og den 11. januar 1993 mønstrede jeg MS Malla Arctica (ex. Johan Petersen) på 2428 BRT, og dermed mit første GMDSS skib. Jeg var mønstret som 1. styrmand, men det var heldigvis en af de andre styrmænd om bord, der den rejse stod med ansvaret for skibets GMDSS, men jeg vil aldrig nogensinde glemme de første 7 dage efter afgang Aalborg dengang i januar 1993...!

Efter afgang mødte vi nemlig virkeligt dårligt vejr i dagevis, og på min første søvagt 00-04 var vi nu kommet ud i Nordsøen, og så skal jeg da lige love for at det dyttede og båttede og blinkede i styrehuset... på grund af det dårlige vejr var der gang i NAVTEX'en og den ene sikkerhedsmelding efter den anden udsendt fra mange kystradiostationer til GMDSS systemet i skibene; det hele garneret med mange indkomne falske GMDSS nødalarm (typisk fejlbetjening her og der) samt alarmer fra maskinrummet...

Og jeg var helt ny mand om bord og i styrehuset inkl. skibets GMDSS station – et anlæg som jeg "så" for første gang efter min GMDSS certificering Marstal Navigationsskole...

Senere på rejsen blev vejret da heldigvis bedre, og arbejdet med at afvikle korrespondance over skibets GMDSS station var såmænd ikke særligt meget anderledes end på rejserne med MS Svendborg/MS Nikki Ittuk med hensyn til VHF/MF/HF trafik. Det helt nye for mig om bord i MS Malla Arctica var brugen af

GMDSS systemets SAT C og TELEX som vi primært benyttede til at afvikle vejrobservationer (OBS) med samt trafik til rederiet.

Senere i 1993 mønstrede jeg MS Kista Arctica, og på en af rejserne fik jeg ansvaret for skibets GMDSS udstyr. Det var faktisk lidt underligt at have denne opgave thi i 1988 havde jeg sejlet som 2. styrmand om bord, og dengang var der telegrafist men intet GMDSS system.

Dengang i den spæde start på GMDSS kunne det af og til blive debatteret om bord hvorvidt systemet måtte benyttes til almen korrespondance - eller om det nærmest udelukkende skulle benyttes til afvikling af sikkerhedsmæssig korrespondance thi GMDSS var og er vel et *Maritime Distress and Safety System*.

I skrivende stund anno 2018 fascinerer mulighederne i kommunikationen til og fra et skib mig lidt.

Jeg er med i Facebook gruppen SØFOLK, og en dag hvor jeg sidder foran min PC med internetopkøbling her på min bopæl i Nordjylland læser jeg i Facebook gruppen et opslag, som Vedligeholdelseschefen om bord i et stort Mærsk-containerskib på rejse i Fjernøsten netop havde har skrevet, og ikke nok med det, men kort tid efter svarer skibets kaptajn på Vedligeholdelseschefens opslag i Facebook gruppen – og det hele foregår vel nærmest ”on-line” via satellit og skibets internetopkobling...

Der er godt nok sket meget siden jeg var ene-styrmand på en ”farligt gods jordomsejling” med coasteren MS Sigrud S. dengang i 1984/85. På hele den ca. 30 dage lange rejse over Stillehavet var vi uden kontakt med omverden thi vi kunne ikke ”komme igennem” på HF til Lyngby Radio p.gr.a. voldsom solpletteaktivitet, og de kystradiostationer som vi kunne række på MF svarede ikke på vores opkald.

Da vi endeligt ankom Fijiøerne kaldte vi på lods over VHF for lodsning ind gennem revet til ankerpladsen – og der svarede de da på vores opkald.

Da vi var vel ankommet ankerpladsen fortalte agenten os, at vi var efterlyst over hele Stillehavet thi rederiet A.E.Sørensen, og ikke mindst skibets charter, var lidt bekymret for om vi mon stadig flød på vandet thi vi havde over 600.000 (sekshundredetusinde) kilo dynamit om bord...

PS:

Gad vide hvor mange der har været nødt til at sige til Lyngby Radio under afvikling af trafik: ”..et øjeblik Lyngby, jeg skal lige have jaget aberne væk fra antennen”

Jeg har været nødt til det, men den historie inkl. fotos og mange flere, kan man læse i min ebog ”Styrmanden fra Strynø”