



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.

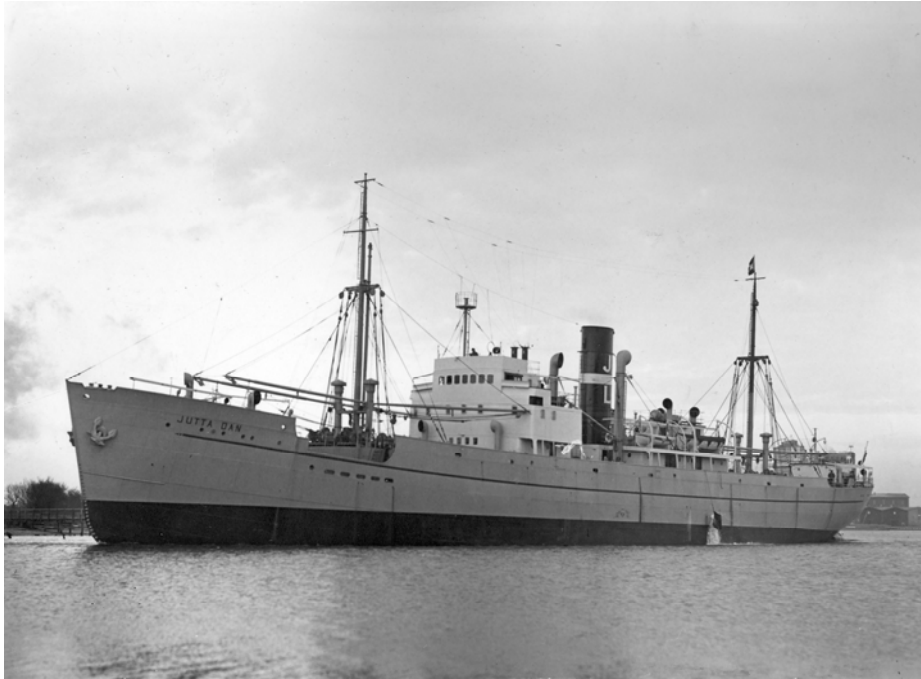
Som forståeligt, skulle jeg en tur i land, og på ét af værtshusene hørte jeg pludselig én der talte dansk, så jeg blev nysgerrig og henvendte mig ved bordet, hvor der sad 3-4 personer. Det viste sig, at det var en dansk 1.mester, der sejlede på Esso Guatemala, og jeg blev inviteret til dagen efter at 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 bøunnerne 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. eg 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 storcirkelsejlds 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 sejlede 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 officermessen 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 kabysen, 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 skildtes 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, hævede 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 Suez-kanalen 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 elektrikerens 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 Vestparkistan. 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 aller nødvendige på af tøj, og selvfølgelig løb vi lige ind i en myggesværm. 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 Østparkistan 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 presseninger.

Han bad mig gå ind over dørktræet til dækshuset og tage imod presseningen, 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 presseningen falde og jeg kunne mærke på ham, at det havde han ikke forventet, de presseninger 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.styrmand 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.styrmand 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 tillægsgevindst 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 G-dansk 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.

Bength Brodersen

