

# Radiotelegrafisten

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 drøede 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 Mærsk's 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 sejlen 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 Philippiner graven 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 lods en 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 forstavnen 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 avisepapir 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 meddelte 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. Undvigende 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 uberettiget, synes jeg, sprang i sidste øjeblik fra styrbord brovinge ind i styrehuset, og det var fornuftigt, for brovingen og det som var nedenunder blev totalt 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 morsesignaler 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 lyssky. 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 regnvejr. 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 møje 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.

## Radiotelegrafisten 2 (fortsættelse)

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 nejtak, fik nogle af de mindre attraktive skibe at vælge mellem.



*På broen på "Clara Mærsk"*

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 indklarerings, for så skrev immigrationen det selv på listerne efter deres pas. Jeg ville ikke selv forsøge at skrive kinesiske tegn, da disse "fuglereeder" 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 skjorteærme 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 hæs stemme sagde: "La' vær' mæ og ryk i mig". Myndighederne rystede på hovedet. Det har de nok oplevet mere end én gang.



*Broen over Riwer Kwai*

– 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 sprogkundskaberne 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.sagay-city.com.ph>. Der skulle holdes brand- og redningsbådsmåned 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 middagspause, 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.

## **Fortsatte erindringer**

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 fritidsforøjelse 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.



*Golden Gate Bridge*

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 kuglepennene, 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 begraves 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.



### *Kobe - Japan*

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.