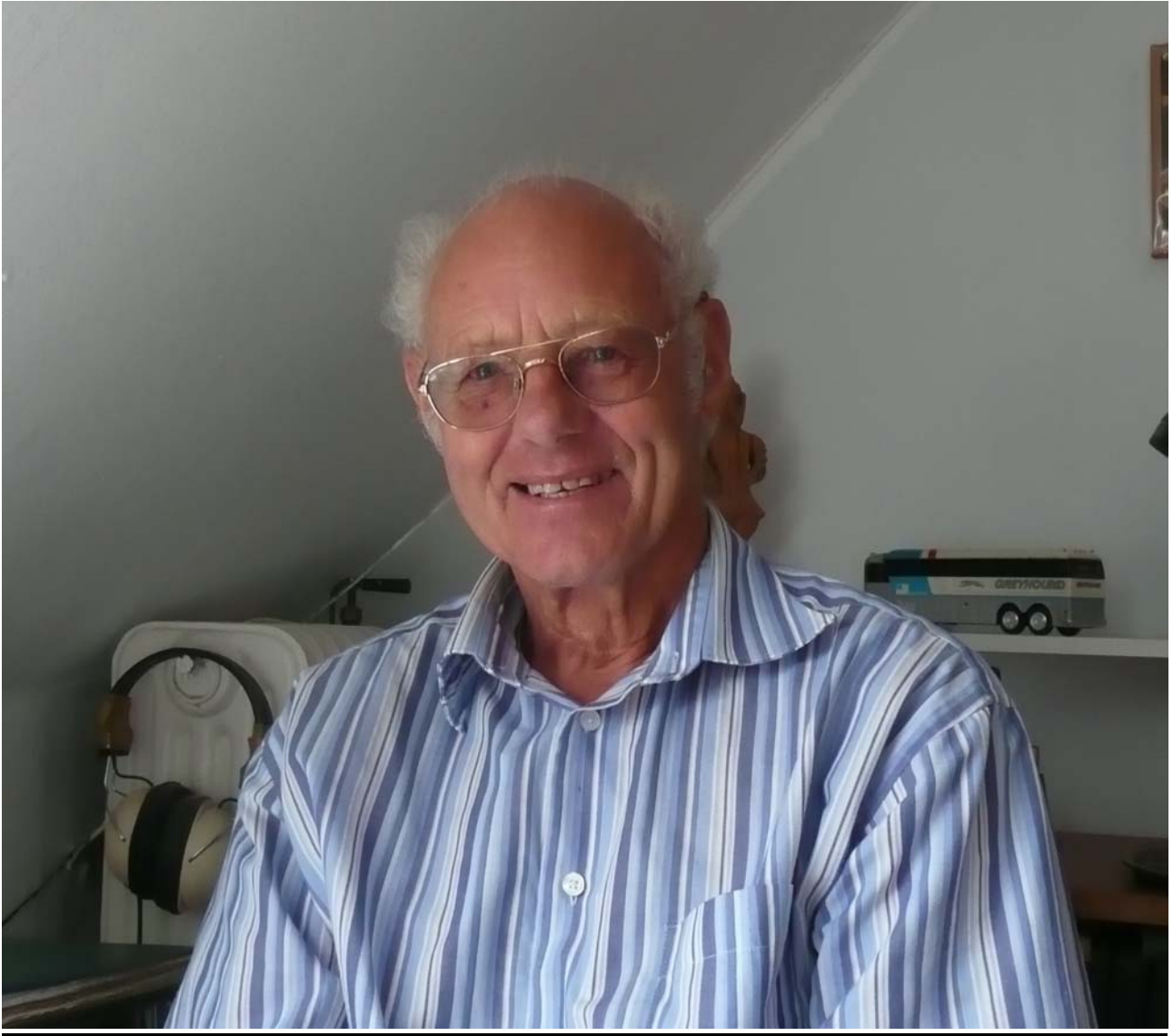


Erindringer 1951-1952



Radiotelegrafist Mogens Falk

PÅ LANGFART I 1951

MED

JESSIE MÆRSK (OYCI)

OG

NORDFARER (OXDE)

Radiotelegrafist
Mogens Falk
Bloustrød i marts 2001

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 & Telegrafvæsnet 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 ståldragere 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 afdække 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 Svejs. 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 beskudte 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 besætningssituationen 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 forholdsvise 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 forlystelsesetablissementer 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 X-planet" 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!

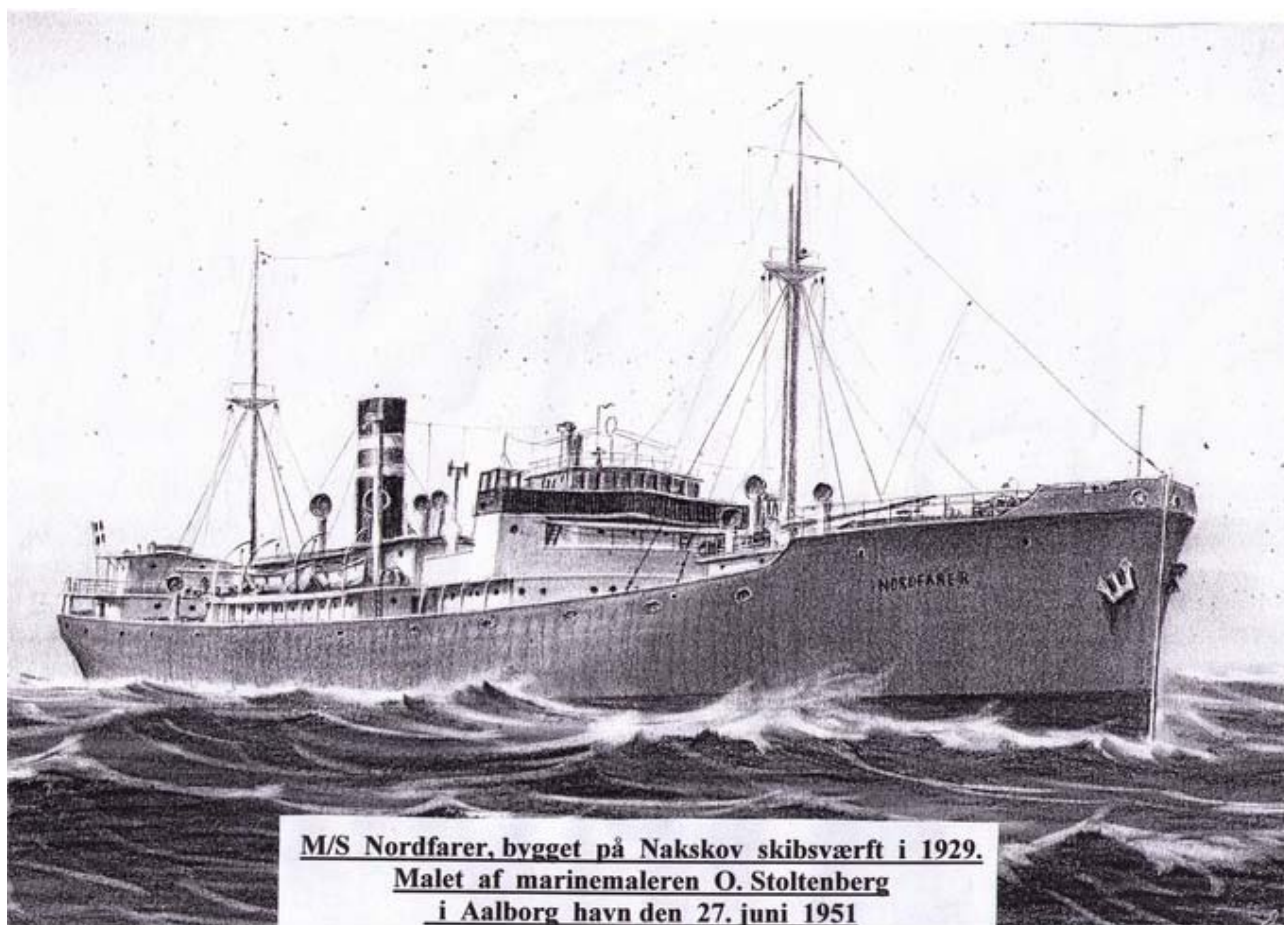
Efter 2 timers rejse nordpå gennem Manhattan ankom jeg til M/S Nordfarer og blev straks sat i gang med noget skriveri for kaptajnen.

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 & Telegrafvæsnet!

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 Sydstater 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 fiskerbaad 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 af 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 kuldynge. 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 afgang 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 isbjerge, men der var ekstra udkig 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 pudsigt 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 afgang 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 messe måtte få pr. måned, forslog 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 skriger 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 lodsåden 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 skrivearbejde 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 pengekasen, 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, pige-hvin 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 vin- og 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. styrmands kone, 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 overdivelse 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 lufte 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 Ramada, 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 Ramada, 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 rettidig 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 bremset, 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 der 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 afgå, 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 forbipasserende 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 skrueaksler 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 børnevælgen, 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 badehotellet 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 børnevøvl 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 søfartspresen hver dag, og i den kunne vi høre om den dårlige sommer derhjemme. Når jeg sad og modtog søfartspresen, 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 afgang 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 døgnet, udover at jeg aflyttede ”trafiklisten” - en udsendelse, som af kystradiostationerne 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 dér.. 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 befarnede saltvandssejlandes rækker, og for at dette kan ske, kræves at I bliver døbt i det rene 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 rørgængere 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 stjernehimlens 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 gråvejr 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 køøjet, 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 krogen”. 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 støjkilder, 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 kaffeeksporthavn, 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 havnedelagationen 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 forlorne 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 losningen 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 afspadseres 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 blomster 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 fuldstændig tabt på dørken, så det en 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 antenneisolererne for salt, efterse antenneråden for "kinker" m.m. En dag var jeg oppe på toppen over kommandobroen sammen med tømmeren for at lave et eller andet. Pludselig strammedes wirene 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 serpentineringer 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, Benjamins 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 der 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, Guarujá, 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 høker 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 ”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 hende 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 sporvogn 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 dansepiger, 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 ”ydelse”: En shorttimer (populært kaldet ”et skjortearme”) 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 dørken! 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 guldfodder.

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 ”fugtig”, 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 uge 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 murstensgelænderet 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 bagerst 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 sommer måneder, 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 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 larm og diskussion. 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 danserrestaurant, 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. Optøget 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, skrigeballoner, 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 finne, 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 gak" 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 nikkel, 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 giftefærdige 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 ”folkløren”.

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 Algier en fransk koloni. Netop i det år startede oprørsbevægelsen, der i 1962 resulterede i et Algier 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 fremmedlegionærerne 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 kuglespillet 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 afskedssalut 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 sejlede 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 lodsbaad, 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. Denne 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-cyllinders 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" :

• • • — • —

/Mogens Falk