

## **Svendborg Marineforening.**

Foreningen har modtaget  
denne beretning:  
**"Min kurs frem til Søværnet"**

Skrevet af vort medlem  
**Peter Garde.**

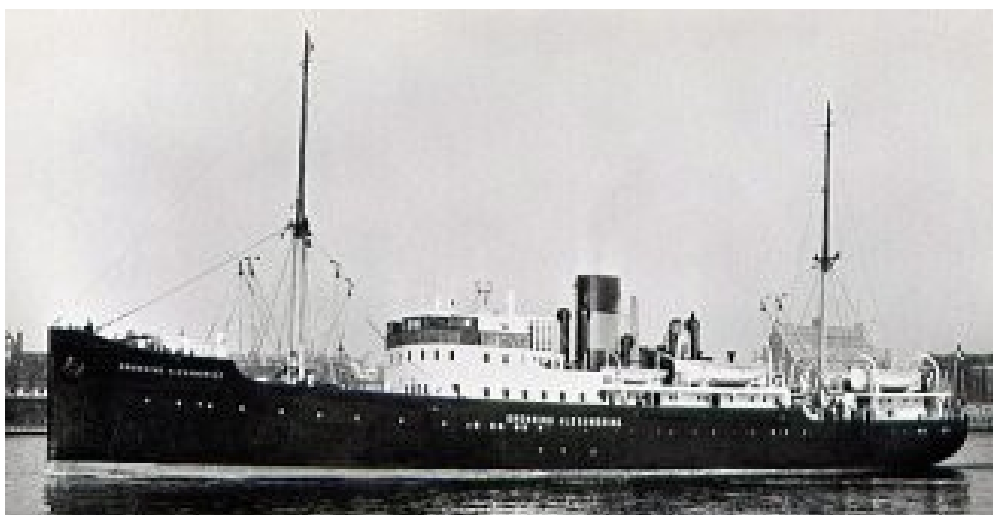
Heri fortælles om  
oplevelser i rederiet DFDS,  
og i Søværnets MTB 'ere  
i 1968 – 69.

### **Min kurs frem til Søværnet.**

Som 15-årig blev jeg meget træt af at gå i skole, og min mor besluttede at tage mig ud af skolen, men stillede så det krav, at jeg skulle stå til søs, så jeg foretog mig noget fornuftigt, og ikke blot dalrede rundt derhjemme. Mor havde en fætter, der var direktør i DFDS, så han skaffede mig en hyre.

Jeg kom ud at sejle med "Dronning Alexandrine" som hovmestermath. Titlen var i daglig tale en ganske anden: Skyller på første klasse, eller "første klasses skyller".

Dronning Alexandrine var en 40-årig gammel tøs, der sejlede: København - Trangisvåg - Torshavn - Klaksvig - Reykjavik og retur.



M/S Dronning Alexandrine

Vi boede fire drenge i samme kahyt helt agten i skibet og stort set lige over skrueakslen.

Men vi sov godt nok.

Jeg havde kun været ombord ganske få timer, da jeg fik besked få at bringe en bakke med drikkevarer op til kaptajnen, så fik jeg da hilst tre gange på ham: første, sidste og eneste gang. Men han skulle tilsyneladende lige have stillet sin nysgerrighed om, hvilken starut jeg var, der hed det samme som rederiets direktør.

Dagen ombord startede kl. 06.00, hvor vi var to af fire, der tørnede til i 1. klasses pantry. Et pantry er det samme som et anretterværelse i land, der hvor man gør maden klar til servering.

Herefter var der rengøring af gange, toiletter og bad på første klasse. Når det var ovre, så fik vi noget morgenmad.

I 1. klasses restauranten var der plads til 20 personer, men vi havde det dobbelte antal rejsende. Det betød, at der skulle vaskes op mellem de to hold serveringer. Så der skulle være fart på. Vi havde nogle all right tjenere. Specielt den ene var en fin fyr. De to andre var også gode nok så længe de var ædru. Når der var rigtig knald på, var de flinke til at give en sodavand.

Så skulle der hentes øl, vand og andet gods hos hovmesteren ned agter. Af efterfølgende billede kan ses, at ølkasserne var de gamle af træ og den slags med plads til 50 øl. Derfor slæbte vi tre mand med to kasser mellem os.



Nogle af drengene fra M/S Dronning Alexandrine slæber øl og slapper af. Jeg er på begge billeder tv.: Drengen i midten er den færing, der tog mig med på besøg hos hans bedstemor, der boede en lang vandring op over fjeldet.

Så var det tid til frokost, der ligesom morgenmaden blev hentet ved kabyssen, og indtaget stående i pantryet.

Så skulle der igen laves to gange opvask. Og så havde vi have fri nogle timer, inden vi skulle gøre klar i aftensmaden, der bestod af seks retter mad. Det gav to store gange opvask. Så var vi færdige ved mellem kl. 20 og kl. 21. Og så kunne der soves. Sådan gik det dag efter dag. Så længe der var passagerer ombord. Uden passagerer var der tid til oplevelser i land.

2. Klasses passagerer boede og spiste i den agterste bygning, og 3. klasse boede og spiste på et dæk lige under de forreste lastluger. Det betød, at når der blev lastet og losset på Færøerne, så havde 3. klasses passagerer ingen steder at være.

Vi havde ikke varmet vand i hanen, men et steamanlæg, der varmede opvaskevandet op. Det var egentlig smart nok, for når vandet blev koldt, men ikke var snavset nok til at skulle skiftes ud, så lukkede vi op for dampen, og kort efter var vandet varmt igen.

Desværre gik dampanlægget i udu, men så måtte vi jo bare vaske op i koldt vand. Men det gik helt galt, da vi også løb tør for opvaskemiddel, for så måtte vi vaske op i koldt vand og brun sæbe. Nå det gik, og passagererne klagede ikke.

Vi løb hele tiden tør for viskestykker, men så fik vi en af de store duge om halsen inden de skulle til vask, og havde så masser af viskestykke.

Kong Frederik og Dronning Ingrid var på Færøerne den sommer med Dannebrog. Vi havde derfor nogle ministre med som passagerer, blandt andet Kirkeminister Bodil Kock. Hun kom ud for at hilse på os drenge, og det var vi da noget benøvet over. Da hun så os med dugene om halsen, blev hun begejstret og gav udtryk for, at sådan vil hun også gøre for fremtiden, når hun havde selskaber.

Mange år efter var vi fra Ribe, Mikke og Annes søskende til julefrokost hos Hans og Anne, der dengang boede i Graven i Aarhus, fordi Hans nu gjorde tjeneste på SOK (Søværnets Operative Kommando). Helene, min ældste niece, havde besøg af en gammel klassekammerat fra Nivå. Vi snakkede blandt andet om den forestående opvask. Og så fortalte kammeraten om sin bedstemor, der altid brugte dugen som viskestykke, når der var opvask efter en stor middag.

Det var jo lidt pudsigt, men det viste sig, at det var den tidligere kirkeminister Bodil Kocks barnebarn.

Jeg var på en tur over klipperne ved Thorshavn sammen med en af de andre drenge, som nemlig havde sin bedstemor boende på den anden side. Det var en rigtig fin tur. Men desværre kunne jeg jo ikke forstå bedstemoren, og hun kunne jo ikke forstå, at jeg ikke ville have et stykke utilberedt klipfisk.

På Island badede vi i de varme kilder. Og den flinke tjener tog os den dag, hvor han havde fødselsdag, med på tur ud til en gejser. Den sprang dog ikke, men taxachaufføren, vi kørte med, havde noget brun sæbe i bilen netop til dette brug. Sæben blev hældt i hullet og ganske kort efter sprang gejseren. Så det var endnu en oplevelse for unge drenge.

Tjene ekstra penge kunne vi også. Vi fik "lov" til at købe en flaske snaps (1 liter) for fem kroner hos hovmesteren, og den kunne vi så sælge til havnearbejderne for 50 kroner. Fed forretning. Men vi måtte ikke sælge den før efter arbejdstidsophør, for når de første havde fået snapsen, så satte de den for munden og tømte den, og så lå de døddrukne på dørken. Så vi skulle være sikre på, at de var kommet i land.

Når det var hårdt vejr, så var der mange søsyge, og det kunne blive nødvendigt - specielt på 3. klasse - at spærre dem inde i lasten, så vi var sikre på at de ikke kunne springe over bord. Jeg husker, at vi havde en passager, som måtte bindes til køjen.

På 1. klasse betød det dårlige vejr, at der ikke var så mange, der ville spise, og dermed nem opvask.

Til gengæld betød det oftere vask af dørken i gangene og toiletter for de brækkede sig ud over det hele. Jeg lærte, når jeg kunne se en passager, der skulle brække sig, at samle hænderne og lade dem brække sig der. De havde jo efterhånden ikke ret meget der kom, og så slap man for at vaske dørken, og kunne nøjes med hænderne.

Skibet var med sine 40 år blevet så gammelt og udtjent, at vi skulle pakke det sammen, og det blev solgt til ophugning.

Så fik jeg en ny hyre som hovmestermath på M/S "Knudsholm" en coaster af holm-klasse. Det var en væsentlig fremgang, for nu var vi kun to drenge der skulle bo sammen: Én kammerdeng og én hovmestermath.



M/S Knudsholm

Vi sejlede med stykgods fra København nord om England og så ind i havnene: Glasgow, Liverpool, Manchester, Bristol og hjem gennem Kielerkanalen. Det var de faste pladser, men vi kunne også anløbe andre havne langs den engelske kyst og i Tyskland.

Ofte havde vi øl med fra Tuborghavnen, det var super, for man kunne gå op i lageret og få en masse øl og sodavand til at tage med ned ombord.

Hovmester var en meget flink mand. Han var den der stod for alt det kolde, og kokken stod for alt det varme i kabyssen.

Hovmesteren og jeg regerede i pantryet. Jeg dækkede bord i messen. Bar den mad og de drikkevarer ind, som skulle serveres. Jeg dækkede også af, og havde også fornøjelsen af opvasken. Der ud over skulle jeg gøre rent på hovmesterens kammer.

Hovmestren havde en "neben geschäft" i form af handel med antikke møbler, især "Bornholmerure".

Han sendte mig altid i byen på en eller anden mission. Han instruerede mig nøje om den rute jeg skulle gå, og fortalte om særlige fikspunkter under vejs. Instruksen indeholdt også oplysning om, hvor lang tid det mindst ville vare at gå turen.

Jeg fandt efter hånden ud af, at mit mål ofte lå lige om hjørnet, og at de forskellige fikspunkter under vejs var steder, der var værd at beskæftige sig noget mere med. Det kunne være museer eller kirker. Altid et eller andet han synes jeg skulle se. Jeg kunne jo efterhånden også forstå, at jeg havde god tid, for den tid han oplyste mig om at turen ville vare, rakte også til besøg på disse steder.

I Dublin holdt vi nytårsaften, med fin middag ombord, selv jeg sad med til bords. Jeg skulle rydde af bordet og klare opvasken, og så havde de fortalte mig hvilket værtshus jeg skulle finde dem på. Det kunne jeg imidlertid ikke finde, og så valgte jeg et andet, for gå ombord ville jeg ikke.

Klokken var tæt på midnat, og jeg var ikke rigtig kommet i kontakt med nogen, så da de havde sunget "God save the Queen" kl. 24.00, så stillede jeg op på min stol og sang "Kong Christian stod ved højen mast". Det var den jeg lige kunne huske af vore mere højtidelige sange. Det gav pote, jeg fik opmærksomhed, og mange drinks, så det blev en fin aften, og meget svært at komme op den næste morgen.

I Liverpool så jeg jo The Beatles spillested med mere.

Turen op til Manchester ad Mersey River og Manchester Ships Canal var jo helt formidabel, for vi sejlede jo op ad en flod, og skulle igennem en masse sluser. Det var spændende.



Snæver skibspassage på "the Manchester Ship Canal" nær Latchford.



Sejler ind i Latchford slusen.

En weekend i København bad hovmesteren mig om at passe "forretningen". Han ville være hjemme hos konen, og så skulle kokken passe skibet. Nu var vi ikke ret mange ombord, så det var heller ikke det store arbejde. Der var en styrmand, matros, maskinmand kokken og mig. Kokken gik i druk om lørdagen, så ham fandt jeg den næste morgen halvvejs liggende inde i fryserummet. Jeg fik hanket op i ham, og fik ham ned på køjen. Han var hammer fuld, men fejlede ellers ikke noget. Men nu var gode råd jo dyre, for hvad med mad!!

Jeg havde fået hovmesterens telefonnummer. Jeg måtte i land og finde en telefonboks. Han forklarede mig så, hvad jeg skulle servere, og hvor jeg kunne finde det. Og så sagde han: bare gør som du finder det rigtigst. Det lykkedes. De andre fik en del mere end de kunne tilkomme, og var derfor tilfredse. Jeg slap nemmere om ved det, og hovmester var tilfreds med min indsats.

Mit næste skib blev "M/S Freesia". Det sejlede mellem København, Odense, Aarhus og Hull i England. Jeg blev nu udmønstret som kammer dreng, så det var jo en forfremmelse. Det var et stykgods skib, men vi havde også plads til 12 passagerer. Det var stort set alle Englændere, for de fik jo en fin 4 dages tur rundt i Danmark: 4 dage i København, en dag i Odense og tre dage i Aarhus.



M/S Freesia

Jeg havde kronede dage. Jeg gjorde her som på alle de andre skibe. På Knudsholm var jeg en af de første dage i søen på vej til at blive søsyg, og så fattede jeg en pøs med vand og sæbe og gik i lag med at vaske den gang ned, som jeg havde ansvaret for. Den blev flot ren, og alle der i løbet af dagen kom forbi stoppede op, og roste mig for mit arbejde. Det var den gode sidegevinsten. Hovedgevinsten var, at jeg arbejdede mig ud af søsygen. Det gjorde jeg så også på alle efterfølgende skibe, og vandt på den måde en masse goodwill, og kunne tage det mere afslappet resten af tiden om bord.

På Freesia var det officersgangen, der var min. Fedt, for det var jo dem jeg gerne ville gøre indtryk på. Jeg fik lov til at gå til hånd på broen, når jeg havde fri, og det passede mig godt. På gangen boede de to Kahytsjomfruer også (Lisbeth og Hanne. Lisbeth gik nu mere under betegnelsen Lisbeth-spørgsmålstegn, på grund af hendes alder). Hun var en gæv halv gammel pige set med vore drenge øjne. Og drengene var en hovmestermath fra passagerpantryet og kammerdrengen. Vi sad ofte alle fire hos hende om aftenen og lyttede til Jim Reeves, croonerne fra USA, Elvis og andre af datidens popsangere.



M/S Freesia: "Bokser" Lisbeth og Hanne



M/S Freesia: Lisbeth, ego og Hanne

Vi mødtes også om morgenen i en lounge, der var mellem passagersalonen og passagermessen, og hvorfra der var adgang til dækket. Her fik vi efter ca. en times arbejde en smøg og en kop kaffe inden, der skulle serveres morgenmad for passagererne.

Hanne afmønstrede i København engang, og første i Aarhus fik vi en ny. Hun skulle lige til læge, og det viste sig at hun var mere syg, end godt var for os, for hun kom ikke med, da vi sejlede ud sidst på dagen.

Jeg blev derfor bedt om at stille op i passagerpantryet og deltage i arbejdet der. Da jeg syntes, jeg havde aftjent min værnepligt med opvask, hvilket jo ellers ville have været nærliggende, at jeg skulle, eftersom det jo måtte gå op ad karrierestigen for hovmestermathen og ikke kahytsdrengen, så gik jeg ned på kammeret og tog en hvid skjorte og nogle pæne bukser på. Da jeg så stillede op i pantryet, blev jeg straks beordret til at hjælpe med serveringen i messen. Så det var min plads derefter. Ingen opvask. Jeg hjalp dog om aftenen, så vi kunne blive færdige samtidig alle tre.

På en af sommerturene havde vi et ægtepar med to piger med på en rundrejse. Et par meget søde piger, og dem snakkede vi meget om.

På vej over Nordsøen blæste det noget, og den ældste af pigerne begyndte at vise tegn på søsyge.

Efter frokost bad Lisbeth mig derfor om gå på dækket med pigen (Judith/Judy) og holde opsyn med hende. Jeg skulle også sørge for, at hun kiggede agterud, stod i læ og ikke kom til at fryse. Lige umiddelbart var det ikke lige det, jeg havde mest lyst til. Hun rettede sig nu ret hurtigt, og blev snakkesalig. Det skiftede så fra at være kedeligt til at være en sand fornøjelse. Om aftenen mødtes vi igen derude, sådan bare for lige at være sikre på, at hun ikke skulle blive dårlig igen efter middagen.

Det udviklede sig, og jo oftere jeg havde mulighed derfor, lagde jeg vejen forbi passageragterdækket. Somme tider var det en omvej jeg gik, men det var der jo ingen der kunne se.

Pigen hed Judith, og jeg blev en gang nødt til at gribe hende, fordi hun i en sø var ved at miste balancen, jeg tror nok at jeg holdt længere om hende end nødvendigt. Siden kom vi viste også til at kysse hinanden. Ja, så er en uge jo for kort tid. "Goodbye Judith, og take good care of yourself."

Senere på sommeren spurgte Lisbeth mig en søndag i Hull, om jeg ikke ville med ud at køre en tur sammen hendes "kæreste", der havde en taxa. Så kunne jeg få noget af Yorkshire at se.

Et eller andet sted på vejen gav han udtryk for, at han lige skulle ind på en gård i et ærinde.

Det var jo så mister Wilkinson, der tog imod, og lige bag ham stod Judith. Vi lod som ingen ting, mens vi var rundt og se på farmen og inde at drikke the. Men det lykkedes os at holde i hånd, og også et kys, da vi blev alene fordi hun skulle vise mig vej til et toilet. Vi nåede vist også et kys på tilbagevejen.

Nå tilbage til Hull, og så måtte Lisbeth jo gå til bekendelse om, at hun var blevet kontaktet af Judith, og at de sammen havde lagt en plan.

Lisbeth havde også Judiths adresse. Ja, den havde jeg jo ikke tænkt på.

Jeg fik taget mig sammen og skrev til hende, og det gjorde vi så i en lang periode. Også da jeg kom ud at sejle med mit næste skib M/S Alberta, som sejlede til Sydamerika. Ja, også da jeg begyndte på gymnasiet. Vi besøgte hinanden jævnligt. Vi boede hos hinandens familier, så vi kunne vise hinanden vores lande. Vi kunne også bo hos Hans og Anne, og så havde vi hele Københavner området.

Men for at kunne se hinanden tog jeg hyre på Freesia alle de skoleferier, hvor de kunne have mig med. Påske, jul og efterår. Og det lod sig jo kun gøre fordi Lisbeth godt kunne lide mig.

Som led i min "karriereudvikling" fik jeg hyre på M/S Alberta, som sejlede på Sydamerika: Brasilien og Argentina: Rio de Janeiro, Buenos Aires og Necochea.



M/S Alberta i Aarhus Havn.



Jeg blev sendt med fly til London, og skulle så med tog til Southampton hvor skibet lå. (Her nåede jeg lige et kort besøg fra Judith inden vi sejlede af).

Jeg var nu nået til at skulle være dæksdreng. Som dæksdreng skulle jeg servere maden for det menige personale fra dækket og maskinen, rydde op og gøre bakstørn (opvask). Skulle sammen med kammerdrengen holde gangen, vi boede på, og vores bad og toiletter. Men ingen rengøring af andet end mit eget lukaf. Ja, det var så moderne et skib, at hver mand havde sit eget lukaf.

Vel ankommen slog jeg min kuffert op på sofaen og fik dermed ryggen mod døren, og jeg så jo så ikke den person, der kom ind og gav mig et los bagi, og på den måde bød mig velkommen ombord.

Det var Kammerdrengen Steen. Vi spærrede begge øjnene op da vi så hinanden, for vi havde da gået i skole sammen på Forældreskolen i Aarhus, han et par klasser over mig, men vi kendte hinanden særdeles godt.

Han var nu blevet tømrer, og ville ud for at se noget af verden, inden han ville starte på arkitektskolen. Vi fik en fed tid sammen ombord. Da jeg gik på universitetet og boede i Wilstersgade, boede Steen i en gade lige rundt om hjørnet og var arkitektstuderende.

Ud over arbejdet om læ, så indgik jeg i arbejdet på dækket. Under ankomst og afgang fra havn var jeg med ved fortøjning fra bakken (Bakken = den forhøjede del af forskibet, hvor også ankeret er). Jeg fik lov at banke rust og male, når vi var i søen, ligesom jeg lærte at stå til rors (styre skibet). Lærte noget om navigation og Decca-systemet, som man brugte til at finde sin position med. Systemet afløste sekstanten. Men sådan en havde man naturligvis ombord, hvis nu Decca'en skulle svigte. Der fandtes et alternativt system, der hed Loran C, som vi også havde ombord, men det blev ikke brugt så meget, da der var en vis usikkerhed om dataene.

Jeg fik en god kontakt til 2. styrmanden, og var derfor ofte på broen når han havde vagt.

Der var to matroser ombord, og de ville gerne på navigationsskole for at blive styrmænd. De fandt ud af, at jeg kunne noget matematik, og for en flaske rom pr. gang lokkede de mig så til at undervise dem to timer en gang om ugen. Meget hyggeligt. Vi delte flasken under lektionerne, så jeg tvivler på, hvor meget de fik ud af min undervisning.

Når vi var i havn, var vi gode til at følges ad i land, Steen, matroserne og de andre drenge. Vi havde en letmatros. Ham gik det desværre galt for. Han var begyndt at drikke, og det blev værre og værre. Der blev hos hovmesteren lukket for øl og spiritus til ham. Men så begyndt han at drikke barbersprit, som han hældt igennem franskbrød. Det blev så galt, at skipper besluttede at "fængsle" ham. Han blev simpelthen låst inde på sit kammer. Det var jo frygtelig synd for ham, og vi burde have skredet ind noget før. Beklageligvis syntes vi jo, at han var sjov, og forstod ikke konsekvenserne af hans eller vores mangel på handlinger.

Jeg er i dag glad for at skipper ikke bare smed ham i land, hvilket han kunne have gjort, idet han ikke passede sit arbejde. Han ville jo heller ikke kunne sende ham hjem, for så ville han jo givet vis forsvinde under vejs i forsøget på at finde alkohol.

En dag mens vi lå i Rio de Janeiro, kom Steen og sagde, at jeg skulle tage noget pænt tøj på, for vi skulle i byen.

Jeg mødte ham pænt omklædt ved landgangen, og der ventede vi indtil, at der kom en meget fin bil. En chauffør steg ud og spurgte efter Steen.

Vi satte os ind og blev kørt ud i noget af det finere Rio.

Her blev vi modtaget af en "butler/tjener" og blev placeret med hver sin whisky, i det jeg tror var et bibliotek.

Nu fortalt Steen mig, at vi var hos den brasilianske udenrigsminister. Forklaringen var, at i Steens klasse på Forældreskolen havde der været en brasiliansk pige, hvis far var udsendt af den brasilianske regering med en opgave der skulle løses i Aarhus. Jeg husker ikke, hvorfor det ikke var i København. Men Steen blev knyttet til hende, og de havde bevaret kontakten. Han var da også glade for at få en hyre, der bragte ham til Rio.

Nå udenrigsministeren kom og bød velkommen og en whisky mere, inden vi skulle til bords. Forinden var pigen (husker ikke hendes navn) og en veninde kommet til. Fin middag og det var hammer morsomt at opleve Steen på slap line. Han snakkede med ministeren om vores egen udenrigsminister Per Hækkerup, som om han var en af Steens personlige venner. (Hvis jeg skal være ærlig, så tror jeg, at jeg har været tættere på Hækkerup end Steen. Jeg var nemlig engang på et værtshus over for Christiansborg. Sådanne steder bliver man jo tit tissetrængende, og ud ved pisserenden stod der en mand ved siden af, der pludselig sagde: "Ja, det er jo ikke hver dag, at du kan stå og pisse over kors med landets udenrigsminister." Ja, det var Hækkerup, der stod der.)

Efter middagen blev vi kørt på Ipanema, (betyder farligt vand) der er navnet en bydel i Rio de Janeiro og samtidig navnet på en verdensberømt strand beliggende i selvsamme bydel. Hvor vi rigtig kom i byen. Det var faktisk nogle meget søde piger. Da de blev hentet igen, blev vi kørt ned ombord. En stor oplevelse rigere, og som vi kunne prale af over for de andre på mange senere værtshusbesøg.

Jeg var en dag med den danske sømandspræst i land. Jeg skulle ud og dyrke sport for skibet: løb, spring og noget andet. Skibet var med i en eller anden idrætskonkurrence for danske skibe. Jeg fik set kirken og i det hele taget nogle spændende kultursteder, som jeg nok ellers ikke ville have fået at se. Og så fik jeg mit livs første espressokaffe, som egentlig også var min første kop kaffe. Jeg sad med et lille "fingerbøl" med den sorte væske (tjære), og så sagde præsten, at jeg skulle pøse så meget sukker i jeg kunne. Det var sådan for at tage den dårlige smag. Jeg dog siden drukket meget af den slags og synes efterhånden, at det smager meget godt.

Jeg fik da også ombord købet en sæk ubrændt/uristet kaffe (5 kg), som jeg havde med hjem til mor. Vi havde i Aarhus et kafferisteri, og dem fik hun til at riste for sig, og hun havde god kaffe i meget lang tid.

En aften var jeg ligeved at blive "forlovet". En pige havde set sig lun på mig, og vi sad længe og snakkede sammen. Men hun havde jo det problem, at hun jo skulle tjene nogle penge. Så hun foreslog mig, at jeg skulle gå i biografen, og så komme tilbage senere og følges med hende hjem.

Men det gik jo ikke jeg havde jo Judith, men det kunne de andre ikke forstå, at jeg ikke var ligeglad med. Det blev et større og større problem for de andre, at jeg aldrig forsvandt med en pige. Men det anså jeg for at være deres problem.

En aften kom en fyr og var meget ophidset over at Steen havde været af sted med en pige. Det viste sig, at det var fordi han var blevet snydt for Steen havde jo fået det billigere ved ikke at have involveret ham.

Fyren stod pludselig med en pistol i hånden, og viftede Steen om næsen med den. Det lod Steen sig i midlertidig ikke genere af. Han fangede pistolen, tog den fra ham, og tømte indholdet ind i væggen bagved baren. Vild opstandelse og starten på et slagsmål. Alberta-folket fandt sammen i en rundkreds med ryggen indad, og blev man ramt og røg ind i kredsen, så fik man et skub i ryggen ud på plads i kredsen. En motormand en stor stærk karl stod

nærmest døren, og hver gang en fjende kom forbi ham, fik han sådan en på sinkadusen, at han røg ud af døren.

Vi blev noget nervøse da en politibetjent stak hovedet ind, men han samlede bare ham op der var på vej mod døren, og trak ham med ud, og det var så det politibesøg. De stod bare udenfor og sendte dem væk efterhånden som de kom ud. Så vi slap uden ballade.

Vi kom langt omkring i Sydamerika, for vi skulle have kaffe, bananer og stykgods med hjem til England og Danmark.

Når vi skulle laste kaffe, så skulle der stå en dansker sammen med en brasilianer, og de skulle tælle antallet af kaffesække, så kunden i Europa ikke blev snydt, for så var det rederiet, der hang på erstatningen. Det var en kedelig opgave, som jeg heldigvis ikke ret tit var udsat for.

Der var en anden opgave som heller ikke stod højt i kurs. Lastning af bananer. I sådan en klasse kan der gemme sig nogle grimme gule slanger, og de er rimelig giftige. Så når man så en slange, tog det ikke mange minutter før lasten var tom for havnearbejdere. Vi skulle heldigvis ikke i lasten, men alene stå ved lugen og tælle, hvor mange læs kranen sendte over skibssiden. Så var der nogle særlige folk der gik i lasten og fangede slangen.

Vi lå i en havn der lå med langt ind til byen. Så vi fulgtes ad i en stor flok, og i skumringen. Lige foran os så vi en enorm stor slange på tværs af vejen. Men høflige som vi var, lod vi den passere vejen, og så lod den os passe os selv. Det var før jeg blev rigtig bange for slanger.

Tidligere havde jeg altid været fascineret af slanger, også fordi min fætter Jørgen var god til at fortælle historier. Han fortalte om oplevelser, han havde hørt om fra direktøren fra zoologisk, hvor han kom meget. I disse historier indgik meget ofte meget spændende situationer med slanger.

Mange år senere var jeg i biografen i Kosmorama i Aarhus. Jeg så en western. Nogle banditter havde lavet røveri, og gemt en hulens masse penge i saddeltasker og et par af offerets kones mamelukker. Banditterne gemte pengene i en hule på prærien. De blev fanget og sat i spjældet, og løsladt igen år efter. Da de rider af, ser man fængselsdirektøren følge efter dem på afstand.

Banditterne udrydder hinanden på deres vej til pengene, og den sidste når frem i sikker behold. Han skyder helt vildt ned i hullet for at dræbe slangerne i hullet. Han fisker saddeltaskerne op og mamelukkerne, nyder synet af de mange penge i taskerne. Han lukker op for mamelukkerne, og så ser man en klapperslange der hugger udefter hans hals. Da blev jeg bange for slanger, og har faktisk været det lige siden. Det sidste man ser i filmen er fængselsdirektøren i et nærbillede, hvor man kun ser noget af hans ben på hesten og en stolpe ved siden af. Han tænder en tændstik på stolpen, og så følger man hånden op mod hans ansigt, og der zoomes ud så man ser det hele, og på hesten ser man nu saddeltaskerne og mamelukkerne, og pælen er en grænsepæl.

Min angst for slanger har siden givet sig udslag i morsomme situationer, som for eksempel når Else - min hustru - og jeg har gået tur i skoven, og vi så hugorme. Så kunne jeg nok flytte mig om på den anden side af Else. Jeg har aldrig før set slanger i fri dressur, men mens vi havde Hund, mødte vi ofte, når vi gik tur sådant kryb, og det er stadig ikke noget for mig. Else synes bare, at det er sååå morsomt.

Nå tilbage til havet, der er der sædvanligvis ikke så meget kryb. Men lige en historie mere. Den havn vi lastede bananer i havde jeg en oplevelse mere med kryb. Jeg havde siddet i messen sammen med de andre, og var træt, hvorfor jeg bekendtgjorde, at nu gik jeg til køjs.

Jeg vendte imidlertid hurtigt tilbage til messen til nogen overraskelse for de andre, og på spørgsmål om hvorfor, svarede jeg blot, at jeg alligevel ikke var træt.

En af de andre havde været på wc, og på vejen tilbage stak han lige hovedet ind på mit kammer. Da han kom tilbage spurgte han mig om jeg var glad for mit nye kæledyr. Jeg måtte jo så gå til bekendelse, og fortælle at jeg havde glemt at sætte net for køjet, og at nu sad der en kæmpe edderkop på skottet.

En af maskinfolkene sagde, at det skulle han nok klare. Senere kom han tilbage og sagde, at nu var den død. Det viste sig, at den var større, end han brød sig om. Så han var gået i maskinen, hvor han havde taget en af de meget store skruenøgler for at klappe den med. Det var sandelig også lykkedes. Men det så ikke særlig kønt ud, og der var et ordentligt hul i skottet. Nå efter rengøring, kunne jeg så roligt gå til køjs. Jeg glemte ikke siden at sætte nettet for det åbne køje.

Den aften hvor vi mødte slangen på vejen, endte vi på en havneknejpe. Barpigen var af tysk oprindelse, og hun ville gerne tale tysk med mig. Så vi snakkede meget sammen. De andre misforstod, og troede jeg var brændt varm på hende. De besluttede nu skulle Peter ikke længere være jomfru. De drak mig fuld, og lavede en aftale med pigen. Min hukommelse var væk, og jeg husker først igen, da jeg vågner den næste morgen i en fremmed seng. Jeg var sen på den, men hun havde sørget for en taxa til mig, så jeg nåede ombord inden jeg skulle tørne til. Om jeg har været i seng med hende, må stå hen i det uvisse, men det lod jeg de andre forstå, at jeg havde, så var deres mål nået, og de havde ikke spildt deres penge. Jeg tvivler, for vi var ikke de eneste der sov i det rum. Jeg tror hun har været lidt glad for mig, for hun havde kun taget det billede af mig, der sad i mit specielle Argentina pas, og hverken penge eller andet.

Det var nu ikke noget specielt godt billede. Det var taget midt om natten på Tenerife, hvor vi var inde og bunkre olie. De kom kl. 2 om natten og purrede mig, fordi de skulle have det billede til Argentina passet. Så jeg var søvndrukken, og usoigneret.

I Necochea var Steen jeg en aften på værtshus, og ved baren stod vi jo som vanligt og talte dansk. Det var en der kommenterede også på dansk. Det viste sig, at Necochea var et af de steder danskere var udvandret til for år tilbage, og alligevel havde holdt fast ved kultur og sprog.

Manden (Husker ej hans navn) boede på en stor farm inde i landet, som han fortalte os meget om. Han spurgte om vi ikke ville med ind et par dage og se hans farm. Jo det ville vi da gerne, men at vi jo skulle passe vores arbejde. Så det snakkede vi ikke mere om. Dagen efter blev vi kaldt op til skipper, og han havde besøg af vores ven fra aftenen før. Skipper gav os fri et par dage, og lod os tage med indtil farmen. Den lå så langt inde i land (ca. 500 km.), at vi skulle flyve i hans eget lille sportsfly. Det viste sig jo at blive en fed oplevelse. Masser af hyggelige mennesker. Hans dyr var meget store. Nu har jeg været på en Bison farm på Fyn, men så store var de dog ikke. Jeg kender ikke racen, og det skyldes nok at interessen ikke var så stor for den del af det.

Men vi fik set en stor farm, og smagt grillet oksekød, han skulle nemlig samme aften holde fest for naboer og personale, hvor vi fik okse stegt over åbent bål.

På vejen over Atlanterhavet mod England igen, spurgte 2. styrmanden mig om, hvad jeg egentlig ville med mit liv. Jeg svarede, at jeg havde tænkt at skulle være navigatør ligesom ham.

Det syntes han var en dårlig ide, og begrundede det med, at når jeg nåede hans alder, og havde fået kone og børn, så ville jeg nok ikke ønske at sejle så meget som han gjorde, og så var alternativet jo blot at køre "spovogn" mellem Nyborg og Korsør.

Jeg kunne da godt se hans pointe. Og vi blev enige om, at jeg skulle skrive under i England med henblik på afmønstring i København, vende hjem og søge ind i Søværnet, for der sejler man rigtigt og ikke kun i "spurvogn", og er meget oftere hjemme.

På vej mod Danmark fra Southhamton spurgte han mig, om jeg nu havde husket at skrive under. Og dum som jeg var, spurgte jeg: "På hvad"? Han mente vi jo havde en aftale, så jeg sagde, at det havde jeg da glemt, og at det måtte jeg jo så gøre efter den næste rejse.

Det skulle jeg ikke spekulere på, for han havde skrevet under for mig. Han havde også talt med min mor, og hun har styr på skolen og venter dig hjem til Aarhus. Ja så langt så kort, jeg kom hjem. Jeg skulle nu have min studentereksamen, inden jeg skulle i søværnet. Og det var så forhistorien til min tid i Søværnet.

### **Min tid i Søværnet.**

Jeg havde været på session, og da jeg der havde givet udtryk for, at jeg ville være søofficer, blev jeg selvklart udtaget til søværnet. Og i august 1968 efter studentereksamen, blev jeg indkaldt til søværnets eksercerskole i Avderød, hvor jeg blev en del af 7. kompagni sammen med de øvrige, der ønskede optagelse på officersskolen.

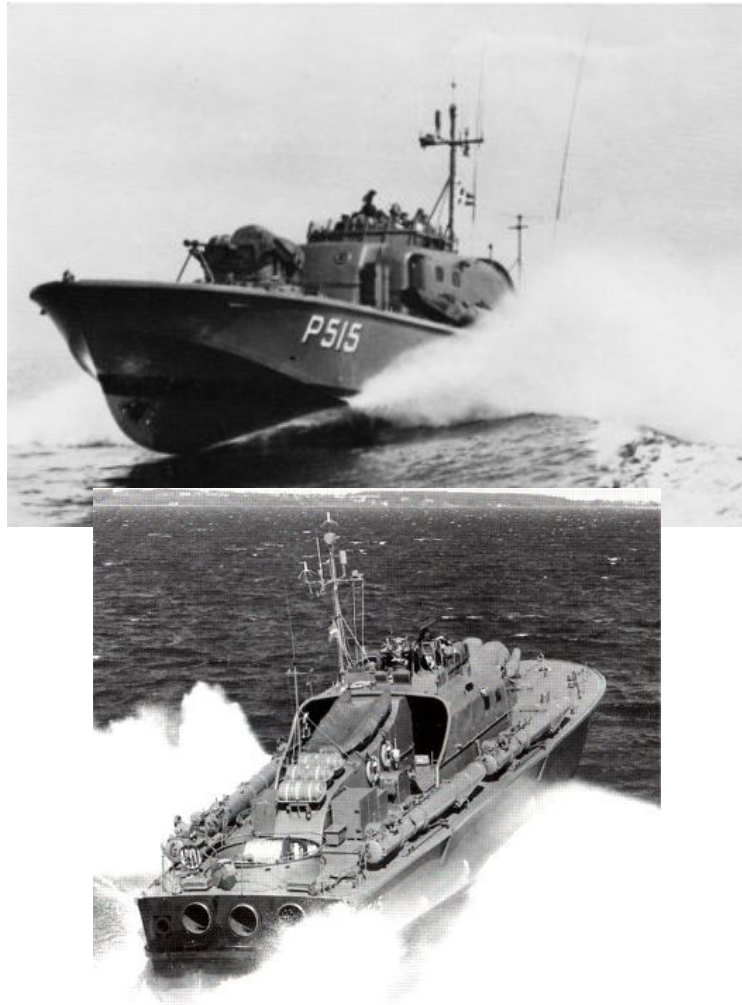
Mens vi var på eksercerskolen, blev vi testet i alle ender og kanter med henblik på officersuddannelsen.

Efterfølgende blev jeg indkaldt til en samtale, hvor man oplyste mig om, at jeg ikke ville blive optaget, da min matematikkarakter ikke var god nok. Ærgerligt. Men det var der jo ikke noget at gøre noget ved.

Hans (min store bror) rådede mig nu til, når vi skulle fordeles efter eksercerskolen, og man sikkert ville have mig på sergentskole, så skulle jeg i stedet sige, at jeg gerne ville uddannes som kampinformationskorporal, for så ville jeg få en bedre opgave i søværnet, og formentlig skibstjeneste.

Jeg blev sendt på Margretheholm, Søværnets korporalskole, hvor jeg blev uddannet plotter (kampinformation).

Da vi var færdige her, tror jeg nok, at der var en der havde trukket i nogle tråde, for jeg blev udstationeret ved MTB'erne på GTB Søulven (GTB = gasturbine torpedobåd). Sammen med Fastrup, der også var fra Aarhus. Han og jeg havde en meget fin tid sammen på Ulven.



Torpedobåden **SØULVEN**. Husk lige, at en MTB ikke er en Mountainbike, men en Motor Torpedo Båd

Da vi nærmede os den tid, hvor kadetterne skulle på togt, havde min skipper udfærdiget en udtalelse/indberetning til personelkontoret, hvor jeg fik topkarakterer og en indstilling om, at jeg skulle optages på officersskolen. Jeg fæs hjem til Aarhus og fik min matematiklærer Heinau til at love, at han ville lærer mig så meget matematik i weekenderne, at jeg ville kunne bestå den gymnasiale suppleringsseksamen på Danmarks Tekniske Højskole (Det nuværende DTU.)

Tilbage til Holmen og personelkontoret med oplysningerne.

Dagen efter blev jeg indkaldt til personelkontoret, og fik en samtale med en, der havde mange streger på ærmet. Han var utrolig flink, og roste mig for min indsats, og for skippers udtalelse. Samtidig sagde han også, at det havde været en billig nødløgn det med matematikken, men problemet lå i, at jeg havde opnået en alder, og at mine psykologiske test viste, at jeg var alt for selvstændig en person til, at Søværnet ville kunne præge mig i den retning de ønskede. Derfor kunne jeg ikke komme på officersskolen.

Det var rart at få lukket den sag, og jeg syntes det var en god begrundelse. Så var det jo ikke fordi, jeg var dum. I dag er jeg lykkelig for søværnets beslutning, for jeg ville jo altid være kommet til at stå i skyggen af Hans.

I torpedobådseskadren var der en "Gamle Garde" så var der "Garde" = Hans, så da jeg kom fik officererne problemer med et navn til mig. De fandt dog løsningen: "Tivoligarden" som de heldigvis kun brugte, når der kun var officerer til stede.

Mit liv på en torpedobåd, og specielt på "Ulven", var en fantastisk tid. Vi havde et sammenhold ombord, og når vi sejlede, var vi en stor familie. Der var ikke forskel på høj og lav, på anden vis, end at alle kendte sin plads, og ikke satte spørgsmålstegn ved en overordnetes ordre. Dog skete det en gang.

Vi var på en stor øvelse i England, og havde været ude og runde Lands End, og var nu på vej tilbage til Southshampton.

Der var nogle koloenorme søer, der rullede ind gennem Kanalen, og det lykkedes skipper at holde båden på toppen af en sådan sø i meget meget lang tid. På et tidspunkt skulle han have ild på en cigaret, han slap gashåndtagene, og bukkede sig ned i læ. Så løb båden pludselig for stærkt, og vi sejlede med lynets hast ned ad "bakken". Nede i O-rummet sad vores maskingast (det skal lige indskydes, at O-rummet er uden vinduer, så man kan ikke se ud.), og følte at det her ville gå galt. Rent instinktivt slog han derfor motorerne ned. Båden stoppede sin rasende fart mod bunden, og skipper kunne tage sejladsen op igen.

Da vi var kommet i havn, kom skipper ud på banjen, og den stakkels maskingast fik en overhaling, der sagde spar to. Han havde jo handlet uden ordre, og når han ikke kan se, kunne han i realiteten skabe en større fare for alle inklusiv båden.

Da skipper var færdig, gik han ud, og inden vi fandt ordet igen, var han tilbage med et stort smil og en kasse øl. Maskingasten fik at vide at skideballen stod ved magt, men at skipper trods alt værdsatte hans ulovlig initiativ, for det kunne være gået galt.

Jeg tror nok vi alle forstod alvoren i både skippers skideballe og hans tilfredshed med hændelsens udfald.

Dette sidespring kun for her at fortælle noget om ånden ombord, men vi må hellere gå tilbage til starten af GTB-tiden.

Vi var 27 mand ombord: tre navigatører, en maskinofficer, to dækssergenter og en til maskinen, resten 18 personer var: 5 korporaler (Værnepligtige), 11 konstabler 1 kok og 1 messegast (begge værnepligtige.) Vi 18 mand boede på den samme banje ude i forskibet. Sammenlignet med besætningerne på de øvrige torpedobåde var vi privilegeret. Vores banje var stor og lys med rimelig plads til os. Der var sådan set kun den hage, at vi ikke måtte opholde os på banjen under gang (= sejlads). Så når vi sejlede, måtte vi ligge på dørken i gangene. Vi to plottere kunne ligge i O-rummet helt fremme, hvor der var plads til rorgængerens, hvis vi skulle sejle gastæt. Det gjorde vi aldrig, så der kunne Fastrup og jeg skiftes til at sove, undtagen når vi begge skulle være i gang, en ved plottet og en til at styre torpedoerne ved ASDIC-anlægget under torpedoskydninger.



Samling på banjen



Skuffe & Fastrup



Julefrokost på banjen

Fastrup og jeg styrede suverænt plottet/O-rummet, ingen af navigatørerne blandede sig. Vi havde styr på søkort, efterretninger for søfarende, at navigationsinstrumenterne fungerede og så videre. Vi sad i centrum, intet gik vores næse forbi. Vi hørte navigatørernes overvejelser, vi

hørte alle meldinger, der kom ind over radioen. Vi måtte, når vi havde frivagt, være på broen, hvor der altid var lejlighed for en god snak med signalgasten (2 korporaler) og den navigatør der var på broen. Det var mest populært, når det var "tredje". Tredje var reserveofficer, det vil sige han var inde for at aftjene værnepligt, og var i det civile liv navigatør i handelsflåden. Med ham snakkede vi akvariefisk, bilorienteringsløb, kvinder og film.

MOBA's opgave var blandt andet at stå inde på land og give bådene orientering om "fjendens" bevægelser og positioner. Vi havde radiotavshed, og på den måde kunne fjenden ikke spore os.

Officererne fra MOBA og torpedobådene kørte orienteringsløb i MOBA's store lastbiler. "Tredje" havde, inden han kom til Ulven, arbejdet i MOBA hos Luffe (Hans og Annes nabo i Tåstrup), og derfor blev det ham, der skulle lave et orienteringsløb. Jeg havde i min gymnasietid kørt orienteringsløb (i mors bil!!), og så blev det Tredje, Fastrup og jeg, der skulle lave løbet.

Der skulle køres i Gribskov, så en dag forlod vi Holmen i en jeep med kurs mod Gribskov. Her fik gennemkørt den rute Fastrup og jeg havde lavet. Tilbage igen hvor vi skulle tilrette ruten, og lave de tegninger/instruktioner, der skulle danne grundlaget for løbet.

På jeepen var der en håndregulator til speederen, så da vi kørte ind ad motorvejen fra Hillerød havde vi lagt vindspejlet ned, og smækket fødderne op på motorhjelmene og sat håndregulatorerne til. Det var så sjovt at se på reaktionerne hos dem, der overhalede os, eller som vi overhalede. Sådan var vi tre altid fulde af pjat.

Vi var på en stor øvelse der startede i tyske farvande, og som endte i de norske farvande oppe ved Bergen. Fra Kristiansand sejlede vi indenskærs, og vi skulle ligge i kølvandet på en norsk torpedobåd. Så var det bare med at holde tungen lige i munden, for det gik over stok og sten med 20 til 30 mil i timen. Det var vigtigt at ligge lige i kølvandet, ellers er der stor mulighed for at ramme nogle undersøiske skær.



fra v: tredje (Benny), Chefen (Knerk, skjult bag rorgænger), rorgænger (?) Næstkommanderende (?) og mester.

"Hjælperen", vores depotskib, var et ombygget amerikansk landgangsfartøj, bred og fladbundet og stak ikke særlig dybt, men derfor også velegnet som depot skib for torpedobåde i de indre danske farvande. "Hjælperen" havde ikke megen motorkraft, og skulle derfor altid sendes af sted i god tid før os andre så de kunne nå at være fremme på destinationen senest samtidig med os andre.

Hjælperen havde da også derfor forladt Kristiansand 24 timer før os andre.





HMS Hjælperen

Da vi var færdige med vores indenskærs race efter de norske både, og vi igen kom ud i åbent farvand, fik vi igen styr på navigation og vore nerver.



Norge. indenskærs i kølvandet på norsk MTB.

Jeg sad ved plottet, og jeg kunne nu se, med de oplysninger jeg fik fra radaren, at vi havde en meget langsomt gående båd på vej imod os. Vi blev i plottet enige om, at det måtte være en fisker under fiskeri.

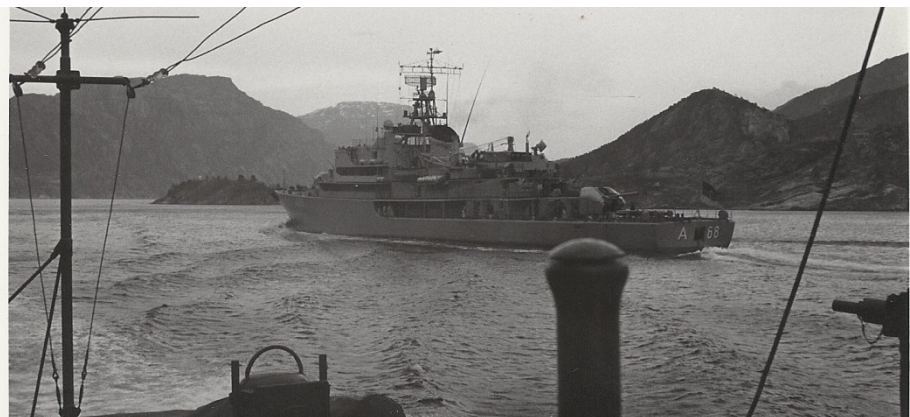
Lidt senere spurgte de fra broen, om vi havde "Hjælperen" på radaren, hvilket vi ikke havde, og meddelte broen, at vi kun havde en meget langsomt gående mod os.

Vi fik senere en melding fra broen med en pejling og afstand til "Hjælperen". Vi kunne herefter oplyse broen om, at vores fisker så måtte være "Hjælperen", der sejlede baglæns med en fart på nær en mil i timen.

Vi mødte ikke "Hjælperen" i Stavanger som planlagt, men først om søndagen i Bergen, hvor vi andre havde ligget siden fredag. Det var jo bare ærgerligt for dem på Hjælperen, at de ikke fik lov at opleve Bergen sådan som os andre.

Vi havde almindelig forlægningssejlads fra Stavanger til Bergen, og den enkelte båd kunne selv planlægge sin sejlads.

Fastrup og jeg foreslog en tur gennem Lysefjorden. Det var en imponerende tur. Høje smukke bjerge, flot vand, og da vi i bunden mødte en stor tysk Tender gik det for alvor op for os hvor stort Lysefjorden var.



Tysk MTB-tender i Lysefjorden

Bergen er en flot by, med en bjergbane der endte oppe på en top, hvor der lå en gammel stavkirke. Den gamle bydel nede ved havnen er meget interessant med flotte gamle huse. Sådan lidt i stil med "Den Gamle By" i Aarhus.

Det er jo en af de spændende ting ved at sejle, at man ser meget af andres verdener.

I Bergen boede Hans på hotel for at kunne slappe lidt af og komme fri af ansvaret. Jeg blev inviteret op på en drink, inden han skulle ud og spise med de andre officerer. Det var hyggeligt at være lidt alene sammen.

En dag skulle vi kamuflere vores båd. Vi havde lagt til op af en klippevæg. Så var det frem med kamuflagenettene. Alle mand deltager i denne opgave. Jeg skulle gå uden på nettet langs skibssiden. Min fod gled på nettet, og jeg var ved at ryge i vandet, og holdt derfor godt fast i nettet. Men det fulgte med ned, så jeg blev våd til midt på livet, jeg kravlede op ad nettet det bedste jeg havde lært, til stor underholdning og moro for de andre. Nå de kunne så få lov til at retablere kamuflagen, mens jeg gik ned om læ og fik tørt tøj på.



## GTB Søulven under kamuflagenet

En anden god oplevelse var at se, en norsk torpedobåd i fuld fart skyde en armeret torpedo af mod en klippe. Det gav et stort brag, og en kæmpe vandsøjle rejste sig.



Torpedoskud med krigshoved mod klippe

På en anden øvelse var vi som tidligere beskrevet i England, det var en spændende tur.

På flådestationen i Southampton ligger Lord Nelsons admiralsskib fregatten Victory, der den dag i dag er Nelsons skib og den engelske flådes flagskib.



HMS Victory – Lord Nelson's flagskib.

Det er også et museumsskib, og det skulle jeg naturligvis ombord og se på. Der var en meget lang kø, og det var der jo bare ikke noget at gøre ved. Men heldet tilsmiler jo den tålmodige. Jeg hørte Hans kalde på mig og så, at han var på vej op ad lejderen. Vi var begge i uniform, det skulle vi være mens vi var i England, og alle troede jo at det var en ordre jeg modtog, så der var ingen der brokkede sig over, at jeg gled uden om køen og kom lige ombord.

Under dæk så vi et skilt, der indledtes med "Nippers". Det viste sig at være en betegnelse for de drenge, der bandt for eksempel ankertovet fast til og af det tov, der kørte i ring trukket af kapstanen, når ankret skulle hales op. Så fik vi forklaringen på mit kælenavn "Nipper".

Både på vejen til og fra England gik vi gennem Kielerkanalen og Bunkrede i Cuxhaven og i Lowestoft, Vi kunne lige præcis have fuel nok til at komme turen over Nordsøen.

Vi havde en fin tur, men desværre løb vi ind i en "props" sådan et stort stykke træ, der var faldet overbord fra en dækslast, og som er svær at se. Det var tredje, der havde brovagten, og var den der først så den, men vi nåede ikke at komme fri af den. Den hamrede ind mellem to af vore skruer, og det medførte, at det yderste af to skueblade blev lettere bøjet alleryderst ude. Men da skruerne drejer med meget høj hastighed, betød det at de to skruer var ude af balance, og vi måtte derfor stoppe de to turbiner, og havde så kun en til drive os fremad. Det

kom så til at gå så langsomt, at vi ikke havde fuel nok til at nå Cuxhaven. Til sidste måtte vi stoppe den tredje turbine og kun sejle med vores to krydsfartsmotorer. Det gav en fart på ca. fem mil i timen. Lige uden for Cuxhaven døde maskinerne fordi vi ikke havde mere fuel. Til sidst forbarmede en af de andre både sig over os, og sejlede ud for at trække os ind. Vi kom meget senere til Holmen end de andre både, men heldigvis uden flere uheld.

På en senere øvelse sejlede vi fra vest ud øst gennem Storstrømmen og da vi kom ud i det fri kunne vi sætte fuld fart på rundt om Møns Klint en årlig morgenstund. Uheldigvis blev vi mødt af en stor sø, som vi bankede ind i med fuld knald. Vi fik ødelagt et spant i forskibet, og vi måtte derfor ind på Holmen. På værftet fik vi en nødtørftig reparation. Øvelsen fortsatte op gennem Kattegat, og vi skulle ende i Frederikshavn.

Vi sejlede derfor ud sidst på eftermiddagen, og nu var det vindstille, havblik og med en flot sol, der var for ned ad gående. Vi lavede jo bare forlægningssejlads, da vi jo var bagefter. Skipper og mester blev derfor enige om, at vi nu skulle se, hvor hurtigt vi kunne sejle. Så håndtagene helt i bund. Det var imponerende flot at opleve. Sejlede lige midt i en rød solstribes på havet. Vi kom op på 54 mil i timen. De personer der har oplevet dette bliver så optaget i 50-milsklubben, og får retten til at bære en GTB i sølv i knaphullet, og tilsvarende mancheknapper.



Første gang jeg var sammen med Hans, blev han noget misundelig, for han nåede ikke at blive medlem af klubben, og blev det i øvrigt aldrig. Jeg bærer endnu med stolthed mit synlige tegn på mit medlemskab.

Gasbådene anvendtes meget ofte som udrykningsfartøjer, fordi de hurtigt kan komme ud, og fordi de sejler så hurtigt også hurtigt kan være fremme.

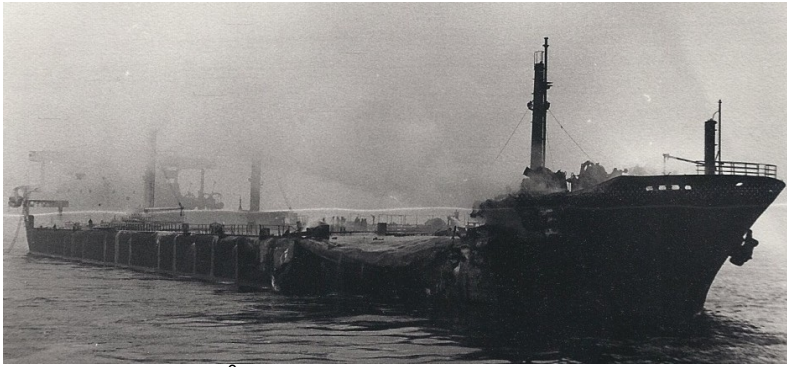
Det kan være alvorlige oplevelser man bliver sendt af sted til. for eksempel blev vi sendt af sted til et skibsuheld ved Falsterbo Rev (Det sydligste Sverige). En stor norsk bulkcarrier var stødt sammen med en supertanker. Da vi kom frem som den første båd, kunne vi se at nordmanden havde et kæmpe hul i styrbord side lige agten for bakken, og der var ild i forskibet. Vi hørte over radioen at de ikke selv kunne komme til at slukke ilden på grund af det store hul. De havde endvidere en matros, der var blevet slået ihjel ved ulykken. Vi fik rigget vores brandpumpe til og begyndte at slukke ilden. Vi lagde til på siden af skibet, og der stod jeg med en fender mellem skibene, så vi ikke fik ødelagt noget på vores skrog. Meget senere kom der en patruljebåd fra Rønne, og de havde noget kraftigere sprøjtegrej, så de overtog vores plads og fik slukket ilden.

Skipper gav efterfølgende udtryk for stor tilfredshed med vores indsats og vilje til at hjælpe, og det til trods for, at en gasbåd, der er lavet af træ, har let antændelig fuel, krudt og kugler og fire torpedoer, jo i princippet jo noget af en brandbombe.

Vi fik også dagen efter flot omtale i aviserne. (Se artikel fra Politiken 1. juni 19 næste side.)



Slukker ild i liberia-tankbåd "Benedict" på 39.000 bruttotons, fyldt med olie. jeg står som nummer to fra højre.



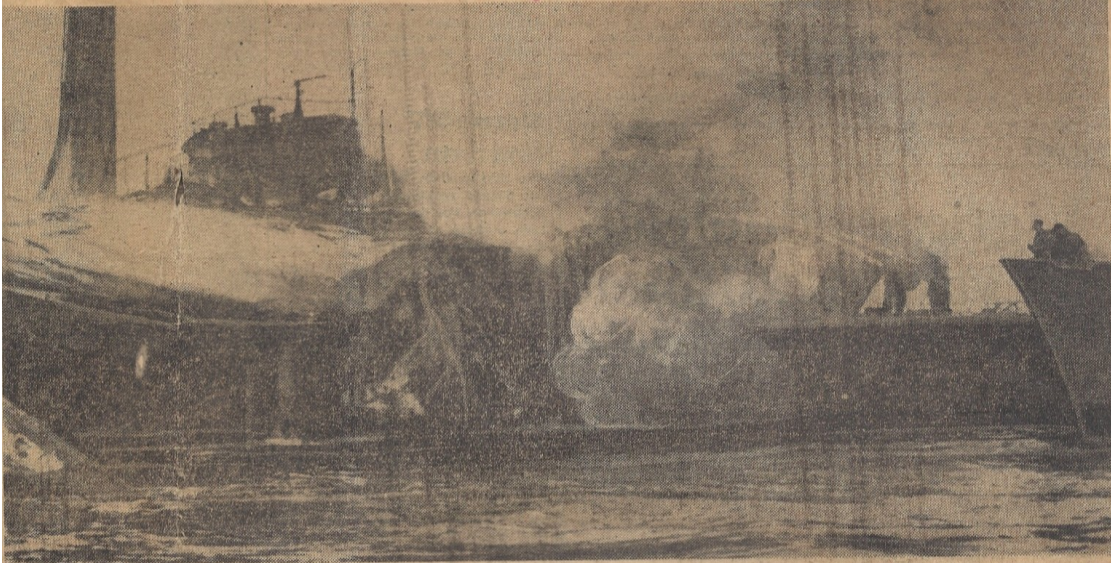
Ilden er slukket på T/S Benedict - Rimelig stort skib

En anden gang var vi på eftersøgning i Øresund i en tåge, der var så tyk, at man måtte skære sig igennem den. Der var en båd der ikke var kommet hjem til tiden. Det viste sig senere at da de var kommet i havn i Sverige, glemte de at ringe hjem. Derfor panikken fra familien. Under vores heldigvis forgæves eftersøgning mødte vi en lille jolle med tre mand ombord, der sad og hyggede sig med lystfiskeri. Skipper spurgte dem om, hvilken vej de ville sejle for at komme ind til den Sjællandske kyst? De pegede uden tøven mod stik syd, og så ville de ende i Tyskland. Vi syntes så hellere at vi måtte følge dem på vej den rigtige vej. Da vi kunne se, det ikke længere kunne gå galt, fik de lov til selv at finde ind. De havde ingen redningsvest, ingen radio og heller ikke et kompas, men de havde trods alt øl nok ombord. Vi er også blevet brugt til cigaretsmuglerjagt. Så der var mange spændende og alsidige opgaver.

Det var ikke nødvendigvis den båd man tilhørte, man blev sendt af sted med. Det afhang af hvilken skipper, der havde vagten, det var altid hans båd der sejlede ud. Da vi var ude at slukke ild var det GTB Søbjørnen vi sejlede med. Den båd, jeg helst ikke ville ud at sejle med, var "Søhunden", for det var her torpedobådseskadrens "chefplotter" regerede. Han havde sin egen særlig omhyggelige orden, og guds nåde og trøst til den der ikke afleverede plottet, som det var modtaget.

Jeg var så uheldig engang at skulle af sted med Hunden, men da jeg stillede op i plottet, kunne jeg tage det ganske roligt, for selv om han ikke havde vagt, så var han ombord. Så jeg kunne få lov at tage med som anden plotter, men han skulle nok selv varetage opgaven. Det blev så en god og lærerig tur, for han var trods alt en rar og samtidig meget dygtig fyr.

Politiken Søndag d. 1 juni 1969



Den fuldtlastede supertankbåds forrevne stævparti med et 20 meter bredt hul i styrbordssiden — og skibets danske redningsmænd, „Najaden“ og „Søbjørnen“, i færd med at dæmpe vand på de eksplosive tanksektioner.

# Danske orlogsskibe hindrede katastrofe

*Afværgede eksplosion på brændende tankskib i Øresund efter kollision*

Danske orlogsskibe føjede i går nyt ry til den anseelse, Søredningstjenesten har fået ved helikopternes indsats. Om end så af størrelse hindrede motorfordobåden „Søbjørnen“ og bevogtningsfartøjet „Najaden“, at en kollisionsulykke i Østersøen mellem et norsk fragtskib og en liberiansk supertankbåd blev til en katastrofe.

Ved i to og en halv time usafbrudt at have deres vandkanoner rettet mod selve brandkilden i tankbådens splintrede stæv og de bag ved liggende fyldte olietanke, lykkedes det at hindre en kæmpeeksplosion i at indtræffe. Det er nemlig ikke olien i sig selv, der er mest brandfarligt, men derimod gasserne, når olien opvarmes.

Den store tankbåds kraftige slukningsystem var blevet sat ud af spillet helt ude i forskibet. Ved kollisionen blev brandrør revet over, og på grund af den voldsomme varme fra ilden og røgudviklingen kunne tankbådens folk ikke nærme sig. „Najaden“ og „Søbjørnen“ satte sig

selv på den afgørende opgave dels at slukke ilden, dels at holde de stærkt opvarmede skibssider og tankskibs-skodderne afkølede for derved at hindre en gasudvikling, som blot en lille gnist kunne antænde, så tankdækket ville blive revet op i det meste af sin flere hundrede meters længde.

## Stæv mod stæv

— Vi troede, vort skib ville eksplodere, sagde tankbådens kaptajn bagefter, og vi havde gjort klar til at gå i båden.

Den dramatiske kollisionspartier end i Monrovia hjemskrevne Li-

beria-tankbåd „Benedict“ på 39.000 bruttotons og den norske bulkcarrier på 23.859 bruttotons „Holtefjell“, tilhørende rederiet Folkefjell, Oslo. „Benedict“ kom fuldt lastet med olie fra Persergolfen til finsk havn, „Holtefjell“ på vej vestover, da de tidligt i går morges tærnede sammen næsten stæv mod stæv i farvandet 12,5 sømil syd for Trelleborg på Skånes sydkyst, mens tågen lå tyk overalt.

„Holtefjell“ ramte „Benedict“s styrbordsside næsten helt ude ved stævnen, hvorfra kaskader af Liberia-tankbådens bunkerolie sprøjtede ud over begge skibe og ud i

Fortsættes side 2 spalte 4

Det var nu ikke vandkanoner ( artiklens 2. spalte, 2. linie) vi havde, men små bærbare handybilly pumper. Men det virkede.

Ulven skulle i dok og repareres efter vores uheld ved Møn. Vi fik derfor et anden MTB: "Makrelen".



MTB Makrelen

Makrelen høre til Flyvefisken-klassen, og var den ældste type torpedobåd dengang. Bygget på Orlogsværftet 1955. To torpedorør i stævnen. Falken-klassen som Hans sejlede med havde fire rør to på hvert sidedæk, og ligeså Søridderen-klassen (GTB'erne).

På Makrelen boede det meste af besætningen ude agter. I dette lukaf var der også kabys, med komfur der var oliefyret, så der kunne blive så ulideligt varmt at vandet drev ned ad skottet, og det dryppede fra dækket (loftet).

Toilet var der et enkelt af til alle mand, og var frit oppe i en kanonrede. Så når vi var sammen med "Hjælperen" vores depotskib, så sov man der og spiste der.



Depotskibet HJÆLPEREN

Som plotter havde man det privilegium, at man boede midtskibs sammen med telegrafisten på radiostationen, der var lukafet lige ved siden af skippers. På de gamle både var der kun en plotter, da der kun blev lavet håndplot, det vil sige at alt blev udarbejdet i hånden, kurs og fart på fjendtlige skibe, og ud fra det beregnede officererne så hvor og hvornår og hvordan en torpedo skulle indstilles og skydes af. Sådant torpedo kunne kun løbe lige ud.

De to andre klasser havde torpedoer der kunne styres via et særligt edb-system, der var koblet sammen med radaren. Fra radaren kunne man lægge et billede over på edb-systemets såkaldt B-scope, og her sad en plotter med to håndhjul, som man kunne flytte billedet horisontalt og vertikalt. Billedet var et radarekko, som var det skib man ønskede at sænke med en torpedo. Når plotteren lykkedes med at få billedet til at stå helt stille i et trådkors på B-scoopet betød det at man havde bestemt fjendens kurs og fart. Edb-systemet sendte herefter sine data til indstilling af torpedoen gennem en 2400 meter kobbertråd. Plotteren skulle nu blot korrigere på håndhjulene hvis fjenden ændrede kurs og/eller fart, og det kunne gøres lige indtil torpedoen var 100 meter fra målet, hvor den blev fastlåst på kursen. Torpedoen var herefter programmeret til 200 meter ligeløb, vende 180° og retur 200 meter vende 180° og så videre til den enten ramte eller ikke havde mere brændstof. Når man havde den rigtige afstand til målet 1200 meter skød man torpedoen af, samt den lille beholder der indeholdt kobbertråden. Kobbertråden rullede ud i begge ender, så den dels kunne følge båden i sit returløb væk fra fjenden og torpedoen indtil de 100 meter før målet. Tråden faldt så af, og faldt til bunds. Det påstås, at der vest for Griben/Sjællands Odde og til Hundested i torpedoskydningsområdet helt til Korshage ved Isefjorden ligger en formue i kobbertråd. Man skal da bare lige have det samlet op. Og det er der endnu ingen, der har villet gøre. Det er sikkert også nemmere med en motorsav at nedlægge gamle elmastere og samle de kobberledninger sammen, for dem kan man jo se. Derfor havde de to andre klasser to plottere, så den ene kunne passe plot, søkort og logbog, mens den passede TORSO-apparatet som edb-systemet hed.

På "Makrelen" trak Fastrup og jeg lod, og jeg vandt pladsen på radiostationen.

Med Makrelen afsluttede vi årets øvelser i december måned og endte i Aarhus, og det var jo fint når man er fra byen. Det blev et forrygende vejr, og vi blæste inde i Aarhus, og som tiden gik, blev det mere og mere kriminelt. Dette begrundet i, at når man ligger i fremmed havn, skal halvdelen af besætningen være på vagt, hvorimod vi på holmen eller anden flådestation alene skulle kunne dække to besætninger, som skal kunne rykke ud ved behov. Vi skulle på Holmen ikke holde vagt, men alene foretage nogle runderinger, og tjekke fortøjninger og lignende. Det ville jo betyde, at der var mange, der skulle blive i Aarhus for at kunne gå vagt.

Vi var dog heldige, for dagen før juleferien blev vejret så roligt, at vi kunne tage af sted til Holmen. Vinden kom fra sydvest, og var stadig rimelig stærk. Nå det gik fint, vi fik varmet motorerne, og som vi skulle og vi kom af sted, vi var dog ikke kommet ret langt ud før den ene af vore motorer satte ud. Det blæste for meget til at de kunne arbejde med reparation af maskinen. Ok, vi ville da kunne komme til Købehavn om end med nogen forsinkelse. Hans gav som ældste divisionschef os lov til at fortsætte mod København.

Men så gik det helt galt. Endnu en motor satte ud. Nu var gode råd dyre, for der var ikke så langt til Aarhus som til København. Endnu engang gav Hans tilladelse til at vi fortsatte, for vi kunne jo gå til Hundested i fald vi skulle få yderligere problemer. Vi bed negle og bad til, at skidtet ville holde.

Da vi var ud for Isefjorden / Hundested stod mester i plottet, og mens han stod og tørrede sine hænder af i et stykke tvist, spurgte han, om vi ikke skulle til København for så kunne han da godt sætte alle maskinerne i "Københavnerhak", hvis altså chefen ønskede det. Vild jubel over hele linjen. Det var lykkedes dem at reparere de to maskiner da vi var kommet i nogenlunde læ for sydvestenvinden af Sjællands Odde og Sjælland.

Så motorerne fik københavnerhakked, og vi kom til Holmen uden den helt store forsinkelse.

Efter jul og nytår, som jeg holdt hjemme i Aarhus, var det med at gøre klar til hjemsendelse 31. januar.

En sidste anekdote om GTB'erne. Vi havde et efterår en stor øvelse, hvor vi blandt andet var i Aarhus, hvor vi sejlede ud fra, og lagde os til at vente på øst siden af Djursland. Her lå vi i stille roligt vand og ventede på at der skulle komme nogle engelske helikoptere, der skulle angribe os.

Men de kom slet ikke, og vi blev sendt retur til Aarhus. Begrundelsen var, at det var dårligt og hårdt vejr.

Det forstod vi da ikke rigtigt, for vi havde det da fint der hvor vi lå.

Vi kom rundt om Slettehage, og tak spids sikke et vejr der mødte os der. Det blæste fra nordvest, det vil sige inde fra Aarhus. vi fik en stiv vind i mod os, og en meget hård og høj sø. Vi måtte sætte farten betragteligt ned, og søerne væltede ind over båden, og Mester var bange for, at vandet skulle løbe ind i udstødningen, nå båden arbejdede sig op af de stejle bølger, med drukning af motorerne til følge. Den tur, der normalt varer ½ time, kom til vare 1½ time. Da vi så endelig nåde i læ af Aarhus gav vores skipper meldingen over radioen: "Submerged - Submerged". Det er det ubådene melder, når de er uddykkede.

Men som vi altid siger, der sker altid noget, når man er ude at sejle.