

# Containerfart i storm på Stillehavet

Af

Hans H. Thomsen

*På grundlag af forfatterens dagbogsoptegnelser giver artiklen et umiddelbart og levende indtryk af telegrafistens arbejde og af livet om bord i et containerskib i begyndelsen af 1980'erne. Hans H. Thomsen, som er født i 1924, har haft et rigt varieret livs- og karriereforløb. Umiddelbart efter 2. verdenskrig blev han uddannet som officer i hæren med skoleophold i Danmark og England, og sidst i 1940'erne tog han radiotelegrafisteksamen i Svendborg. I det følgende årti var han telegrafist på forskellige grønlandske radiostationer, og siden fulgte et årti som selvstændig forretningsmand. Derefter kom job som bl.a. rejseleder og højskolelærer, og i årene 1979-83 var Hans H. Thomsen ansat som telegrafist i Ø.K.*

Efter lange timers rejse med fly, diverse omstigninger i Toronto og Seattle, stivhed i nakken, snurren i benene, skeløjet af stille-siddende og bestandig servering, efter at være rejst fra København kl. 10 om formiddagen og opdaget, at klokken stadig var 10 samme døgn, men nu på den anden side af jorden, ankom jeg til Vancouver, Canadas største havn ud mod Stillehavet, hvor jeg skulle påmønstre M/S »Sinaloa« som telegrafist. Jeg havde aldrig været sømand før (»onde tunger« vil påstå, at jeg heller ikke nåede at blive det på de 4 år).

Men jeg kendte til søsyge! Fra min tid som telegrafbestyrer i Nordgrønland i 1950'erne kendte jeg af bitter erfaring den kvalmende bræksure følelse, hvor lugtesansen syntes særlig skærpet over for - som det syntes - især modbydelige lugte. En tilstand som Nordatlantens lange dønninger forårsagede, og som hver gang havde bragt mig på hovedet i køjen med en stable skibskiks og talrige Dansk Vand til hele togtet. Engang tog jeg rejsen på ryggen fra Upernavik til Trangraven i København



M/S »Sinaloa« bygget på Nakskov Skibsværft, fotograferet på prøveturen den 15. januar 1979. Ø.K. fik i disse år bygget 6 næsten identiske skibe af denne type. Foto: Handels- og Søfartsmuseet. *The M/S »Sinaloa«, built at Nakskov shipyard, photographed on a trial run on January 15th 1979. In that year the Danish East Asiatic Company (ØK) had six almost identical ships of this type built. Photo: Danish Maritime Museum.*

- ialt 28 døgn. Men det var nu også med en lille skude - »Hanne S« kaldet, nærmest en coaster - og som en spån på de sugende sortladne Atlantbølger.

Hvordan skulle det dog gå? Jeg kan fortælle alle, som lidende af samme skræk for søsyge afholder sig fra at stå til søs, at jeg ikke en eneste gang i disse fire år på Stillehavet - med alt fra hylende tyfoner og orkan til svulmende dønninger eller stille vejr - har været søsyg. Jeg tilskriver dette den kendsgerning, at jeg havde et arbejde om bord, at jeg var enormt optaget af alt, hvad jeg så og hørte og oplevede af havet selv, dette ustandseltigt sig ændrende element, så at jeg helt glemte at være bange for at blive søsyg. Tak til Kong Neptun for det!

Og så startede mit sømandsliv i Vancouver B.C. i sommeren 1979. M/S »Sinaloa« ligger ved Vanterm-kajen, færdig med losning og lastning, klar til afgang. En ny telegrafist kommer ind på scenen og klatrer for første gang i sit liv op ad en gyngende gangway til et moderne containerskib. Og så er man jo altså bare fyldt med allehånde »anelser«. Flyrejsen fra Kastrup var lang og drøj, 26 timer, og dette sammen med tidsforskellen bevirker, at sjælen endnu langt fra har indhentet kroppen. Selv ved man ikke, om man kan klare jobbet, og forvirringen efter den forrige dags lynkursus i København i hyreregnskabsføring er total. »Det klarer du sgu' aldrig«! eller i lysere øjeblikke, danskens valgspog: »Det går sgu' nok«! Og det gjorde det. Og sikken et pragtfuldt liv jeg fik i de næste fire år. På grund af flyrejsen hele vejen om på bagsiden af jorden er hele ens biologiske rytme slået i stykker - det kaldes også for »jet-lag«. Når klokken er 24 i Danmark, er den 16 i Vancouver, så krop og sjæl skal bruge nogle dage til at akklimatisere sig. Men hvile bliver der nu altså ikke tid til. Knap er man kommet om bord, så skal »Sinaloa« afsejle til Seattle i USA, så i de næste 2 døgn kommer man ikke ordentligt i seng, men må nøjes med en times »nap« hist og her i døgnets løb.

Vi lader dagbogen tale: Natten er stille. Taxien ankommer til den oplyste kaj. Et mægtigt skib med et hav af blinkende lanterner i krantoppene tårner sig 6 etager op over en lille beklemt telegrafist, der for første gang med sine tunge kufferter og iført sit pæne tøj skal pãmønstre.

B-dæk. Ikke et menneske at se. Jo, der kommer vagtmanden. Det er bådsen: »Davs, nå det er måske den nye gnist? Ja velkommen da, men de er allesammen gået i land, så du bliver nødt til selv at finde ud af, hvor du kan hitte en køje for i nat. Vi skal afgå kl. 4 i morgen tidlig«. Op med de satans tunge kufferter, op ad 5 etagers trapper, gennem tunge, selvlukkende stålbranddøre, som kufferterne ustandselig kommer på tværs af. Pyh! hvor er der højt op. Lidet anede jeg, at jeg skulle op- og

nedstige denne trappeskakt mange gange dagligt i de kommende år, og at det faktisk var glimrende motion for en halvskaldet mand med anlæg for mave at bo højt oppe i skibet, lige under kommandobroen, »tårnet« kaldet. Da det lidt senere blev lyst, opdagede jeg, at der også var en udvendig jerntrappe agter, uden de mange døre, og at det havde været ulig nemmere at komme op ad den vej. Jeg fandt mig til rette i det ledige pilotkammer, som ellers er forbeholdt lodserne, når de er om bord i længere tid. Der var redt op, eget bad og toilet, gulvtæppe, polstrede møbler, skrivebord og lille sofa, som på alle kamre i skibet. Her skulle jeg tilbringe de første 14 dage, mens den »gamle« gnist boede i radioofficerskammeret. Han skulle oplære mig i den korte tid, og han viste sig at være branddygtig og en god kammerat, der gav mig »føl« en så grundig instruktion i mit kommende arbejde, at jeg fik en flyvende start.

Der blev ikke tid til at kigge på Vancouver denne gang, for allerede senere på natten, da den »gamle« telegrafist kom hjem fra en, efter 16 døgn sørejse, velfortjent hyggeaften i land, begyndte vi på de indledende øvelser med hensyn til overlevering af radiostationen. Denne overlevering og indsættelse i regnskabsføringens tusinder af detaljer og mysterier varede i øvrigt i 12-14 dage, lige til San Francisco, hvor han steg af, og jeg blev alene med det hele. Det gjaldt om at holde ørerne stive, mens han var om bord endnu. Der er radioregnskab, lønningsregnskab, kassebalance, havneregnskab, pengeregnskab, pengeudbetaling, papirer til immigrationsmyndigheder, sundhedsmyndigheder, toldvæsen, politi i alle havne. Der er ferieregnskab, afregning af søfartsbøger, påmønstring af nyankomne - og så skal 22 forskellige lister over besætning, vaccinationer, skibets internationale attester allerede fra USA sendes til henholdsvis Hong Kong og Singapore, så det hele kan gå lettere, når vi engang kommer derover. Men som skipperen sagde: »Vi klarer den nok med et par flasker whisky ovre på den anden side af Pacificen«.

»Sinaloa« sejlede en fast rute Stillehavet rundt. Hver rundrejse tog ca. 2½ måned og gik på Amerikasiden fra Vancouver til Seattle/Tacoma 12 timer sydligere i USA. Derfra til Columbia River op til Portland, ned ad floden igen og videre sydpå til Los Angeles med San Francisco som lastehavn og afgang på de 16 dage over Stillehavet til Østen med Hong Kong som første anløbshavn, derefter Singapore, Jakarta, Malaysia, Bangkok, Hong Kong igen, Taiwan og Japan, hvorfra turen så igen gik tilbage til Vancouver. Senere kom også Fremantle i Vestaustralien med i rundrejsen.

Og så sejlede jeg for første gang med M/S »Sinaloa«, et helt nyt skib på 16.900 BRT, leveret fra Nakskov Skibsværft i januar samme år. Det er så stort, at Nakskov ikke kan bygge dem meget større, 159 meter langt. Vi sejlede mestendels med containere, men kunne også tage stykgods i form af papirbatter til aviser, træmasse, zink, hvede i et helt lastrum til Hong Kong, en mængde traktorer til Bangkok og kunne tage svært maskingods om bord med de mange kraner, som er i stand til enkeltvis eller parvis at løfte selv det tungeste gods, så vi er uafhængige af de store specielle landbaserede containerkraner, gantrykraner. Med en brændstofbesparende hovedmotor på 10.000 HK, langsomtgående skrue, løb »Sinaloa« sine 16 knob under normale forhold. Et økonomisk skib i en krisetid, hvor det gjaldt om at spare på det dyre brændstof.

Den første afsejling var spændende. Jeg stod oppe på broen sammen med kaptajnen, lodsens, overstyrmanden og matrosen til rors. Hele maskineriet i et sådant moderne skib startes fra kommandobroen og reguleres herfra. Vi har en hel computer om bord, som næsten selv kan styre skibet i forbindelse med vores satellitnavigator. Containerne er stablet op på dækket i tre etagers højde, næsten helt op til vinduerne under broen. Det ser drabeligt ud, og kønt er sådant et skib bestemt ikke at se på, men det går det jo heller ikke efter. Fra bund til top har vi 8 etager, altså så højt som et otteetagers hus. På øverste etage ligger kom-

mandobroen, under den bor kaptajnen, maskinchefen og radioofficeren, som han kaldes i udlandet, og her ligger også radiostationen. 3 etager under os ligger messen og salonerne, flot indrettet med dejlige danske lænestole og sofaer. En rigtig bar med 4 barstole findes også, både i mandskabssalon og officerssalon. Vi har fjernsyn og stereoanlæg, videorecorder, båndoptager. Så har vi lige påmønstret to nye kinesere som messedrenge. De går til hånde i messen, gør rent på alle kamre og er jo billigere i løn. Det med »drenge« skal ikke tages altfor bogstaveligt, for den ældste er 63 år og den yngste 34, og de forstår meget lidt engelsk. Men så må vi andre lære kinesisk.

Og så kom vi til Seattle. Her gik maskinchefen, den »gamle« telegrafist og jeg i byen på en af de fine restauranter og skulle spise med kniv og gaffel. Det kostede under det halve af prisen derhjemme. Nu er egnen omkring Seattle særlig berømt for sine store lakseforekomster og alt godt fra havet, så vi skulle jo rigtig have »seafood«. Vi lagde ud i flot stil med 6 østers pr. mand. Vorherrebevares! De var så store, som knyttede barnehoveder, og mens de andre to nød dem, så var jeg lige ved at få ondt. Det var første gang, jeg spiste østers, og jeg syntes rent ud sagt, at de smagte modbydeligt. Det bliver også sidste gang, jeg skal have det. Bagefter fik vi hummer, grilleret, og en masse »fancy stuff«, som jeg aldrig fik rede på, hvad var. Men hyggeligt havde vi det - afslappende oven på den 20 timer lange arbejdsdag.

Så sejlede vi igen et stykke vej på et par timers tid. Denne gang til en by, der hedder Tacoma. Her fik vi nye folk om bord, og samtidig skulle alle regnskaber afsluttes. Det var jo blevet den første i måneden. Det tog »den gamle« og mig 2 dage at klare det hele. Der var også diverse kvartalsrapporter: »Gud ved, hvordan jeg skal klare det, når jeg bliver alene«, tænkte jeg. Men den »gamle« gnist var så fantastisk flink, alt skrev han ned for mig til senere brug, selv små opgaver stillede han mig for nu at se, om jeg havde fået rigtigt fat i det hele. I Tacoma lykkedes

det os også en nat at komme lidt i land. Vi var på »Johnny's Dock«, senere på »Holiday Inn«s natklub og morede os vældig godt. Amerikanerne er flinke mennesker, altid parate til at hjælpe, altid interesserede og imødekommende. Jeg fik en invitation til et privat hjem, næste gang vi kom til byen om 2½ måned.

Videre dagen efter til Portland, godt et døgn's rejse. For første gang skulle jeg stå min prøve som søstærk, for nu gik rejsen ud af skærgården, hvor vi så flere »killer-whales«, spækhuggere, ude på de store Stillehavsdønninger. Med de store bølger ind skråt agter, bragtes »Sinaloa« i sære rulninger og krængninger - skibet var jo kun kvartlastet. Jeg tænker på, at når man skal beskrive den tilværelse, jeg har levet de sidste 4 år - sømandslivet - så er det meget nødvendigt at få det helt grundlæggende med. Det er altid det helt enkle, som man glemmer, fordi det er ens dagligdag og indarbejdet i krop og lemmer - at din tilværelse gynger og hugger, skubber sidelæns, brat løfter og sænker sig. Kort sagt baggrunden for en sømands liv er, at hele hans verden er i ustandselig bevægelse. Et skib ligger aldrig stille, selv ikke i blankt vand. Da har du stadig den evindelige dybe monotone gungren fra de store motorer, som driver skibet og leverer elektricitet til skibet. Eller i havn, hvor de fleste vel forestiller sig, at så må skibet da ligge stille. Den stadige »baggrundsmusik« fra maskinerne er der, og hver gang en af kranerne løfter en 40 fods container ud over siden, så hælder skibet altså bare en smule, så til den ene side så til den anden. Vi lever på et gyngende gulv. Vor verden er karakteriseret ved evindeligt støj, som vi ikke selv hører mere, og evindeligt bevægelse.

Men hvem er så om bord i sådant et skib? Kaptajn, maskinchef, overstyrmand, 1.mester, 1.styrmand, 2.styrmand, 2.mester, maskinassistent, elektriker, hovmester, kok, bådsmand, 5 matroser, donkeymand, motormand, 3 kinesiske stewarder, af og til 1 eller 2 styrmandsaspiranter, maskinmesteraspiranter, kokaspirant, alle friske fra skoleskibet »Danmark«, prægtige



Messeliv i sommeren 1980 om bord i M/S »Siena«. *Life in the mess on board the M/S »Siena« in the summer of 1980.*

gutter, normalt 26 mand. Om alle disse besætningsmedlemmer vil blive fortalt senere, men her alligevel et dagbogsnotat om et førsteindtryk af en kaptajn, som jeg kom til at holde meget af på grund af hans menneskelighed og særdeles barokke form for humor. Både maskinchefen og Den Gamle spiller en grusom komedie med sig selv og os andre i et forsøg på at »holde disciplin«. De agerer Vorherre for det mindste i øjeblikket. Der skal ikke meget til, før chefen kommer op i dem. Jeg har spekuleret meget over, om det er nødvendigt at holde den store distance på et skib, en distance som overstyrmanden - sin unge alder til trods - er godt på vej til at praktisere. De klamrer sig ofte til deres rolle, udnytter den måske en gang imellem. Jeg har mere på fornemmelsen, at en naturlig respekt er det bedste, altså ikke frygt, som de gamle praktiserer at bygge en respekt på, men en



respekt der bunder i, at personlighed og erfaring hos den magt-havende bør være så stærk, at folk følger dem. Men naturligvis er det svært, for cheferne om bord skifter hvert halve år, og der er ikke megen tid til at lære hinanden at kende. Kaptajnen lukker sig totalt inde i sin suite, vi ser ham kun til måltiderne, matroserne ser ham kun, når han er på broen, og de selv har udkig eller rorstørn.

Hvordan man fra første færd sætter en mand på plads er følgende et godt eksempel på: Det blev mit hidtil eneste sammenstød med kaptajnen. Det var et par dage efter afgangen fra San Francisco vestover. Kaptajnen havde lige overtaget skibet, og jeg havde netop overtaget radiostationen og var for første gang alene om det hele. Kaptajnen skulle først sætte sig ind i alle de nye elektroniske hjælpemidler på skibet - det er sikkert svært at udøve myndighed, når man først skal have alt forklaret af sin 2.styrmænd. Nerverne var højt gearret. Det drejede sig om vore to pakistanske gæsteficerers løn. Kaptajnen havde meddelt mig, at de skulle have 141 US\$ om måneden. Det fandt jeg var en mærkelig betaling og anede i øvrigt ikke, hvordan jeg skulle føre deres hyreregnskab, om de skulle trækkes for ATP og Velfærd, om de skulle på aconto-ark eller på hyrespecifikation. Jeg tog telefonen og ringede til kaptajnen: »Hvordan og hvorledes, Capt'n«? Kaptajnen: »Jeg har jo sagt til Dem, gnist 141 \$«. »Jamen, hvordan skal jeg føre det«? (jeg havde hævet stemmen lidt i irritation). »KOM HERIND GNIST!!! ØJEBLIKKEG!!!«. Røret knaldet på. Ind til kaptajnen. »NU SKAL JEG SIGE DEM ÉN TING GNIST! PÅ MIT SKIB ER DER INGEN, DER RINGER TIL KAPTAJNEN. FORSTÅET? HER ER DET KAPTAJNEN, DER RINGER TIL DEM!«. »Jeg be'r undskyldte, at jeg forløb mig, kaptajn«. »Ja, det er i orden, men sådan noget kan selv en nybagt kvindelig telegrafist finde ud af på to timer. Men nu ved De besked«. Siden har vi haft det godt sammen. Jeg tror også, at det hjalp meget, at han senere læste min bog om livet på en isoleret vejrstation i Nordøstgrønland, for vi nåede til

en gensidig respekt - og fra min side en stor hengivenhed. - Såvidt dagbogen.

På samme side finder jeg en karakteristik af en 1. styrmand, som måske kan interessere. For hvordan er søfolk egentlig, når de er i tjeneste? Det oplever de færreste, hjemme er vi jo ofte ganske anderledes: »Jeg ville gerne skrive om 1. styrmand, denne stille, meget meget dygtige mand, som støt og uden palaver passer sit anstrengende arbejde, indtil øjnene er ved at trille ud af hovedet på ham af træthed. Som skipperen selv sagde, da vi efter 14 dages dårligt vejr og »slingerage« under Aleuterne ankom til 5 døgnns hektisk losse- og lastearbejde fra Vancouver til Portland. »12-18 timers hårdt arbejde i døgnnet i 5 dage. Og aldrig et kny, aldrig en beklagelse«. De mørke, brændende øjne hos denne ægte bornholmske søn, hans lidt skæve, halvt undskyldende, dejlige smil. Altid den samme, altid at lide på«.

Her er mange søfugle, så tæt under land som vi sejler ned mod Columbia Rivers udløb. Det har til stadighed undret mig, at de befarne ikke kender navnene på de forskellige søfugle, vi ser omkring os. Bedre går det med havets fisk og dyr, men ikke een af dem, der har sejlet i årevis, kan nævne mig navnet på de to sorte fugle, der altid følger os på vej over Stillehavet, kredsende over vort kølvand i stadig elegant glideflugt over dønningerne, så vingespidsene ustandseligt synes at røre vandet. De svæver på den opvind, der står efter skibet, rører næppe vingerne. Aldrig ser vi dem hvile, de synes at hvile i flugten. - Suler, menes de at være. De er smukke.

På grund af min opslugende interesse for alt, hvad jeg ser og oplever, får jeg sommetider af de »satte« skyld for at være en lidt naiv romantiker. At være naiv og at være romantiker synes mig at være to sider af samme sag. Men det er to ting, som jeg er glad for at være. Naivitet er for mig en tro på, at man tør forfølge det gode i tilværelsen, og romantiker er man vel, når man rejser derud, hvor man er med til at løfte solen op af havet, hvor man kan mærke, at jorden drejer rundt.

Lodsen var over radioen adviseret om vor ankomst og lå klar til at kravle op ad lodslejderen uden for Astoria, ved Columbia Rivers store lavvandede udløb, for at lede os sikkert ind mellem de stadig skiftende sand- og mudderbanker over det lave flodmundingsvand, hvor dønningerne fra Stillehavet brækkede over og fik »Sinaloa« til at krænge voldsomt. Han havde benyttet ventetiden til at fange et par velvoksne laks, som blev bragt op på broen til kaptajnens og fælles bedste. Vel over barren skiftede vi til flodlodsen og påbegyndte den skønne tur op ad Columbias utallige flodsving mellem gran- og løvtræklædte bredder, lave fjelde og flade marker, så tæt på skibet at man følte, at man næsten kunne plukke en kvist ved at række armen ud. Ved de spredte gårde og villaer i dette originale wild-west landskab sås hyppigt parabolantennener, rettet mod en fjern satellit, hvorfra alverdens fjernsynsbilleder kunne hentes ned. Vi passerede det store atomkraftværk - samme type som Tremile-øen, fortalte lodsen - fra hvis enorme køletårn en langsom kæmpedampsky altid steg til vejrs. Vi passerede under flere broer og kunne følge bil- og hist og her togtrafikken langs flodbredden. Flodsejladser er noget helt for sig selv, afvekslende men også anspændende for dem på broen, fordi flodbunden skifter leje og dybde hele tiden, og navigeringen kræver yderste vagtsomhed.

Portland, havnebyen 6 timer oppe ad floden, er vort mål. Her skal vi ligge et par døgn og tage hvede og flere papirboller til Jakarta om bord. Så bliver der nok mulighed for landgang, for en telegrafist hører til de heldige om bord, som ikke har så meget arbejde under havneophold. Og for en gnist, der har øje for sligt, findes der oplevelser overalt. Fra Portland kunne vi se den majestætiske Mount Helen's vulkantop knejse mod himlen over det ellers kun svagt kuperede vildmarkslandskab af søer, floder og skove. Om vinteren reflekterede solens røde stråler fra de sneklædte bjergsider ud over et skovlandskab af gran-, fyr- og løvtræer, som trivedes i yppig frodighed i det milde klima, som Stillehavets mægtige varmereservoir ved sin nærhed skabte i

staterne Washington, Oregon og Californien. Kun et par år efter sprængte Mount Helen hele kalotten af i et gigantisk vulkanudbrud, det største i Nordamerikas historie. Mennesker dræbtes, oceaner af lava, jordmasser og aske ligefrem barberede skovene omkring bjerget. De splintrede træstammer, mudder og grå aske fyldte søer og flodløb, vandtilførslen til Columbia River svigtede på grund af tilstopning af bifloder, vandstanden sank til et minimum. Vort søsterskib »Samoa« oplevede dramaet på nærmeste hold, da hun lå og lastede i Portland. Det varede en uge, inden uddybningsfartøjer havde fået gravet en rende i floden, så »Samoa« og de øvrige indespærrede skibe kunne komme ned ad floden igen, ned til deres rette element, havet. Endnu år efter er aftensolen farvet særlig rød af lysets brydning gennem de store vulkanstøvlag, der svæver rundt i stratosfæren efter Mount Helen's eksplosion.

En nat i Portland. Lad dagbogen tale igen: Klokken 19 i aften sagde jeg bare skibet farvel. Efter den store lægeundersøgelse, efter tågen og smog'en, efter den utrolige og ustandselige 24-timers travlhed på skibet, trængte jeg simpelthen til et pusterum. Hvad gør man? Ja, når man er mig, og ellers har energi til det klokken 21 om aftenen i Portland, så tager man i The Jazz Quarry på 1111 SW Jefferson Street, »downtown«. Og så er man bare reddet. Det er den mest Gud-benådede jazz i hele verden, de spiller her. Det skulle da lige være undtaget Keystone Corner, mit favoritsted i San Francisco, hvor the Count himself spillede, sidst jeg var der, og hvor Dexter Gordon og vor verdensberømte basspiller Niels-Henning Ørsted Pedersen skal spille i julen. Men Portland er dejlig. Sad fra kl. 20 til 2 om natten og nød musikken, spillet af ekvilibriste, med en »tune«, en præcision, en harmoni, de gamle jazzmagere fra tyverne ville rotere i deres grav femogtyve gange ved at opleve at høre. Nutidens amerikanske jazzmusikere er simpelthen blændende i deres faglige og rytmiske dygtighed. Jeg spadserer altid ind til downtown Portland, når vi hver 2½ måned ligger her en nat

over. Jeg ved præcist, hvor jeg skal hen. Kender denne by, som alle andre, fra talrige nattespadsereture - og spændende »dag-smarcher«. Det tager tre kvarter at gå ind til byen, tre kvarter hjem. Sparet 10 dollars til taxi, som er nok til 10 »drafts« (fadøl), og når man så har tyve Dunhill med, hvad kan man så ønske sig mere? Og turen hjem gennem den tågedryppende nat, ad de øde flotte hovedgader i denne staten Oregons hovedstad. Kun få taxier, ingen privatbiler. Kørsel forbudt på grund af »smog-alert«, forureningsalarmen. De elegante skyskrabere, Hilton, National Bank-bygningen - end ikke en Arne Jacobsen kunne have tegnet dem smukkere, end de står der i den luerøde nat med gadelysets genskin fra de lavthængende drivende tågeskyer, som en rosaillumineret kulissebaggrund. - Fem »venlige« damer i træk: »Can I help you, Sir«? Nej tak darling, 100 dollar og nul potens. Det går bare ikke. Den 8 km lange spadseretur hjem gennem natten. Forbi Union Railway Station, hvor tyve parallelle spor stråler ud i natten, med Western Union, South Pacific godsvogne, alle disse navne man kender fra film, skinnerne der fører til Chicago, New York, Illinois, Dallas, Boston. De sidste 4 km langs sporene ud ad havnen til. Øde gader, spredte gadelygter. Tisse en tår mellem skinnerne. En kæmpe-lastbil standser ved siden af én, man tror, at han vil give et lift. Ud i natten gennem dieselmotorens hamren i tomgang: »Hey friend! I got 20 tons of liquid hydrogen for terminal 2, Berth 205. Do you know, where that is«? 2 etager op på hans trinbræt: »Kør lige ud, Buddy, så kommer vi til »The Galley«, det er et værtshus lige over for mit skib, og dér kan de sige dig besked, for de har åbent til 5 morgen. I myself is from a Danish container vessel down by the port, you know«.

Men nu er klokken ved at være 4 om natten. Der er kun en timestid til den første Søfartspresse bliver udsendt fra Lyngby radio, så nu tager jeg mig en drink, nyder mine minder fra i aften, tager en smøg og venter til Lyngby melder sig i æteren. De vil sgu glo noget på skibet, når de får en frisk morgenavis. Og så

sidder man atter ensom i natten på sin radiostation. Pulsslaget fra skibets hjælpemotor banker dumpt, støt, trofast, som altid, op gennem dørken, møder én ved hjemkomsten fra en skøn aften. Hjem! Jamen det er jo mit hjem. Jeg elsker dette skib. Ude i den tågede smog-nat løfter vore store gule kranarme sig langsomt, tungt, stærkt, med container efter container. Det dunker døsig i skroget. Det er nat. En hurtig kop stærk sømandskaffe i Duty-messen - ud på nattevagten igen. - Alle andre sover - Det er skib - Det er dejligt.

### *Storm på storm på Stillehavet*

Hvordan Stillehavet har fået sit navn, ved jeg ikke. Stille er det i hvert fald ikke, men jeg kan forestille mig, at det for fortidige søfolk fra sejlskibsæraen, der skulle passere syd om Ildlandet i »the roaring forties« med de ustandselige storme dernede mellem Sydamerika og Antarktis, har været følt som en sand lise at have passeret dette livsfarlige havområde og være kommet ud på Stillehavet med dets trods alt mere normale vejrforhold.

Men her nu en skildring - næsten fra time til time - af, hvordan vort ocean også kan være:

### *29. november*

Afgang Yokohama/Tokyo præcis midnat, efter at aftenens partygæster havde forladt skibet. I løbet af natten kom vi ud i vindstyrke 9 - orkanagtig storm. Bølgerne var 10-15 m høje, så vi fik den sædvanlige rutschetur op og ned, men havde nået at få gjort stormklar, så vi undgik skader på skib og ladning. Stormen overraskede meteorologerne og os. Vi vidste godt, at der lå et kraftigt lavtryk øst for Japan, men ingen havde forudset, at vindstyrken ville blive så høj. Det er ret trivielt med sådant et vejr. Man kan ikke sidde eller stå stille nogen steder. Ustandselig bliver kroppen under skibets overhalinger slynget frem og tilbage. Det er meget trættende, ikke mindst fordi flere af os har tømmermænd fra i aftes. Men i løbet af et døgn tid skulle det



M/S »Sinaloa« i Japan i 1979. Skibet kan laste både stykgods, masse-gods og containere. Tre af de fem lastrum er beregnet til containere. Foto: Ø.K. *The M/S »Sinaloa« in Japan in 1979. The ship can carry both general cargo, bulk cargo and containers. Three of the five holds are designed for containers. Photo: Ø.K.*

værste være ovre. Vi gør kun 2,5 knob i øjeblikket mod vores normale 16, så det er næsten som at ligge stille. Vi har vinden ind forfra. Jeg har fået pakket alt det løse grej ind i skuffer og skabe og beskæftiger mig ellers med at tage vejrmedlinger hver tredje time til brug for navigeringen. Vi sender også selv vejrmedlinger til meteorologerne i Tokyo, så de kan få oplysninger til deres 3-timers vejrudsigt. Har også lige afsendt vort sædvanlige Amver-telegram til New York. Amver er et amerikansk redningssystem, som på en række store computere indplotter samtlige skibe i alverdens farvande, deres kurs, fart og rute. Så følger computerne automatisk skibet fremover, så folkene på Amver-stationen til enhver tid kan se, hvor de forskellige skibe ligger. Så snart et skib, ligegyldigt hvor på verdenshavene, sender nødsignal, går der besked til Amver, som på deres maskiner straks kan finde ud af, hvilke andre skibe der ligger i nærheden af det nødstedte skib, og disse nærmeste skibe får så anmodning om at gå til undsætning. Amver-systemet er gratis og frivilligt at deltage i. Efterhånden benytter mange skibe af alle nationer sig af denne amerikanske service, fordi det i årenes løb har reddet mange menneskeliv. Alle ØK-skibe var med i Amver-systemet. Hvis et skib får anmodning om at gå til assistance, er det frivilligt, om skibets kaptajn vil gøre det. Kaptajnen er den eneste, som kan skønne, om skibet har nogen mulighed for at hjælpe, uden at det betyder fare for eget skib og besætning.

### *30. november*

Det stormer stadig. Nu fik vi i nattens løb overstået den første storm, og Gud-hjælpe-os om der nu ikke er en ny i anmarch bag ved os - med vindstyrke op til 12, orkan! Det er trættende. I går aftes havde vi et dejligt party i Yokohama, ved midnatstid sejlede vi, og alle var atter på deres poster, som vi skal være under afgang og indtil henad 4 om morgenen. Så 2 timers »hvile«, indtil morgentjenesten kl. 6, og da var vi altså midt i en storm. I morges, efter søvnløs nat nummer 2, løjede den første storm



lidt af, men dønningerne efter den stod stadig på Stillehavet. Nu kommer altså storm nummer 2. Det lader til, at vi skal have det sådan på hele turen over, for vinteren er hård heroppe i det nordlige Stillehav.

Jeg har lige indgivet en skadesrapport til overstyrmanden. Under en overhaling i morges kl. 9, mens jeg var ved at modtage nødvejrmedling fra Japan, væltede jeg med stol og hele molevitten, tabte brillerne, og da jeg skulle til at samle mig selv op, kom jeg sgu også til at træde på brillerne, så glas og stel og det hele er totalt knust. Men jeg får dem erstattet, da det er sket under tjeneste. Det var i øvrigt den største overhaling indtil nu. 1. styrmanden fortalte her ved middagsdrinken (vi må stå og holde glassene i hånden, for på bordet vælter alt), at han havde målt, at forskibet blev slynget 10 m op i luften og derefter sank 10 m ned i næste bølgedal. Det er et udsving på 20 m i løbet af 45 sekunder. Men »Sinaloa« klarer sig fint. Ud over tabet af telegrafistens briller har vi ingen skader observeret, men skibet vælter sig og ryster sig, så guderne må sig forbarme. Men ellers går det godt nok. Det bliver lidt trivielt at skrive om stormvejr, men det hører nu en gang til vilkårene til søs. Der er for øvrigt flere af de gamle søfolk, der er søsyge i dag, så de har det ikke særlig rart. Både overstyrmanden og 2. styrmanden klager over søsyge. Jeg kan også mærke lidt. Det generer mig ikke, men jeg kan ikke spise noget, så det er jo tegn på, at der er en snært af søsyge. Mærkeligt nok kan jeg ryge alt, hvad jeg ønsker, så det kan ikke være særlig slemt. Nu ryster »Sinaloa« sådan, at jeg ikke kan ramme tangenterne på skrivemaskinen, så jeg slutter her og håber på bedre vejr, næste gang jeg skriver.

*Aften:* Vinden er løjet af, men dønningerne er her endnu, og de giver skibet nogle gevaldige skub engang imellem, stød, så alt løst, inklusive mennesker, vælter omkuld. De stød, vi får, er lige så kraftige, som når en hest slår bagud. I vores tilfælde er der bare tale om, at vort flydende jernpalads vejer knap 30.000 tons, og at der altså er tale om påvirkninger og kræfter, som i lø-

bet af sekunder slynger 30.000 tons lidt op i luften, hvorefter de samme tons igen falder ned med et enormt brag, der får vandet for boven til at pulveriseres i mægtige tågeskyer.

På dækket står 200 containere, som udsættes dels for skibets voldsomme krængninger, dels for de stærke stød. Det er egentligt genialt: I hvert hjørne af de 12 m lange og 4 m brede »jernkasser« sidder der en lille »clamp« på ikke mere end 10 cm i diameter. Denne klampe passer ind i en tilsvarende »fod« i den næste container, og når en container er anbragt nøjagtig oven på en anden, drejer man på en lille vrider, så er 20 tons låst fast. Den øverste af tre containere på dækket holdes altså fast til den midterste, og den midterste til den underste, ene og alene med disse 4 klamper. Man skulle ikke tro, at de kunne holde til de stød, som får skibet til at vibrere som et espeløv, men det kan de altså. Som en ekstra sikkerhedsforanstaltning er alle containere på dækket lasket sammen med jernkæder som et kryds, men kun for enderne. Hvad der så ellers sker inden i containerne, har vi ingen anelse om, for hver eneste container er forseglet, og stuvningen indvendig er for afskibers regning og risiko.

Vore store flotte lystyachter, som vi har med fra Taiwan til USA, klarer sig fint. De er anbragt i en slags vugge af kraftigt tømmer og fastgjort til dækket med jernkæder. Nogle af bådene har vi i lasten.

Nå nu henad kl. 22 (da er klokken 11 søndag formiddag hjemme i Danmark) synes det at stilne lidt af, så vi kan få os en uforstyrret nattesøvn - indtil næste storm indhenter os.

### *1. december*

Så blev det morgen igen, og ved hjælp af en halv Mogadon blev det til en særdeles tiltrængt nattesøvn, ikke mindst fordi det i dag er den *store* dag, nemlig dagen for afslutning og udarbejdelse af hyreregnskabet for de 26 mand om bord. Men så kom vi jo også ind i julemåneden. Der er kommet besked fra Post- og Telegrafvæsenet, at det oldgamle system med billige juletele-

grammer også gælder i år, hvis man vil holde sig til standardtekster, som er ret fantasiløse, så jeg har skikket bud skibet rundt, at nu er det tid at affatte telegrammer til de kære derhjemme, så vi kan få dem afsendt, inden den store hu-hej-jule-travlhed begynder på Lyngby radio.

Sidste år var der på »Sinaloa« 3 (siger og skriver tre) juletelegrammer fra skibet, så det er ikke noget, man benytter sig særligt af. I år tror jeg ikke, at der bliver nogle juletelegrammer, fordi vi er i havn medio december, og de fleste ombordværende får vores maskinassistent til at tage breve med direkte til Kastrup lufthavn og poste dem dér. Han afrejser fra Seattle den 16. december, så de breve, han får med, skulle jo nok kunne nå at blive udbragt inden juleaften, på trods af alt det vi hører om den berygtede københavnske postterminal.

Vinden har lagt sig, dønningerne ligeså, omend vi stadig får et ordentligt skrub nu og da, når en forkert sø rammer boven. Det er lidt besværligt at føre det store regnskab. Jeg har ca. 15 bilag ad gangen sat fast med klæbebånd til skrivebordet, ellers ryger de på gulvet hvert andet minut. Inden den 2. i hver måned skal nøgletallene telegraferes hjem (eller afsendes pr. telex, hvis vi på den tid tilfældigvis ligger i en havn), men ellers er der jo tid nok, da regnskabet med bilag ikke kan hjemsendes pr. brevdue, men må vente til vi når land igen. Hvis jeg kommer til at lave en sammentællingsfejl i de 2650 posteringer, og jeg er tre timer om at finde fejlen, har jeg tjent 3 overtimer à 60 kr. og samtidig haft et helvedes besvær, så det undgår vi.

Ellers er alt vel om bord. Man ser ingen mennesker nogen steder, men 1. styrmand, hovmester, 2. styrmand og jeg mødes til en 12-drink og en 17-drink (udtales 5-drink) i officerssalonens bar. Og så bliver jeg mere og mere gode venner med vores overstyrmand og næstkommanderende. Han har lige foræret mig alle de flotte japanske kalendere, som han fik under forretningspartyet af de forskellige firmaer, som deltog. Jeg har forresten fået et menukort fra høkeren over sammensætningen af

det fabelagtig flotte kolde bord, som skibet leverede i Yokohama. Det kunne de ikke have lavet bedre på d'Angleterre! Både hovmesteren og vore 2 kokke er jo rutinerede restaurationsfolk. Jeg spiste ikke andet end røget ål, fersk laks og rejer den aften - så jeg var lige ved at kløjs i det. Det er jo ikke noget, vi får til hverdag, selvom vi bestemt ikke kan klage over maden. 3 retter lækker middagsmad, og 15 forskellige slags pålæg og raffinementer plus 3 lune retter at vælge imellem til aften.

### *Menukort fra party i Yokohama*

#### *Sild:*

Marinerede sild, kryddersild, sherrysild, alle slags dåsesild, halve hårdkogte æg m/kaviar, æg og tomat.

#### *Fisk:*

Kold fiskeanretning, røget laks, røget ål, rejer.

#### *Stege:*

Højreb, lammekølle, svinekam, hamburgerryg, ænder, kyllinger, leverpostej.

#### *Opstegninger:*

Stegte fiskefilet'er, frikadeller, hakkebøf m/løg, bøffer (af tyndsteg m/champ.), svinekoteletter, blæksprutter.

#### *Salater:*

Mayonaise, remoulade, italiensk salat, karrysalat, hønsesalat, kartoffelsalat, frugtsalat.

#### *Pålæg:*

Skinke, spegepølse, div. saltet pålæg.

#### *Varme retter:*

Tartelet Chasseur, fiskefad.

Alle slags surt. Oste- og frugtanretninger.

#### *Drikkevarer:*

Alle slags cocktails serveres på kommandobroen.

*Til koldt bord:*

Rødvine (fransk og californisk), hvidvine (fransk og californisk), vin rosé (californisk), alm. akvavit, Jubilæums akvavit, ØK linie akvavit, Sake (japansk), gin, vodka, whisky (scotch plus bourbon plus canadian), vermouthe, Campari, sherry, madeira, Carlsberg øl, Riger beer (philippinsk), Heineken beer, Angostura, Chili.

Oliven, nødder, chips, flakes.

Is fra land til ca. 100 serveringer.

Hjælp fra land: 2 bartendere, 2 opvaskere.

Anretning på broen klar kl. 18.30. Officerssalon kl. 19.30.

*2. december*

3. dagen til havs. Det har sgu lange udsigter med at nå Canada til tiden med den sø, vi har lige durk i næsen - som efter vejrmeldingerne at dømme står over hele det nordlige Stillehav, lige til Vancouver. Vinden er flovet af, men dønningerne er der stadig efter det store lavtryk, som gav os storm. Det har jeg aldrig set før, i vejrmeldingen fra Honolulu melder de om hele 6 storme i række langs den kurslinie, vi skal følge over Stillehavet. De er ganske vist foran os, og lavtryk med tilhørende storme vandrer jo mod øst på den nordlige halvkugle, altså samme vej som vi skal, og de fleste af dem flytter sig med 20 knob østover, mens vi maksimalt gør 10 knob i øjeblikket, så de løber jo fra os. Men der kan på denne årstid hurtigt opstå nye lavtryk - også lige hvor vi er nu, hvis vi er uheldige. På hele denne store vandflade, som dækker en femtedel af jordens overflade, er der kun eet eneste højtryk.

*Formiddag, senere.* Overstyrmanden betroede mig i morges under vores lille morgenandagt på kommandobroen, at han endnu ikke i sit 15-årige sømandsliv havde oplevet en orkan af den styrke, vi havde den 29. Vindstyrken var i stødene over orkanstyrke, altså over styrke 12, som ellers kan lægge en hel skov ned derhjemme. Jeg synes nu stadigvæk ikke, at det var værre

end den nat, vi lå og sloges med tyfonen med det blomstrende navn »Orchid« - altså orkidé. Tyfoner får jo navne. Det er snart 3 måneder siden, men dengang var bølgerne højere, derfor føltes det værre. Under orkanen i forgårs havde vinden endnu ikke nået at rejse havet. Det var først dagen efter, da vinden flovede, at vi mødte den voldsomme sø, som vi stadig slås med. Og nu kort før middag er vi Gud-bedre-det ved at blive indhentet af en ny satan, foruden de 6 vi har foran os. Jeg siger bare: »Velbekomme venner! Det er sgu et liv til søs«. - Selvfølgelig fandt jeg, mellem 2 bølger, alligevel en regnskabsfejl på 10 kroner på en balance af 287.567,53 kr. Så nu skal jeg hele lortet igennem igen for at finde en eller anden overføringsfejl. Det kan tage timer.

I aften skal vi i skole og lære navigation. (Vi har dannet et studiehold under Handelsflådens Velfærdsråd for at tage eksamen i »Duelighedsbevis i lystsejlad«).

### *3. december*

4. dag med storm og høj sø. Træthed og deraf følgende irritabilitet breder sig i skibet. Denne rent fysiske træthed, som jo må opstå, når kroppen både i vågen tilstand og under søvn hele tiden bruger musklerne til at modvirke »Sinaloa«s voldsomme bevægelser, skal jo på et vist tidspunkt virke udmattende.

Kaptajnen er pirrelig, og når det regner på præsten, drypper det på degnen; også overstyrmand oplyser til morgen, at han er ved at være godt sur. Sligt kan jo godt gå hen og smitte længere nedover. Jeg kender symptomerne fra den lange mørketid i Nordgrønland. Men her er det stormkuller - ikke polarkuller. Og dog kan man nu godt tale om polarkuller, for vi har i dag kun 4,6° celcius, og det er altså bare skide-hamrende koldt for os, der for 3 uger siden baskede os i tropernes stegende hede sol.

Søren skød Arcturus i morges! Der er heldigvis ikke tale om mord, og Arcturus er heller ikke en af vore matroser, som man



Nutidens søfarende tager kursus i lystsejlads. Yachtskippereksamen i M/S »Siena« i januar 1981. *Modern sailors taken a lesson in yachting. The examination for captain of a yacht on the M/S »Siena« in January 1981.*

af ovenstående beskrivelse af den omsiggribende irritation om bord kunne fristes til at tro, at han skød. Arcturus faldt heller ikke død om. Arcturus er nemlig en stjerne. Sagen er den, at der var en åbning i skylaget i morges, og så skulle vi have taget en stjerneøjde svarende til, at man om dagen tager en solhøjde med sekstanten for at bestemme sin position. Det kaldes »at skyde« solen - eller en stjerne. Det viste sig, at hans beregninger var i overensstemmelse med vores satellit-navigator, der ud fra pejlinger fra 6 satellitter til stadighed på en skærm viser »Sinaloa«s position med 10 m nøjagtighed. Men »rigtige« søfolk stoler ikke endnu helt på det nymodens, så når lejlighed gives, tager man en gammeldags sol- eller stjerneøjde, også for at holde kun-

sten vedlige. Satellit-navigatoren er computerstyret og viser med digitaltal nøjagtigt, hvor skibet ligger. Når vi forhaler langs en kaj, kan det aflæses på satellit-navigatoren, hvor mange meter vi flytter os. Det er ret fantastisk; noget godt har rumalderen trods alt givet os.

Omtrent på samme tid passerede et russisk skib os på dette uendelige hav, mærkeligt at to små spåner på så stort et ocean lige skal passere hinanden inden for synsvidde. Vi kan vel se en 20 km i klart vejr, så krummer jordoverfladen, og ud over de 20 km befinder alt sig under horisonten. Russeren kaldte os på VHF-telefonen og bad os om positionen, han havde ikke satellitstyr om bord og havde nu i 10 dage sejlet i konstant overskyet vejr. Så han havde ikke haft en chance for at skyde solen og bestemme sin plads. Han var glad for at få den nøjagtige position, for som han sagde, viste det sig, at han var 50 sømil ude af kurs. Han var kommet for langt mod syd på sin vej fra Canada til Vladivostok i Sibirien med hvede. Nu gider vi snart ikke lege med mere. Kaptajnen overvejer at lægge kursen om mod Hawaii i protest. Men trøster eder, plageredne sjæle, barometret er ved at stige. Vi får se, hvad morgen- og femtedagen bringer.

En sømands genvordigheder. Jeg har i nogle dage været plaget af en ilde lugt i mit badeværelse. Der lugter rent ud sagt af lort. Da »Sinaloa« nu svinger så voldsomt i vertikalplanet, var min tanke, at det måtte være vandet i vandlåsen til afløbet fra brusebadet, der ikke løb ud, men var begyndt at rådne. Så i aften fik jeg fat i maskinchefen og spurgte ham, hvad denne ilde lugt mon kunne skyldes. Den slags (vandlåse altså - ikke maskinchefer) kan have det med at lugte råddent. Og vandlåse er maskinchefens fagområde om bord, så han fulgte med ind i badeværelset. »Det er dit badeforhæng«, sagde han, »det tørrer ikke ordentligt, derfor bliver det jordslået og til sidst begynder det at stinke. Få kineseren til at vaske det, så er den lugt væk«. Vel, som sagt så gjort. Chan vandrede af i rullende gang med bade-



forhænget. Men der blev ved med at lugte, og vandlåsen var det bestemt ikke, havde chiefen sagt. Så fik jeg øje på min plastikspand, som jeg bruger til at putte det tøj ned i, som jeg skal have til vask. I de sidste dages travlhed havde der ikke været tid til at vaske, vores roterende vaskemaskine virker forøvrigt heller ikke i storm. Spanden var halvfuld af gamle sokker - blandt andet. Hm! Forklaringen på de sære lugte? Jeg flyttede spanden med sit indhold ind i den lille, hermetisk lukkede telefonboks på radiostationen. - Og så forsvandt stanken. Nu håber jeg bare ikke, at kaptajnen pludselig finder på, at han skal have en telefonsamtale med land, inden jeg får vasket.

*Aften:* Vi ligger nu her til aften mere støt i søen og gør næsten 14 mil. Og det er jo ikke så ringe endda. Det er da så roligt til en afveksling, at den flotte blomsterdekoration, jeg snuppede fra partybordet i Yokohama, kan stå af sig selv på bordet. Hele buketten har ellers været henvist til papirkurven, hvor jeg altid placerer væltbare ting, når det trækker op til storm. Til stor forskrækkelse undertiden. Som da jeg en dag opdagede, at hele »Sinaloa«s omhyggeligt førte bemandingsskema pludselig var sporløst forsvundet. Det viste sig, at jeg om aftenen, før jeg tørnede ind, omhyggeligt havde placeret bemandingsskemaet i radiostationens faststående papirkurv natten over, men glemte at tage det op igen, inden kineser-Chan kom for at gøre rent. Han tømte selvfølgelig, som han skulle, hele papirkurven ud over siden. Nu er man på dette, som på så mange andre områder, blevet klog af skade.

#### *4. december*

*Morgen:* Nogenlunde stabilt vejr. Hun lå godt i søen og gjorde ca. 15 mil, hvilket må siges at være fint i modvind. Det ser ud til, at vi fortsat er uheldige ved at komme på den gale side af lavtrykkene, sådan som de ustandselig skifter retning. I dagens løb passerede vi et mægtigt højtryk til en afveksling, og med passerede mener jeg desværre, at vi var ude af det inden aften.

Nu er kl. 20, skibstid - i Danmark er den 9 morgen - vi er på vej ind i et nyt lavtryk. Et af de seks ialt, som vi åbenbart *skal* igennem. Skuden vælter sig igen som-bare-det, og alt er igen gjort søklart, så det ikke farer rundt i lokalet. Vi andre må støtte os til skot og gelændere, når vi skal nogen steder. Vi er på bredde med Italien i øjeblikket og måler +1° varme. I dagens løb havde vi snebyger. Det var vi meget fornærmede over og glæder os til snart at komme over på den anden side og få startet turen til Californiens sol. Kaptajnen fik i dag telegram om, at han skulle hjem på ferie den 15. december fra Seattle.

Vi går stadig længere mod nord og skal op på danske breddegrader, før vi drejer ned mod Vancouver, så det bliver nok frostvejr, inden vi har nået »toppen«. Det kaldes storcirkelsej- lads, og er den korteste vej mellem to punkter på kortet, selvom det ser ud som en krum linie. Nu skal jeg have afsendt kaptaj- nens bestilling på flybillet. Skulle have været til undervisning i aften i navigation, men har for travlt med vejrmeldinger, så jeg må indhente pensummet senere.

### *5. december*

Rejsens 6. dag. En dagbog skal helst være ærlig og skildre for- tællerens sindsstemninger og oplevelser, som de veksler dag for dag, eller, som på en sådan plagsom sørejse, kunne vise mellem linierne, hvad der sker med mennesker, som er udsat for på- virkninger. Derfor i dag den usminkede sandhed.

Vi er alle mægtrætte, irritable, sure og ønsker det hele langt Fanden-i-vold. Det stormer nu på sjette døgn. Vågnede i mor- ges ved at jeg knaldede hovedet i hovedgærdet - og et sekund ef- ter lå krøllet sammen i fodenden. Følte mig skrækkelig fortun- let, indtil jeg blev klar over, at jeg var om bord på et skib fra østen mod de vestlige lande. Umuligt at sove videre. Prøvede først at kile mig fast ved hjælp af hynderne fra sofaen, men blev mere og mere irriteret. Træt som Fanden. Stod op kl. 5 og tændte lys. Vorherre på lokum! I min salon var det lykkedes ad-

skillige ting inklusive bordet og to lænestole at få en hylde med glas og souvenirs, papirer, bestik og potteplante til at *sejle* rundt over hele dørken. Havde glemt at stuve askebægret af vejen i aftes. Aske og skod over det hele. Mens jeg sidder og skriver dette her, kan jeg kun skrive, når »Sinaloa« lægger sig over på bagbord side, da skrivemaskinevalsen ellers nægter at følge med, så resultatet bliver, at bogstaverne slås oven i hinanden.

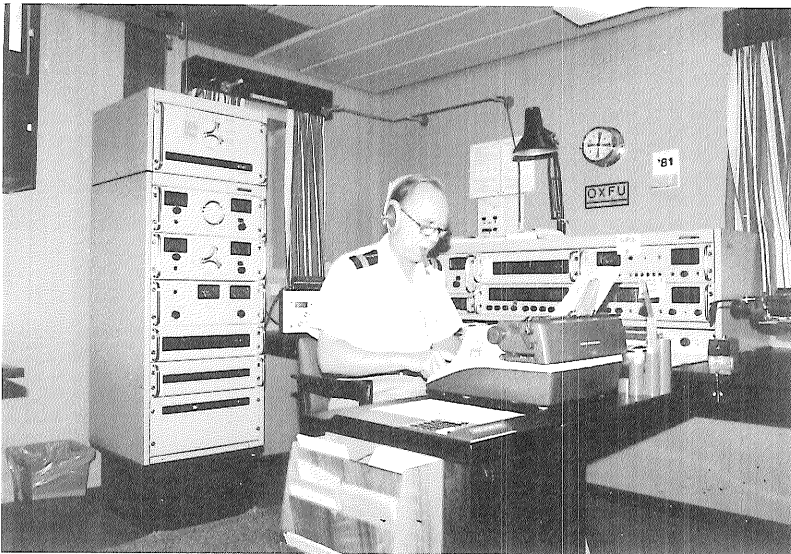
Badeværelset. Hvem pokker gider vaske sig, når det er umuligt at stå fast? Min omtalte plastikspand med vasketøj, det var den med Biotex og sokker, der stod i blød og udbredte den mystiske stank, var væltet. Det gør den ellers aldrig. Resultat: Gulvet *flød* med vaskepulver over det hele, iblandet løse sokker, tre håndklæder, en flaske med blegevand, én med shampoo og en flaske med blødgøringsmiddel. Det lykkedes, uden at blive kastreret, når bækkenpartiet slog mod vaskekummens kant, at blive nogenlunde barberet.

Ud på radiostationen. Det store arkivskab var under den voldsomme krængning kl. 4 sprængt i låsen, og 10.000 telegramblanketter sejlede rundt i en syndig forvirring med alt andet på dørken. Klokken er nu 6 morgen. Går op på broen for at beklage mig til overstyrmanden over den beskidte sejlads. Må hellere tage en dram inden, for jeg føler mig i direkte *ondt* lune, kan jeg mærke, og jeg ved, at alle de andre allerede i går var møgsure. Gid Fanden havde dette forbandede hav og alle de forbandede lavtryk, som pludselig skal samle sig lige dér, hvor vi skal frem. Ikke sært, at sømænd bruger et kraftigt sprog. Det er hårde tider på søen ind imellem. Hvor bliver det dejligt at nå ind til land. Det varer endnu 5 dage, og i dag, to dage forsinket, passerer vi datolinien 180°. Og det er fredag den 5., og i morgen er det også fredag den 5. hele dagen, fordi vi skal have to ens dage for at få datoen til at stemme med længdegraden.

*Middag:* Der serveres kun tørkost i dag. Umuligt for kokken at lave mad. Snestormen skaber statisk elektricitet på antennerne. Det tog ½ time at få forbindelse. Japan kan ikke høre os, og

USA kan jeg ikke høre. Prøvede Lyngby - uden resultat. Fik endelig fat i en australsk station med fjernskriver, som lovede at sende mit telegram med kaptajnens bestilling af flyrejse til San Francisco radio, uden ekstra gebyr. Vejmeldingerne går så nogenlunde igennem. Folk sidder rundt om på kamrene og kiler sig fast i en stol, som er lænket med en krog til skottet, og prøver at holde balancen, undtagen de der har vagt i maskinen og på broen. Måtte stå op og morse, da mit gulv er uden tæppebelægning på radiostationen, og stolen ustandselig skred ud under mig. Gid man havde fire hænder, to til at holde sig fast med.

*Eftermiddag:* Så skete det. Satte papir i min skrivemaskine, som er boltet fast til bordet. Begyndte at modtage vejmelding. Efter ca. 4 minutter tog »Sinaloa« så den voldsomste krængning hidtil. Jeg *røg med stol og skrivemaskine*, sprængte bolte, papirkurve og blanketter i *et stræk*, stadig siddende i stolen, *baglæns*,



Radiotelegrafisten i M/S »Siena« ved sin arbejdsplads. *The M/S »Siena's« radio operator at work.*

tørnede med et brag mod skottet, knaldede baghovedet ind i vægpanelet, så jeg næsten besvimed. Derefter sker der med brøkdeler af sekunders mellemrum samtidig følgende: Den store langvalsede, kostbare skrivemaskine, som jeg sammen med andre apparater havde forkilet på dørken under skrivebordet, river sig løs af fortøjningerne og drøner med sine over 30 kg lige ned mod den modsatte væg, hvor den 1 m lange valse sprænges af maskinen og atter flyver den modsatte vej ved næste krængning. Forklaringen på min egen rutschetur er blandt andet den, at begge mine stole i radiatorrummet har hjul under, hvilket er uhyre praktisk i normalt vejr, men døden selv i storm. Jeg måtte simpelthen lægge stolene ned på gulvet for at fastholde dem nogenlunde, og resten af natten stod jeg igen op og morsede vore vejrmeldinger. Den store skrivemaskine er intet værd mere. Alle skinner er slået skæve. Ja, det var bare 20.000 kr., der røg dér.

Over hele skibet er der ødelagt for mange flere penge. Og alting fordi vi får forkerte vejrforudsigelser, eller forudsigelser i bogstavelig forstand er umulige med så mange lavtryk. Hovmesterens akvarium ligger i splinter på gulvet. Maskinchefens fastboltede potteplanter ligger i skår og jord over hele hans kammer. Kaptajnens køleskab røg op, trods sikring, to flasker vermouth knuste, flydende over gulvtæppet. Mit eget kammer: Tusind farlige glassplinter fra 6 knuste glas, to flasker cola og en halv flaske vodka, alt knust, plus indholdet af askebægre, skod, aske, keramikskår. At man dog ikke lærer det! For Fanden, ingen af os drømte om, at vi skulle opleve en sådan »kæntring«. Men nu går der rapport hjem om, at stole med rulleben er direkte livsfarlige for telegrafister i storm, så vi får stole, der kan stå fast, selv i *ekstraordinært* dårligt vejr, som dette er.

Det værste var næsten, at hele den store 5 mm tykke gennemsigtige acrylplade, som dækker radiobordet, ustandselig, trods skruer og bolte, løftede sig og *fløj* hen over skrivemaskinen med morsenøglen revet ud af tilslutningen til modtageren, og den

plade er altså ikke sjov at blive »halshugget« af. Endnu en fejl som i et nyt skib først opdages, når vilkårene bliver helt ekstreme. Men nu ved vi det til næste gang og kender »Sinaloa« endnu bedre under storm. Min radioskrivemaskine, som igen er boltet fast, svajer 25-35° fra side til side i øjeblikket. I nat kunne jeg slet ikke bruge den, fordi valsen ustandselig kurede tilbage, når vi tog overhalingen.

*Aften:* Var lige inde hos Den Gamle med vejrmedlingen. Hans flotte palme var væltet og knækket. Pigerne fra hans japanske »damekalender« var blevet spredt for alle vinde. Han havde opgivet at rydde op, ligesom vi andre, indtil »Sinaloa« ligger mere roligt, eller i hvert fald kan »holde balancen«.

*Senere:* Så skete det alligevel, *det som ikke må ske!* I lastrum nr. 4 er den underste af 3 containere, som står oven på hinanden, collapse, med det resultat at de to andre er faldet ned. 20 tons ananas i dåser, hele og sprængte ligger og ruller frem og tilbage nede i bunden af lasten, helt ude af kontrol. Næsten 40.000 dåser er knuste, så vi får nok ananasmos til resten af vore dage. Det stormer kraftigt i det kulsorte mørke udenfor, men »Sinaloa« er nu drejet op mod sø og vind, ligger underdrejet for at undgå krængninger. Overstyrmanden med 5 matroser er nede i lastrummet, i gang med det nærmest livsfarlige arbejde at få lasket de øvrige 60 containere sammen med kæder og wirer, så der ikke sker uheld med dem også. Maskinchefen, som har sejlet i 40 år, sagde ved morgenmaden, at han aldrig havde været ude for noget lignende, som det vi indtil nu havde været igennem, med 6 dages storm i træk. Gud ved, hvordan det bliver de næste 6 dage? I øjeblikket ruller vi ikke så slemt, så længe de arbejder med at sikre lasten. Men snart skal vi igen ind på kursen, altså øst, og så får vi atter vinden ind tværs, så hele kassen rokker og ruller. (Alle venter spændt på, om de 76 tons sort peber, vi har med, også vælter). *Stop this fuckin' rotating world! I want to get off!!*

*Senere:* Vi ligger stadig underdrejet, gør ingen fart, men prøver at holde stævnen op mod de høje søer. En del galgenhumor

har i dag bredt sig over skibet. Folk er ved at være trætte af kun at være irritable. Bølgerne igen op mod 20 m høje. Vejrmeldingen lyder på storm endnu 20° på den anden side af 180°. Vi har kun nået 175° øst, nåede altså ikke datolinien i dag. - »It's a long way to Tipperary«. Nu skal vi til at skrive alenlange skadesrapporter til forsikringsselskabet. Det bliver hyggeligt. Den Gamle er rasende.

Efterhånden som det strømmer ind med lange telegrammer om skader, vejr og lastens tilstand, telegrammer som trods storm og søgang skal forsøges afsendt snarest til Lyngby radio og San Francisco radio, kan jeg danne mig et autentisk billede af, hvad der skete. At det ikke drejer sig om 40 tons ananas, men 30 tons, hvoraf de 10 tons sukkersaft skvulper om gummistøvlerne på mandskabet nede i lastrum 4, så hele »Sinaloa« snart stinker af ananas. Sukkersødt, ikke! Mon ikke denne rejse kommer til at gå over i »Sinaloa«s historie som »Ananas-turen«?

#### 5. december

Underdrejet for NØ-storm. »Har De sat strøm til skuffen, gnist«? spurgte kaptajnen i et af sine lyse øjeblikke. På grund af »Sinaloa«s rulninger havde jeg lagt min elektriske regnemaskine ned i skrivebordsskuffen, men ladet ledningen sidde i stikkontakten, hvorfra den førte ned i skuffen. Men vi kan også andre: »Vi tager altid strøm på Benny Elektriker«, - eller »Det er et spændingsfyldt liv at være elektriker«. Og så min egen komposition: »Og så var der elektrikeren, hvis liv strømmede over af spænding«, - men jeg kan godt selv se, at den er åndssvag.

Nu er kaptajnen selv nede i lasten, iført gummitøj, -støvler, lommelygte og sikkerhedslinje. Gad vidst, hvad der *nu* er sket? Han er sgu da sur nok i forvejen efter det ananaskalas. Gad vidst, om fisk kan lide ananas? Det viser sig, at der ikke kun er 2 men 5 containere oven på den, der kollapsede. De står ikke i skinner, så hele læsset, som er ca. 10 m højt, hælder 45° og bliver

stadig holdt sammen af de »clamps«, jeg før har omtalt. Men faren for totalhavari på alle 6 containere er stadig til stede. Folkene mener dog at have fået surret den hældende stak på 100 tons med de svære jernkæder, så den kan holde. Men lige for et øjeblik siden (kl. 13.30 skibstid) tog »Sinaloa« en sådan gang overhaling, at vi et øjeblik troede, at hun ville blive liggende på styrbord side. Min skrivebordstol splintredes, og den er ellers stærk. Jeg sad heldigvis ned i det øjeblik, men følte »suget«, da vi blev slynget over på siden. Alt, hvad der ikke hidtil er væltet i skibet, ligger nu med garanti på dørken, og maskinen gav alarm i flere minutter i protest. Skruen kommer jo oven ud af vandet, og det føles ikke spor rart, selvom der er en masse automatik på den slags. Men vi sejler altså videre med 2 knob. Allerede nu er vi to dage forsinket til den fastsatte ankomst i Vancouver.

*Aften:* Jeg kom sådan til at grine af maskinchefen. Jeg var delvis gående på skottet, delvis på dørken, som er beregnet til samme - »balanceret« ind til ham for at diskutere situationen. Han sad nede på sit gulvtæppe og var ved at skille sin store kontormaskine ad i 5 dele. Den var røget på gulvet, mens chieften var nede til frokost, og da jeg efterhånden selv var blevet ekspert i havarerede skrivemaskiner, kunne jeg se, at denne her var totalskadet. Så nu er jeg ikke længere den eneste om bord, der står for »havariefdelingen Sinaloa«. Dette er skrevet på min »overlevende« skrivemaskine. At skrive i hånden er totalt umuligt.

*Midnat:* Vi har alle været på vagt siden kl. 3-4 i morges. I øvrigt er det umuligt at sove. Hvor har en kaptajn egentlig et enormt ansvar, ikke alene over for rederen, men især over for mandskabets liv og velfærd samt lasten. Det må være svære, og især ensomme, beslutninger, en sådan mand skal tage. Han helt alene bærer ansvaret for os alle. Det ruller helt vanvittigt. Nu er det snart 7. døgn. Jeg går ikke mere til køjs men kiler mig fast mellem radiobordet og radiosenderen, og er standby døgn



rundt for vejrmeldinger og iltelegrammer. Kaptajnen har været på broen i næsten 48 timer i træk.

### 5. december

I går var det også fredag den 5. december, så I kan forstå, at vi har passeret datolinien i løbet af natten og nu har to dage af samme slags. Nu er 180° jo en streg i kortet, den ses ikke som en punkteret linie på Stillehavet her uden for køøjerne, så vi må selv fastsætte, i hvilket minut vi vil skifte, og så sker der det, at på den ene side af datolinien var vi i 12 timer forud for f.eks. jer derhjemme i Danmark, og et sekund efter er vi pludselig 12 timer bagefter. Det er meget indviklet, jeg har aldrig forstået det, men vil skrive andetsteds herom. Bortset fra denne forvirring, så stormer det stadig. I nat igen ingen søvn. Nu har de fleste været oppe i flere døgn, med kun en slatten time på øjet hist og pist.

Vi er *Fanneme' traaatte!!* Og vi har 7 dages storm endnu inden Canada efter vejrkortet at dømmе. Det bliver en rekordrejse i dårligt vejr. Vi forlod Japan den 29. november, altså for otte dage siden (den 5. tæller jo dobbelt), og har haft vindstyrker fra mindst styrke 9, storm, over styrke 10 (voldsom storm) til vindstyrke 12, orkan, og derover, i forgårs. I øjeblikket er det styrke 10. Jeg synes ikke, at jeg har bestilt andet i hele mit liv end at tage vejrmeldinger og afsende havaritelegrammer.

De fem store 20 fods containere, der lå oven på den, der faldt sammen, har nu trykket også den andennederste i stykker, så endnu flere tons ananas flyder rundt i lastrum 4. Nu er vi snart indlevet i »Sinaloa«s store bevægelser. Det bliver ikke til at gå lige på gaden i lang tid efter dette her. Bevægelsen vil sidde i kroppen, det er vel derfor, man siger, at langfarere har en »rullende« gang.

### 6. december

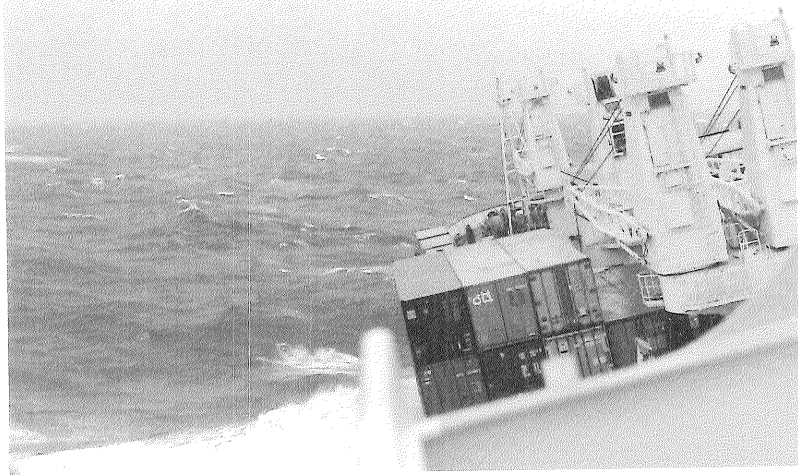
9. dagen efter afrejsen fra Yokohama. I nat har det været for-

holdsvis stille. Nu til morgen er det vindstille. Det er 9 dage siden, vi sidst havde vindstille. Det føles som en brat overgang. *Men det er stille før stormen.* Inde midt i enhver cyklon findes et såkaldt »øje« på en del kvadratkilometer, hvor der er totalt stille, mens orkanen raser rundt om i alle retninger. Efter nogle timers forløb vil et skib, som er nået ind i »øjet«, have passeret dette (eller cyklonen har bevæget sig videre), og så begynder hele halløjet forfra, og meget pludseligt.

»Sinaloa« befinder sig i øjeblikket inde i et »øje«. I løbet af i går faldt barometret, indtil det nu er nede på det laveste, vi længe har oplevet, kun 967 millibar. De næste 12 timer vil vi have passeret »øjet« og atter blive smidt ud i vindstyrker mellem 10 og 12. Vi har nu 6 DAGE FORAN OS TIL Vancouver. Rejsen er blevet tre dage længere, allerede med den nuværende forsinkelse.

I dag til morgen dukkede folk ud af deres huler, hvor de har opholdt sig indestuvet i de sidste døgn. For første gang i 9 dage så jeg elektrikerer i dag. Vi hilste glædestrålende på hinanden, som om vi havde været borte fra hinanden i et år. Mærkeligt med sådan et skib. Det er jo en lille verden for sig, selvforsynende og uafhængig. Det er kun et lille område, men alligevel stort nok til, at man ikke ser alle hver dag. Kokken har jeg f.eks. ikke set siden Hong Kong for flere uger siden. Han bor på C-dæk, kun to etager under mig, men har helt andre arbejdstider end jeg, så vi hilser også kun på hinanden, når vi mødes i en havn på en afkoblingstur på samme værtshus.

Hyggede mig som sædvanligt med overstyrmanden på broen i morges. Han skulle have sendt et radiobrev til sin kone om, at han havde passeret datolinien, og at hun måtte have en glædelig jul. Atter i gang med vejrmedlinger og vejrkort, modtaget hver anden time både fra Tokyo, Honolulu og San Francisco. Vi er nødt til nøje at følge, hvilken vej vort »øje« bevæger sig, så vi er klar til at tage imod det næste store sus. - Alle har fået hvilet ud i nat. »Sinaloa« er klar til nye strabadser.



Hårdt vejr om bord i M/S »Siena« den 20. februar 1981. *Stormy weather on board the M/S »Siena« on February 20th 1981.*

### 7. december

Så længe var Adam altså i paradiset. I nat kom stormen tilbage. Vi er nu tilbage i den gamle slingerage, denne gang med mange »stød« og »skub« til skibet, når det retter sig efter en krængning. Men nu er vi snart vant til det. Overalt på skibet er der gelændere at klamre sig til, når man skal fra det ene sted til det andet. I brusebadet er der en håndbøjle at holde sig i, mens man bruser. Det er farligt at glide. I alle gange og på trapper findes der gribelister at holde fast i. Det kan være svært at gå op ad en trappe, og »Sinaloa« er jo 7 etager højt (10 hvis man skal helt ned til kølen). Hver gang skibet hælder, bliver man holdt tilbage eller får et gevaldigt skub på, så man nærmest flyver ned ad trapperne. De tunge branddøre kan være meget besværlige at åbne, når skibet ligger på næsen, eller også flyver de op, når vi går på rø-

ven. Trykgradienterne ligger ikke så tæt i den sydvestlige kvadrant af lavtrykket, som i den nordøstlige vi nu har passeret. Det skulle betyde en smule mindre »luft« under passagen ud af lavtrykket. For nu har vi vinden ind fra modsat side. Vinden er i løbet af de sidste 24 timer vendt 180°, et tegn på at vi er passeret syd om lavtrykscentret.

Mens vi lå inde i »øjet«, opdagede vi, at vi alligevel ikke var de eneste væsener i universet, som vi efterhånden havde fået følelsen af. Det var seks Canadamåger, som åbenbart havde forvildet sig så langt til havs. En første hilsen fra land?

Jeg har fået en irriterende uvane. Jeg piller næse. Jeg tror, at det skyldes klimaanlægget, som hele tiden fra store ventiler i loftet i alle rum blæser en strøm af behagelig luft ind i kamre og saloner. Denne luft er henholdsvis opvarmet eller nedkølet, alt eftersom vi befinder os heroppe nordpå eller i troperne. Den indblæste luft er meget tør, hvilket bevirker, at slimhinderne tørrer ud, især i næsen. Når man så ryger en del, sætter røgen sig i næsen og irriterer slimhinderne yderligere. En anden følge af den tørre luft er, at man drikker meget. Vand selvfølgelig - for det meste. Det er utroligt, hvad der bliver solgt af sodavand på »Sinaloa«. Især maskinfolket, som lever dernede ved siden af deres 8 meter høje kæmpe af en dieselmotor i ofte op til 50° varme, er et tørstigt folkefærd. Det første, de griber efter, når de oliesværtede dukker op fra skibets larmende hede underverden, er en sodavand. En kold øl fra officersbaren er ej heller at foragte for en sveddrivende mester. Vores velnærede kok, som lever i en tropehed kabys næsten året rundt, har fortalt mig, at han drikker ca. 10 liter vand om dagen.

*Eftermiddag:* Alle om bord har fået strenge påbud om ikke at benytte fotokopieringsmaskinen, før kaptajnen er færdig med sin hundrede siders havari- og skadesrapport. Kopieringsmaskinen skranter nemlig - har åbenbart heller ikke kunnet tåle søen. Det er forfærdeligt, hvad en sådan skade koster i papirarbejde, men det drejer sig jo om store værdier i penge, og alle in-

stanser vil helst skubbe skylden på alle de andre, så det gælder for os her på »Sinaloa« at have helt rene linier for, at uheldet ikke skyldes dårligt sømandsskab eller forkert rutevalg og navigation. Alle mine vejrmeldinger indgår i rapporten sammen med sejlsdagsrapporten, vejrobservationer, kaptajnsdagbog, skibsdagbog, Oceanroutes telegrafiske sejlanvisninger - »und Gott weiss, was alles«.

Kompagniet og management i Vancouver får nu daglig rapport om tilstanden i last nr. 2, hvor fire containere er surret midlertidig, stadig i fare for at brække midt over, fordi de er revet løse og hælder 30°, så den øverste støtter mod lugekarmen. Lugen er beskadiget i 2m længde af en revne på 10 cm. Alle er bange for, at disse søsyge containere skal blive flået løse og forrette yderligere skade i lastrummet, som rummer for mange millioner dollars godsværdi.

NEJ! Nu væltede jeg sgu igen med stolen. Jeg sætter mig på gulvet og stemmer fødderne imod til 2 sider, så går det. Men skrivemaskinen er boltet fast oven på bordet, en meter over mig, så jeg må prøve at skrive i hånden, når det holder værst på.

*Sidste:* Den automatiske kursstyrer virker ikke længere. Skibet bliver ved med at dreje op i vinden under krængningerne, og den computerstyrede gyrostabilisator kan ikke følge med og rette »Sinaloa« hurtigt nok op, så vi må have en matros ved roret hele tiden nu under stormen. Normalt sejler skibet jo uden rorgænger. Man indstiller blot den ønskede kurs een gang for alle, og via styremaskinen sejler skibet så af sig selv med kun en styrmand på broen. Men den går altså ikke i hårdt vejr.

Foruden »Sinaloa«s hovedmotor, som driver skruen med 100 omdrejninger i minuttet, kører der nu to hjælpemotorer foruden styremaskinen. 1.mester har været på vagt i næsten 2 døgn, fordi vi ikke i øjeblikket kan regulere motorerne direkte fra broen over elektronikken. Vi gør i øjeblikket 6 knob - i går i det rolige »øje« var vi helt oppe på 15,7 mil i timen. Vinden er forfra, et par streger til styrbord, hvis man da kan tale om

»vind«. Det er nærmest, som om Fanden selv sad et sted derovre bag den storskyede horisont og blæste sæbebobler med vindstyrke 11. Havet er hvidt af flyvende skum fra de brækkende søer.

Jeg har hentet en ny stol inde fra Satellitrummet, de 2, jeg havde, er splintret og ubrugelige. Nu er også den tredie stols armlæn brækket af ved at blive slynget mod skottet. Det skarpe træ fra brudstedet (jeg sad som sædvanlig i stolen magtesløs) har revet min ene hånd til blods, så i mangel af bedre har jeg viklet containertape om skrammen, - og det brækkede armlæn. Dette metaltape er særligt stærkt klæbebånd, så jeg håber at undgå flere uheld af denne art.

Jeg har lige nu modtaget telegram fra Oceanroute i San Francisco, det professionelle vejrforudsigelsesfirma, som hjælper os med at finde den rette vej mellem alle disse forvirrende lavtryk. Det lyder på, at vi skal have storm de næste 500 sømil. Først helt ovre på 145° vest skulle vejret blive »moderat«, - men det er sgu da også lige før Vancouver.

Kaptajnen har opgivet at arbejde på sin rapport for i dag. Nu går vi alle i hi igen, for fra time til time stiger stormstyrken.

**FOR FANDEN I FÆNGHULLET' HVOR ER JEG SUR!!**

*8. december*

11 døgn efter afrejsen fra Yokohama. Der er sket en ændring i det komplicerede vejrsystem i løbet af i nat. Hele natten havde vi voldsom søgang, men til morgen er det stilnet af. Vinden er i øjeblikket styrke 5 fra sydøst. Det store lavtrykscenter er blevet stationært. Normalt ville det som alle lavtryk på den nordlige halvkugle bevæge sig østover, altså i samme retning som »Sinaloa« skal. Det kunne derfor se ud til, at vi får en dags respit. Til gengæld fik vi et nyt telegram fra Oceanroute om, at vi kan vente storm på 145° vest, altså 500 sømil længere fremme.

Nerverne i skibet er decideret tyndslidte. Til morgen meddelte hovmesteren mig, at 2.mester havde været direkte ufor-

skammet, da hovmesteren ringede en besked til ham. De er ellers så gode venner. 2. mester havde midt i samtalen, som åbenbart ikke passede ham, knaldet røret på. Det er ikke en stil, vi er vant til her om bord, men nok kan undskyldes med den udbredte udmattelse, der præger os alle.

Kaptajnen har modtaget telegram fra kompagniet her til morgen, hvori det forlanger at vide, hvorfor containerne kunne kollapse - såfremt vi kan finde frem til årsagen allerede nu. Der blev også spurgt, om vi havde modtaget en bestemt rundskrivelse vedrørende »lashing« af containere, dvs. fastgøring af containere, der ikke står i skinner. Det lød lidt »spidst«. Så var han sur. For selvfølgelig har vi ren samvittighed.

*Aften:* Magsvejr, men kraftige dønninger, der af og til får »Sinaloa« til at »vælde«. Jeg er snart så slank og mager som en gazelle. De sidste 11 dage har jeg tabt krøllefedtet. Kanske man skulle til at drikke øl igen. Og her til aften synes det, som om vi vil blive heldige med vejret på resten af turen.

Det går skidefint i øjeblikket, men jeg har enormt travlt med alle de havaritelegrammer, der suser rundt i æteren mellem os og København og Vancouver. Det bliver sør'me rart at se land igen. Kors hvor vi længes efter bare et eller andet, der står fast. Og så siger de i Søfartspressen i aften fra Lyngby, at den første ismelding er udsendt for de danske farvande. Det er nu ligegodt tidligt. I fyrer jer vel fattige derhjemme? Godt man ikke har et hus.

*Sen aften:* Det var dog Fandens til tillid den Gamle pludselig viser mig. Nu har han bedt mig om at oversætte sin 142 sider lange havarirapport til engelsk »for at den kan få den rette afpudsning«. Han er ellers dygtig nok til engelsk, men mener vel, at når jeg har boet så længe i engelsktalende lande, må jeg kunne hjælpe ham lidt. Han tvinger mig også til læge i Vancouver med min »kvæstede« ryg. »Det er mere, hvis De i fremtiden skulle få vrøvl med den. Så er det jo indberettet« siger han. - Jo, de gamle har trods alt erfaringerne.

9. december

12. dagen efter Yokohama. Vi sejler i »ærtesuppe«. Tyk og klæbrig tåge. Sigtbarhed ca. ¼ sømil, tågehornet igang, trods det at vi på radaren ikke kan se nogle skibe i nærheden.

Under »morgenandagten« oppe på broen i morges kom overstyrmanden og jeg til at tale om, at folk, der sejler længe til søs, bliver mærkelige. Og det er da egentligt ganske naturligt. Vi lever, bor og arbejder på et og samme sted. Vores privatliv og arbejde er vævet ind i hinanden. Vi ser de samme mennesker ustandseligt, på vagt eller i fritid, hører de samme mere eller mindre fjogede påstande, kan ikke være os selv, så længe vi sejler. Ganske det samme som på en isoleret vejrstation i Nordgrønland, hvor 8 mand i et helt år er spærret inde sammen. Det giver en særlig psyke. Det gælder f.eks. om ikke »at kvaje sig« i andres påhør eller påsyn, så mister man prestige. Og skulle man gå hen uforvarende at lave ballade eller træde i spinaten, bliver begivenheden fortalt fra skib til skib, efterhånden som søfolk forflyttes. Måske sjældent ondskabsfuldt, - men alligevel. Man har mistet ansigt i alles påsyn. Og det er aldrig godt, men værre i en lille verden. Det tager lang tid at blive accepteret til søs. Folk vil se den nye an i nogen tid, før han bliver optaget i kredsen.

Det tog 4 måneder, inden kaptajnen viste mig den tillid - var blevet overbevist om min pålidelighed - at han overgav mig skibsbeholdningen af penge. Det kunne til tider dreje sig om op mod 50.000 kroner i fremmede valutaer til uddeling i havne til besætningen. Overlod mig kassebeholdningen *uden* at kræve kvittering i sin egen lille kassebog for min modtagelse af beløbet.

Ærtesuppe! Ja, men hellere det end den evindelige storm. I dag skulle vi have været i Vancouver. Efter beretningerne i morges ser det ud til, at vi klarer den med 3 dages forsinkelse og er i havn den 12. december.

Når 5 skibe af samme slags kører lige efter hinanden på samme rute, sådan at der er nøjagtig 14 dage mellem hvert skib,



skal der ikke meget til for at forrykke de lasteplaner, fordelingsplaner og deslige, som de kæmper med i land. Det er altid svært for »Sinaloa« at indhente en forsinkelse, fordi sejlplanen USA-Østen er lagt efter skibets driftsfart, som næsten er lig med topfarten. Men så kan vi få besked på at springe en havn over og derved indvinde de tabte 3 dage.

*Senere:* Fortsat tåge, men fin sejlads. Kortbølgeforsholdene er blevet dårlige igen. Stillede ind på Vancouver og hørte Tokyo. Derefter San Francisco og hørte Chile. Modtagerforholdene helt »fucked-up«. Dernæst Lyngby som slet ikke burde kunne høres, men gik strålende igennem og meddelte, at de for 2 timer siden havde dirigeret et telegram fra kompagniet til San Francisco radio, fordi de regnede med, at jeg bedre kunne modtage det fra en nærliggende station. Tilbage til San Francisco på en lavere bølgelængde, hvor det lykkedes at hale 4 ord hjem: Kaptajnen bedes ringe omgående. Det var fra hovedkontoret. Fik det afleveret til Den Gamle. - Og så var han helt rundt på gulvet. Nu ville kompagniets hovedkvarter Gud-hjælpe-os snakke med ham. Det kunne kun være den forheksede sejlads og skaderne i lasten, og det var han bestemt ikke oplagt til at snakke om nu, hvor han kunne få sin første hvile i mange døgn. Så i gang med at etablere en telefonsamtale til Danmark - det er en lang vej. Klokken er 20 aften derhjemme, og radioforholdene er blevet værre. Prøvede først over San Francisco radio, så over San Diego radio - uden held begge steder, de kunne ikke høre mig. Så over Vancouver Coast Guard radio, som heller ikke kunne høre mig. Alt imens stod kaptajnen, iført badekåbe (fordi han var blevet forstyrret i sin velfortjente søvn af telegrammet) og trippede med nervøsiteten strittende fra alle lemmer, inde hos mig på radiostationen, antagelig skide-ræd for, hvad *de store* nu ville spørge om, indtil jeg blev så smittet af hans rastløse nervøsitet, at jeg bad ham gå ind til sig selv og slappe af i en lænestol, så skulle jeg nok kalde på ham, når og hvis jeg kunne skaffe en samtale igennem. Endelig fik jeg alligevel fat i

Lyngby radio på en frekvens, vi ellers aldrig bruger herude, og kaldte på Den Gamle.

Mens de store talte sammen, afbrudt af skrat og fading, optog jeg det hele på bånd og gav det til kaptajnen efter afslutningen med Lyngby, og det blev han glad for, for samtalen havde været i over en halv time, og der var meget i den, han skulle huske.

Det var en lang dag, så jeg er mere træt end nogensinde tidligere efter denne omtumlede rejse.

Humoren om bord er ved at udarte. Vi nærmer os galgenhumoren, som når overstyrmanden oppe på broen i aften besvarede mine bange anelser på grund af de politiske forhold i verden omkring os just nu: »Du, overstyrmand, jeg tror sgu, at vi snart får en tredie verdenskrig«, med følgende lakoniske bemærkning: »Det er godt for skibsfarten«.

Bådsmanden, som er gift med en thailandsk pige og bosat i Bangkok, har lige afleveret et stykke pænt håndværksarbejde til mig. Det er en fod i teaktræ til min udskårne elefanttand, hvis originale understel syntes mig noget pauvert i forhold til den rigt udskårne tand, som immervæk kostede mig 3.500 kr. Overstyrmanden har lige været her med to matroser for at fjerne vraggodset - de 2 splintrede stole. Samtidig medbragte han et stort gulvtæppe, som skal udlægges på radiostationens glatte vinylklædte dørk.

*Aften:* Stadig fint vejr, men tåge. Vi regner nu med at kunne være i Vancouver den 11. kl. ca. 21, hvor en stor modtagelseskomité venter os i form af vurderingsfolk, forsikringsfolk - og mennesker, som vil forsøge at vælte ansvaret for de omfattende skader på lasten over på os.

Så putter vi os, venner, i vor gyngende køje. - Godnat.

*10. december*

Vi lænsér af sted for en stiv kuling med svær dønning, antagelig en sidste hilsen fra vor ven lavtrykket.

Vi har (måske) fundet grunden til, at den underste af de 6

containere - plus nu den næstunderste, som i mellemtiden er knust - er kollapsede. Vi tror, at der er »Mangan Ingots« i de 3 ovenpå stablede containere. Det er råmangan fra Malaysia, som antagelig vejer mere, end det er tilladt at fylde i en container. Hvis det er tilfældet, falder der brænde ned et sted i verden. Det bliver spændende at nå land og få brudt plomberne.

*11. december*

DEN STORE DAG. Og sådan ser den sidste side i dagbogen ud. Den siger mere end mange ord:

Dato: 11. Dec 80

Klokkeslet: 1347 PST

# HURRA!

**VI KAN SE LAND!**

**VI KAN SE LAND!!**

**VI KAN SE LAND!!!**

**REJSEN ER SLUT!!!!!!**

Vi kan i dette øjeblik se CANADAS kyst komme tilsyne langt derude i horisonten mod øst.

Kors, hvor er vi glade!

Hvor bliver det vidunderligt at komme i havn igen.

Og nu, da den lange rejse er overstået, må det vel sandfærdigvis indrømmes, at rejsen ikke har været helt ufarlig, og at der har været øjeblikke, hvor vi alle blev meget alvorlige. Men heldigvis kunne vi nøjes med kun at få skrammer i form af skade på lasten. Der forestår nu antagelig mindst to dages ophold i Vancouver med syn og vurdering af skader, reparation af lastrummet, oprensning og rengøring af 10 tons ananassaft, samtidig

med at vi skal have 4.000 tons hvede lastet til Hong-Kong.  
I aften vil vi atter ligge helt stille under en tryk kaj. Den lange  
onde tid er slut. Fra Vancouver går det atter mod sol og som-  
mer, først yndige Californien, derefter igen over til vort elskede  
Fjernøsten.

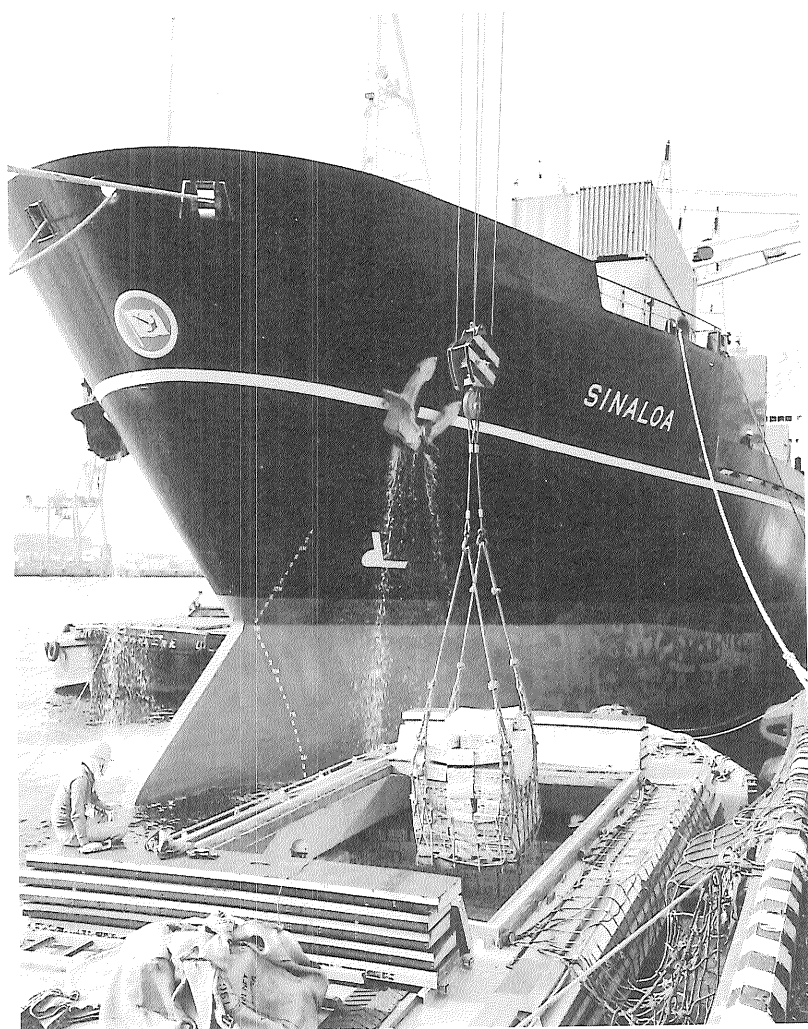
Tak for tålmodig læsning.  
Farvel Allesammen - og på genskriv.

Hasse.

PS. Jeg er sgu' så glad, som jeg ikke har været længe. »Thank  
God«.

Og det blev, som ventet, en glad og begivenhedsrig oplevelse  
at komme til Vancouver B.C. efter de 12 frygtelige døgn på Stil-  
lehavet. Ikke alene stillede vores agent, forsikringsfolk og ven-  
ner på kajen for at modtage os, men selveste direktionen for vo-  
res rute mødte op for at byde os velkommen sikkert tilbage efter  
rejsen, som man med ængstelse havde fulgt dag for dag i hoved-  
sædet i land.

I løbet af formiddagen stillede også 3 charmerende damer  
fra hovedkvarteret, de skulle have en »sight-seeing-tour« rundt  
på »Sinaloa«, som led i personaletræningsprogrammet. Man så  
gerne, at kontorpersonalet i land, som havde ansvaret for at  
skaffe last, ordne speditionspapirer, organisere at laster i vore  
havne var klar ved vor ankomst, og som styrede det mægtige fo-  
retagende, det er at have 5 linieskibe i gang med 10 dages mel-  
lemrum mellem hvert havneanløb over den halve jord, at dette  
personale fik indblik i de vilkår, deres sømænd arbejder under,  
samt se skibet i travl funktion med losning og lastning. Da hver-  
ken kaptajnen eller overstyrmanden havde tid til at vise da-  
merne rundt på skibet fra bro til maskine, bad kaptajnen mig  
om at påtage mig opgaven - og efter »touren« være vært for en  
drink i officerssalonen. Og det blev en hel lille oplevelse i sig



Der losses stykgods fra M/S »Sinaloa«. Ø.K.'s S-både fra sidst i 1970'erne blev bygget som alsidige »liver-replacement-fartøjer« med en økonomisk og relativt langsom maskine. *Unloading general cargo from the M/S »Sinaloa«. The East Asiatic Company's S-ships from the end of the 1970's were built as all-round »Liver-replacement-vessels« with economic and relatively slow engines.*

selv. Damerne var Karen, som er fra Taipei, Taiwans hovedstad, Mehroon, som er fra Tanzanias hovedstad Dar-es-salam og Peggy, som er fra Vancouver, og foruden at de alle var særdeles charmerende, var de også særdeles interesserede i, hvad jeg kunne fortælle om »Sinaloa« og om de 12 dramatiske dage, vi havde bag os.

I aftes var der stort party for importører og eksportører, som benytter vore skibe til deres fragter over Stillehavet, samt 3 managers fra kompagniets lokale filial, - og så kunne jeg ikke dy mig for at holde en lille tale for kaptajnen: »Ladies and Gentlemen, would you kindly allow me to take just a few minutes of your time, please? On behalf of the »officers and gentlemen« of this ship I would like to thank our Captain for having navigated us safe and well across the North Pacific during 11 days of severe storm and extremely bad weather. The only major damage to our ship and cargo, that we have experienced, is several tons of mashed Pineapple, which might be a new fashion of serving Pineapple in Vancouver. It has been a pleasure to serve under our Captain. He is a very understanding man, but he most certainly expects every man to do his duty (and, I might add, as they did in old England during the war: to woe his cutie!). As our Master is leaving us now for a well-earned vacation, we would use this festive opportunity to wish him a good trip home - and all the best. - Thank you«. - I Guder, hvor de klappede. Overstyrmanden og hovmesteren flankerede mig, medens talen blev holdt i den festsmykkede officerssalon, Den Gamle rejste sig og så helt rørt ud, og det glædede mig, for han havde fortjent det skulderklap fra os andre.

Overstyrmanden betroede mig senere, at kaptajnen og han - efter havariet af de famøse ananascontainere - havde frygtet, at den fortsatte storm skulle bevirke, at de løse containere ville splittes ad og med deres hver især over 15 tons vægt blive slynget fra side til side i lastrummet og i værste fald slå hul i skibsskroget. Lastrum nr. 4 ville derved blive sat under vand med

fare for, at »Sinaloa« var kommet ud af trim og kontrol. Kaptajnen og overstyrmanden, som ikke havde fået søvn i flere døgn, havde udarbejdet en nødplan for skibets navigering, hvis dette skulle ske. Naturligvis uden at orientere nogen om bord om, at denne fare bestod, for at deres ængstelse ikke skulle smitte af på besætningen og gøre ondt værre. Der var selvsagt roser til kaptajnen også hjemmefra denne aften, for omend der ikke på noget tidspunkt bestod nogen egentlig livsfare, så var faren for alvorligere havari overhængende i perioder. Forestil jer, at man i givet, og værste, fald skulle have styr på over 100 tons containerland, der har revet sig løs af fortøjningerne, at skulle sikrede dem med kæder, så de ikke rovsede rundt i bunden af skibet.

Og så har mine tal på havarerede ananasdåser hele vejen igennem været forkerte, viste opgørelsen. - Det drejede sig ikke om 40.000 dåser ananas, men om 340.000 dåser, der gik til spillede.

## Container Service in a Storm in the Pacific

### *Summary*

In the Summer of 1979 Hans H. Thomsen, the writer of the article, signed on as radio operator on the East Asiatic Company's ship M/S »Sinaloa« in Vancouver. For the next four years he sailed with the »Sinaloa« and other EAC ships. Among other things Hans H. Thomsen brought with him the weight of ten years experience as radio operator on various Greenland radio stations, but he knew nothing about life as a sailor.

The article, which is based on his own diary entries, gives a direct portrayal of the tasks of a radio operator and of life on board.

The M/S »Sinaloa« sailed in line service in the Pacific, and the article describes to what extent all navigation is dependent on the weather, even in the case of a new container ship with modern technological aids and navigation equipment.