

RIMFAXE OG SKINFAXE

Efter bestået skibsføreruddannelse i 1961 blev jeg indkaldt til søværnet, hvor man på den tid som navigatør stod til at skulle aftjene 24 mdr. enten som sergent eller officer.

Efter grundskolen i Auderød var næste stop sergentskolen på Margretheholmen og derefter reserveofficerskolen. Efter al den indlærte visdom kunne vi vælge mellem forskellige tjenestesteder, og da jeg ikke var særlig krigerisk, lagde jeg billet ind på at være med til at hente to tankskibe hjem fra USA.

Efter diverse forberedelser var vi klar til afgang fra Værløse 13.juli. Transporten foregik med flyvevåbenets DC6/C54, et firemotorers fly, som nok havde set sin bedste tid. Af bekvemmeligheder var der langs hver side en sejldugsbænk til fri afbenyttelse, og der var vist også et toilet, som dog helst ikke skulle benyttes. For de fleste var det første flyvetur, så der var ingen der lavede vrøvl over de lidt primitive forhold.

Efter nogle timers flyvning landede vi på den amerikanske base, Keflavik, i Island, hvor vi overnattede og fik det første indtryk af de store forhold i det amerikanske militær.

Næste dag over Grønland til Coos Bay, Canada og videre til Quebec for overnatning. Der blev vi indkvarteret på et kæmpestort luksushotel, Chateau de Frontenac.



En enkelt sover, en anden kigger og resten keeder sig

Morgenmaden fik vi i lufthavnen, hvor vi også blev udstyret med en madpakke til turen ned over USA. Det blev en meget smuk tur, hvor vi ikke fløj højere, end vi kunne se, hvad de indfødte foretog sig nede på jorden. Kun til sidst gik vi lidt højere p.gr. af nogle uvejsrskyer.

Kl. 15 landede vi i New Orleans, hvor vi var ved at gå på bagen, da døren blev åbnet til vel 40 gr. fugtig varme. Vi var stadig iført vore blå uniformer, så der blev svedt noget, før vi nåede frem til flådebasen på sydsiden af Mississippifloden. Baserne blev indkvarteret i en kasernebygning og vi lidt finere i BOQ, hvilket står for bachelor officer quarters, hvor jeg i starten delte rum med en anden løjtnant. Vi var alle af reserven, og bortset fra vi to nyudnævnte værnepligtige var alle navigatører og mestre på kontrakt. Min værelseskammerat var SL I, og skønt gift derhjemme, levede han her et noget udsvævende liv med såvel sprut som kvinder.

Efter kort tid fik jeg mit eget værelse med bad og køleskab. Køleskabet var specielt rart at have til opbevaring af 7-UPS, der blev drukket i mængder for at opretholde væskebalancen. Det var ikke, fordi man ikke måtte drikke øl på basen, hvor det var helt legalt i de dage, i modsætning til på amerikanske skibe, hvor der var totalt spiritusforbud. .

Basen var kæmpestor, antageligt fra krigens dage, men nu var der kun få stationeret og slet ingen skibe, skønt det altså var en flådebase.

Allerede dagen efter ankomsten var vi ude for at se skibene, der stod på land ved et værft ud mod Lake Pontchartrain. Det så jo vældigt effektivt ud, men den næste uge lavede vi ikke en dyt, og først den følgende mandag sejlede vi skibene over til basen, via en kanal mellem søen og Mississippi. Og så gik endnu en uge, før vi begyndte at få forsyninger om bord. Dvs. at vi havde to uger, hvor tiden

gik med næsten ingenting ud over at spise i messen, hvor vi opvartedes kurfyrsteligt af sorte eller farvede oppassere. Der var så rigeligt, at vi kunne nøjes med morgen- og aftensmad, hvilket var fordelagtigt, fordi vi selv skulle betale ud af en dagligt tildelt sum. Hvad der blev til overs kunne bruges til tant og fjas.

Et par enkelte ture til New Orleans berømte French Quarter blev det til og en week-end havde vi lånt en stor Chevrolet, i hvilken vi kørte en tur til Gulfport, Mississippi, hvor vi besøgte et delfinarium. Undervejs blev vi tørstige og holdt derfor ind ved et obskurt sted, der hed Rainbow –Inn. Der havde vist aldrig været hvide mennesker før, så vi fik travlt med at tale vort modersmål, så de sorte kunne høre, vi ikke var amerikanere. Derefter blev vi høfligt betjent og fik skyllet halse på behørig vis.



KL Hummel og Chevyen ved Rainbow Inn.

Nogle af os besøgte flere gange efter indbydelse en coast guard officer, der var gift med en dansk dame. De var meget venlige, bespiste os på bedste vis og kørte os rundt for at se noget mere af byen, end vi ellers ville have lejlighed til.

Basens chef var også dansk gift. Om det var grunden ved jeg ikke, men i hvert fald var vi en aften til party hos ham sammen med en række landsmænd bosat i området.

Ellers gik tiden med swimmingpool, film, tv og billard. Basserne så vi kun, når vi mødte dem ved svømmebassinet, så de havde det godt nok, men kedede sig sikkert også brødt

Efter 14 dage begyndte vi at få stores om bord i usandsynlige mængder. Vi startede med at prøve at krydse det hele af, men gik snart over til at stuve alt af vejen og kun pakke det ud, som vi kunne få brug for. Til allersidst fik vi så provianten, hvor vi startede med at fylde en skabsfryser med kød og lægge frugt og grønt i et kølerum. Snart fik vi mere kød og erstattede derfor grøntsagerne med dybfrost. Og der var intet at stille op. US-reglementet tilsagde, at til en så lang rejse hørte så og så meget, dermed basta.

Heller ikke andet udrustning skortede det på, bl.a. var der ikke mindre end 10 skibsure, som end ikke nåede at blive pakket ud.

En almindelig radiosender/modtager var der også, men ikke meget bevendt, og for Rimfaxe's vedkommende brækkede den snart helt ned. Endelig naturligvis en log (distancemåler) samt rigeligt med kikkerter.

Først og fremmest var der dog en sekstant, så her kunne vi nyuddannede få vor ilddåb ud i astronomisk navigation, heldigvis med nogle mere avancerede tabeller end den HO 211, der var standard på navigationsskolerne. Chef og næstkommanderende havde vist også helt godt af at genopfriske gamle færdigheder, som de ikke havde benyttet i lange tider i farten inden for Texel – Lindesness.

Efter tre ugers forløb blev skibene, der begge var bygget under krigen, overdraget fra USA til Danmark under stor festivitas på kajen og efterfølgende reception i messen. Navnene blev de mytologiske "Rimfaxe" og "Skinfaxe", hvor jeg skulle gøre tjeneste på sidstnævnte.

Efter at indtaget fuld olielast var vi den 18. august endelig klar til at forlade vore amerikanske venner en lørdag formiddag, hvor indtil flere hunkønsvæsener tog tårevædet afsked med deres bekendte om bord, hvoraf i hvert fald vores kok havde pådraget sig en sygdom, som han måtte behandles for under hjemrejsen.

Besætningen bestod ud over en maskinsergent kun af værnepligtige og reserve – eller kontrakt-officerer. Chefen KL Hummel, næstkommanderende SLI Jørgen og tredje SLII Hans, og endelig SLM (maskine) Kaj Larsen, kaldet tågernes Kaj – gæt hvorfor.

I alt var vi vel ca.15 mand, men trods det store antal, var det ikke nok til at få spist al provianten, før vi måtte begynde at smide udenbords, skønt vi startede med engelsk bøf til morgenmad, oksesteg til middag og kalkun til aften

De små fartøjer viste sig at være gode søskibe, så det gik fint med at komme ud i Atlanten. Det var helt rart efter tre år på land igen at mærke et skibsdæk og at få brugt noget af al sin lærdom i praksis. Vore eneste navigationsmetoder var at pejle landmærker eller bestemme positionen ved hjælp af sekstanten og måske en enkelt radiopejling.

Radar fandtes ikke om bord så lidt som et gyrokompas og GPS var ej opfundet. Det gik helt godt alligevel, syntes vi. Afgang fra New Orleans 18. august, var midt i orkansæsonen, men det var der ikke så meget blæst! om i de dage, så det var ikke noget der bekymrede os.

Og i øvrigt gik rejsen forbavsende godt, i hvert fald indtil Azorerne i fint vejr og kun med enkelte maskinudfald undervejs.

Da Rimfaxe 's radio ikke virkede, og da dette skib var kommandofartøjet, foregik den sparsomme kommunikation med land, ved at signaler overførtes med blink til os, hvorefter vor telegrafist efter bedste evne videresendte. Kommunikationen med omverdenen var dog yderst begrænset.

Livet om bord, der jo ikke var plaget af alt for meget arbejde til de mange mennesker, var ganske afslappet, og påklædningen vist hvad man kalder uformel. På grund af den store besætning, var der knapt plads til alle. Jeg delte således et rum helt agterude med en stilfærdig maskinsergent fra Langeland. Vi havde hver en sejldugskøje og det gik såmænd meget godt uden at vi generede hinanden. Største ulempe var, at adgang til toilet og baderum var gennem samme rum. Men i hvert fald i søen var der så meget larm fra maskine og skrue, at intet kunne overdøve støjen derfra.

For at forkorte tiden satte næstkommanderende på et tidspunkt folkene i gang med at lave skibet om til sørøverskib, hvilket vist blev taget ilde op af Rimfaxe 's chef, OK Petersen der var chef for hele ekspeditionen.



næstkommanderende Jørgen Larsen



afslapning på agterdækket

..



Kokken sætter sørøverflaget overvåget af chefen. Signalflagene siger: " har De kvinder om bord?"

Gennem Floridastrædet og Providencekanalen kom vi ud i Atlanterhavet med kurs mod Bermuda, hvortil vi ankom efter 8 dages sejlads. Noget før ventet blev vi på min morgenvagt mødt af lods-båden, så iført shorts og tøfler ilede jeg ned på dækket for at modtage lodsens. Han værdigede mig ikke et blik, så efter at have varskoet chefen kom jeg i hast i uniformen, og så kunne vi bedre tale sammen.

Skønt Bermuda var engelsk, var der også der en amerikansk base, hvor vi lå i 4 dage for forskellige reparationer og for at komme til kræfter efter hele 8 dage til søs.

En af dagene på Bermuda ankom en af de kæmpemæssige US-atomubåde, USS Scorpion, og for-tøjede på den modsatte side af pieren.

Selv om det kun var lidt af den, der var over vandet, var det tydeligt, at det var en mastodont. Skibet havde været neddykket i to måneder og var i havn fra kl. 09-16, hvorefter det atter gik mod havets bund. Der kunne vi se, at også amerikanske gaster kunne drikke sig fulde på kort tid. Mens der som før nævnt var totalt spiritusforbud om bord, var der ikke langt til basens bar, og det blev udnyttet "fuldt" ud. Scorpion fik i øvrigt et tragisk endeligt, da det i 1968 forsvandt med hele sin besætning nær Azorerne.

30. august afgang Bermuda til Ponta Delgada på Azorerne med ankomst 8. september efter en begivenhedsløs rejse.

Efter at have fået yderligere nogle reservedele, der ankom med fly fra en amerikansk base på en af de andre øer i øgruppen og forsynet os med friske grøntsager, der skulle supplere alt det kød vi stadig gnavede i tidligt og sent, gik det så mod nord.

Resten af turen hjem gik uden de store begivenheder. Trods vore begrænsede muligheder for navigering, fandt vi Ile d'Ushant præcist hvor den skulle være og turen gennem Kanalen gik udmærket. Vel ude af Kanalen fik vi rigtigt dårligt vejr og måtte ligge underdrejet i nogle timer, og fik igen konstateret, at de små fartøjer opførte sig fint i søen.

Fredag d. 21. september anløb vi endeligt Holmen. P. gr. af vore mangelfulde muligheder for at kommunikere med land, vidste vi ikke, hvad der skulle ske, men i kikkert kunne vi se et gevaldigt opløb ved Mastekranen, så vi sluttede helt korrekt, at det var til ære for os, alle de høje herrer, inklusive nogle amerikanske officerer, var mødt op, så vi lagde til kaj med en fuldendt manøvre. Den første der steg om bord, var chefen for Holmen, der omsorgsfuld som han var, spurgte sin adjutant, om man nu havde husket at advisere tolder Jensen. Jo, det havde man da, og Jensen kom med sin mappe under armen, gik ind til KL Hummel, hvor han fik en lille en og noget at fylde mappen op med, hvorefter han tøffede af igen. Efter en reception "Under Kronen" kunne vi gå i gang med at få vore flasker og cigaretter bragt sikkert i land og hjem til de længe savnede familier.

Selv ”tågernes Kaj” havde ikke nået at forbruge alt hvad han havde indkøbt i USA, selv om han havde gjort et ihærdigt forsøg under turen.

Mange oplevelser rigere kunne vi begynde at omstille os til den danske hverdag.

SKINFAXE og RIMFAXE var nu behørigt overtaget af det danske søværn. Tilbage stod at finde ud af, hvad fartøjerne egentlig skulle bruges til, og at dømme efter det videre forløb, stod det vist ikke helt klart for de højere kredse.

Det var nu blevet efterår med kulde og blæst, så det havde været rart med lidt varme på skibet, men det viste sig, at varmekedelen var defekt, så der var hundekoldt om bord, selv om det lykkedes at få fat på nogle varmeovne. Så når man ikke lige havde vagt, kunne det ikke gå hurtigt nok med at komme hjem til Frederiksberg, hvor det hele nu var meget lysere. Der var kommet penge til huse, billige cigaretter og lidt drikkeelse også. Vi havde sågar råd til at gå ud og spise varm mad ind imellem.

Nævnte varmekedel nåede ikke at komme til at fungere i de 10 måneder jeg yderligere var tilkommanderet skibet, men radioen blev fikset og vi fik en redningsflåde om bord. Så kunne det foreløbigt være godt med det, indtil skibene kom på finansloven.

SKINFAXE afgik først 3. november til vor fremtidige station, Flådestation Frederikshavn. I mellemtiden var tiden gået med at aflevere alt det fine grej vi havde med fra US Navy til SMI, hvorefter fartøjerne blev udstyret efter de mere beskedne danske standarder.

At ilandtagning og ombordtagning skete samtidigt, skal kun nævnes for fuldstændighedens skyld, men at det i hvert fald ikke lattede registreringen, siger sig selv.

Ellers skete der intet, ud over at vi gik vores vagter. Dog, 16. oktober, mens verden stod på kanten af ragnarok, idet Kennedy dagen før var blevet underrettet om Sovjetunionens opstillede raketter på Cuba, blev jeg sammen med 10 andre officerer udkommanderet til at være statist hos Saga, der var i gang med at indspille Operation Venus. Det var noget om en ko, der af marinen skulle reddes fra fæle tyskere. Vera Lynn sang ”wish me luck” og Marlene Swartz så yndig ud, men desværre kom ingen af os uniformerede statister med på filmen. Men vort honorar fik vi og tilmed smørrebrød til frokost.

Da chefen som nævnt boede i Frederikshavn, blev han mere og mere irriteret, jo længere tid vi blev liggende på Holmen. Men endelig blev han forløst, mens resten af besætningen til gengæld pludseligt fik langt hjem.

Skibet blev naturligvis tilbørligt modtaget på flådestationen med alt hvad der var af OK´ere og opefter. Min gode ven SL1 Jørgen blev frakommanderet, som det hedder på orlogsk, når nogen skal et andet sted hen, så herefter var chefen og jeg + ”tågernes Kaj” eneste officerer. Chefen var kun om bord, når vi sejlede og Kaj var mere eller mindre konstant bedøvet af spiritus, så der var ikke så meget at raffe om, hvem der skulle lave arbejdet.

Straks skulle vi modtage en olielast fra et depot langt inde i land, og da det var overstået, skulle den losses igen. Efter endnu en lastning var der afgang til Korsør for losning, og da jeg nu var alene om jobbet, blev det pludseligt som en handelsflådecoaster med meget arbejde og lidt søvn. Og varme havde vi stadig ikke. Det blev til to hurtige rejser til Korsør, hvor det den ene gang lykkedes at komme med en bil til Frederiksberg, så jeg kunne overnatte hjemme. Kl. 18 til 05 blev det til, men det var da klart bedre end en nat i Korsør.

I den følgende måned lå vi stille i Frederikshavn, folkene flyttede til kasernen og jeg fik et værelse i byen, da jeg på den måde kunne opretholde en ekstra indtægt, time- og dagpenge kaldet Sejladsmæssigt var der var pause til midt i december, hvor det blev til to rejser mere, den sidste med ny chef, orlogskaptajn såmænd, der vist ikke havde set et skib indefra i lang tid. Undervejs fik vi i dårligt vejr fyldt et storesrum i forskibet med vand, der var trængt ind via kædekassen. Det var mit ansvar, men at vi ved ankomst Korsør tørnede kajen med et brag og ødelagde et anker og ankerspillet kunne jeg i hvert fald ikke gøre for. Men pyt med det, chefen fandt trøst hos bekendte på en nærliggende minelægger, som vi da heldigvis ikke havde sænket. Jeg så ikke meget til hverken ham eller tågernes Kaj. Sidstnævnte fejrede gensynet med sin kollega på Rimfaxe, der jo stadig lå i Korsør. Og jeg fik om ikke andet lært at stå på egne ben. På grund af det ødelagte anker fik vi nogle ekstra dage i Korsør, så det blev til flere besøg i hjemmet på Kronprinsensvej.

Ud over at tilse fartøjet deltog jeg i VO-tjenesten på flådestationen, og havde det egentlig meget godt. En enkelt episode har prentet sig i min umilitæriske hjerne. En aften på vagten bankede en ca. 2 m. høj soldat reglementeret på døren, smækkede hælene sammen, gjorde honnør og sagde i fuldt alvor: ”forespørger løjtnanten, om jeg må tømme papirkurven”. Tilladelsen blev givet, men det var unægteligt svært at holde masken.

1963 begyndte med isvinter, så først kom alle fartøjerne fra Holmen og Korsør til Frederikshavn, men efter kort tid fortrak de til Norge, for at slippe fri af isen, så der blev stille på basen til begyndelsen af marts, hvor det var tid at vende tilbage efter tabet af kun en enkelt MTB'er, der ikke kunne klare sig i konfrontationen med en norsk fiskekutter.

Jeg gik mine vagter på flådestationen og lavede i øvrigt ikke ret meget. Jeg var clearet til HEM, dvs. jeg havde adgang til hemmelige papirer, der opbevarede i et pengeskab på VO-kontoret. I samme skab lå også en pistol, som jeg forventedes at kunne betjene. Jeg rørte den aldrig og hver gang kasernechefen indkaldte til skydetræning, var jeg forhindret i at deltage. Mere fornøjeligt var det at holde kontakt med kommandocentralen i kælderen, hvor der var flere af forskelligt køn på vagt ad gangen. Af og til blev der sendt et kyllingelår op til mig via rørpostanlægget og det var da pænt gjort af dem dernede.

Måske havde de for travlt med tant og fjas, for en nat listede to polske trawlere ind og fortøjede på flådestationens område, uden nogen opdagede det. Og at det var på grund af fejl navigering, de var landet der, var der ingen tvivl om. Det hævdede de i hvert fald, og fik derfor lov at sejle igen, formentlig med de oplysninger, de kunne ønske sig.

Midt i april skulle tankskibene så vise deres værd ved deltagelse i en natoøvelse i Kattegat. Først skulle vi øve ”replenishment at sea”, altså overførsel af forsyninger under sejlads, med en torpedojager. Ved et forudgående møde, skulle bl.a. farten aftales, og vi kunne så tilbyde 10 mil i stille vejr, mens modtageskibet skulle gå en hel del hurtigere for overhovedet at kunne holde styrefart, så det blev et kort møde.

Det blev så i stedet til, at vi fattede rundt såvel til søs som inde langs kaj og leverede til enten opankrede eller fortøjede skibe. Vi havde 2 typer olie, og allerede dag 2 viste det sig, at separationen i tankene ikke var tæt, så diesel og fuel blev blandet.

Vi var kun to navigatører, chefen og mig, der var næstkommanderende, så vi havde mindst 12 timers vagt i døgnnet og jeg havde desuden arbejdet med lastning og losning. Og da vi stadig ikke havde radar om bord, var navigeringen noget mere besværligt end godt var. Da det hele var godt overstået, var vi godt klatøjede, men skulle da lige sendes til Korsør for at losse.

Vi var en enkelt tur i Langelandsbælt for at give olie til nogle minestrygere, men eller gik tiden med vagter på basen, hvor jeg også i en uges tid havde ansvaret for 30 mand og korvetten Bellona, en af de såkaldte spagettikrydsere, der var bygget i Italien. At holde så mange folk i arbejde på et skib, som jeg aldrig før havde set, var jo lidt af en udfordring. Men det værste var dog, når folkene skulle fra skibet til kasernen for at spise. De kunne jo for pokker bare vade derop, for alle kendte vejen. Men nej, sådan foregik det ikke. Alle linede op på kajen og jeg kommanderede ret og venstre om, frem ad march osv. med høj og klar røst, alt imens jeg følte mig som fuldkommen idiot.

Efter et år som SL II blev jeg udnævnt til SL I med ret og pligt til at bære to rundgående guldsnore. Jeg skulle selv betale den ekstra snor selv om det ikke gav mere i hyre, men jeg kunne til gengæld hovere over de fenrikker og overfenrikker som jeg omgikkes meget og havde et udmærket forhold til, så længe jeg ikke trængte ind på deres arbejdsområder.

Fenrikkerne havde hidtil båret hhv. 1 og 1½ bjælke på ærmerne, men fik nu lov, sikkert efter svære forhandlinger, at lade bjælkerne gå hele veje rundt, men dog uden øje på som jeg nu havde.

Jeg havde altså nu tjent søvænet i 24 måneder, ikke fordi jeg var glad for det, men fordi det var nødvendigt. Militærmand blev jeg aldrig og jeg troede ikke rigtigt på, at den danske flåde kunne stille noget som helst op over for den østeuropæiske, hvis helvede skulle bryde løs. Men mærkeligt nok var det slet ikke et emne vi snakkede om indbyrdes, til trods for at spændingerne netop på denne tid var på sit højeste.

En stor del af tiden var det rene tidsfordriv, men noget fik jeg dog også ud af det. Jeg lærte at navigere og sejle et skib. Arbejdslederrollen var naturligvis også en lærerig del af jobbet.

15. august mødtes vi på Holmen for at aflevere det grej, der ikke var vort eget, tage afsked med hinanden og spredes for alle vinde.