

Kista Dan

- tilbageblik af Georg Røn

Igennem fem år gjorde jeg tjeneste ombord i ms HELGA DAN, der hovedsageligt var beskæftiget i issejlad på Grønland, Finland og Canada. Når det ikke var tid for disse farter i nord, var vi i fri fart eller timecharter for bl.a. KNSM i Holland. Det var en rigtig god tid, men en dag fik jeg lyst til at prøve noget andet, og da ms KISTA DAN i november 1963 manglede en telegrafist, søgte og fik jeg hyren. Faktisk påmønstrede jeg skibet på min 30års fødselsdag, den dag John F. Kennedy blev myrdet.

Selvfølgelig kendte jeg som gammel elev fra Kogtved Søfartsskole udmærket KISTA både af navn og fra billeder, men - da jeg så det lille skib fortøjet der ved Kalvebod Brygge, blev jeg alligevel lidt overrasket. Den så jo med sine 1400 t ikke meget større ud end en af vore store Esbjergtrawlere!

Nå, men jeg kunne da forvisse mig om, at der var adskillig flere VIKING redningsflåder ombord, end man skulle tro nødvendigt. Og skibet havde vel en glørværdig historie hidtil, så helt så risikabelt var det nok ikke at "smutte" en tur til Sydpolarhavet med den.

KISTA skulle i charter for British Antarctic Survey (BAS) under Sir Vivian "Bunny" Fuchs og var bound for Southampton, hvorfra rejsen sydover begyndte. Her fik vi ekspeditionsdeltagere og forsyninger ombord, hovedsageligt til rejsens endemål, Halley Bay.

For mit eget vedkommende var det ganske praktisk, at BAS havde anmodet om, at skibet blev "Government Ship" under hele charteren. Det gjorde radioarbejdet betydeligt lettere, eftersom jeg til enhver tid kunne betjene mig af de britiske landstationer (afregnet i Sterling vel at mærke, hvilket var betydeligt billigere end Guldfranc), og primært Portishead Radios kortbølge. Det gjaldt også Cape Town

Radio, da vi nåede ned på de breddegrader.

Sejladsen sydover i 1963 forløb uden problemer, og vi var begünstiget af magsvejr - efter Biscayen! Omkring Cap Verde mødte vi den stolte fuldrigger, skoleskibet Danmark, og det var mede at se Dannebrog på de kanter.

Ækvatordåben blev afholdt helt efter traditionerne med besøg af Klabaftermanden aftenen før og dåb med alt, hvad dertil hører. FID'erne (ekspeditionsdeltagerne) og de yngste besætningsmedlemmer måtte igennem alle ritualerne, og undertegnede fik nok at gøre med at udfylde dåbsattester. Skipper Leif Petersen deltog i løjerne ved ganske enkelt at iklæde sig en rød plasticnæse, og det var nok til at give festen et ekstra sjovt islæt. Sjovt var det også, at domernes fine, hvide parykker, (som de, der havde været over linien tidligere, meget kunstfærdigt havde fremstillet af en ende optrevlet sisaltov), i natens løb pludseligt var blevet irgrønne. Jeg har tilfældigvis for et års tid siden fået opklaret mysteriet. En af deltagerne, Lewis Juckes kontaktede mig i anden anledning og kunne dengang fortælle, at det var ham og et par kolleger, der var gerningsmændene.

Første anløb var Montevideo i Uruguay, hvor alle fik en mulighed for at "gøre søklar" for de næste mange måneder! Ved denne lejlighed fik jeg forresten bekræftet noget af min skolelærdom: Ved indsejlingen ligger vraget af det tyske lommeskib "Graf Spee", så historien var altså rigtig nok.

Hovmester Bertram benyttede opholdet i "Monte" til at storproviantere oksekød, hvilket kunne erhverves rimeligt billigere her. Termometret rundede vistnok de 40 grader under dette ophold, så det var befriende at komme ud af La Plata flo den og få luft under vingerne.

Det gik raskt sydover, og snart begyndte det at vrimle med FID'er på broen. De skiftedes til at holde "bird watch", hvilket betød, at de skulle observere fugle af enhver art og

føre journal herover. En af dem var skotten Jock Thompson, en dieselmekaniker og egentlig militærmand, og han kunne ikke se det videnskabelige i dette projekt. Efter en af hans vagter var der indført: "1 Rhode Island Red" (som altså er en høne!) Han fik ikke flere bird-watches! Lidt efter lidt begyndte vejret at ændre sig, og vi fik flere dage med halvdårligt havvejr. Næste anløb var Port Stanley på Falklandsøerne.

Her må jeg lige indskyde, at BAS - British Antarctic Survey tidligere hed Falkland Islands Dependencies Survey - FIDS, hvorfor alle deltagerne blev kaldt FID'er, en betegnelse man stadig brugte, da jeg var med. Desværre har jeg ikke ført nogen dagbog, så jeg støtter mig mest til hukommelsen. Enkelte optegnelser har jeg dog, og deraf fremgår, at der havde været en del opstandelse i Stanley fornylig. Det skyldtes, at et lille argentinsk fly landede på øens landingsbane, piloten sprang ud og plantede det argentinske flag og forsvandt lige så hurtigt, som han var kommet. Dengang lå også coasteren A.E.S. af Svenborg i Stanley og lossede forsyninger til øerne, og skipperen derfra kom en dag op på radiostationen med en hel del af besætningens juleradio-breve, som han bad mig om at sende hjem via Lyngby Radio. Det gjorde jeg med glæde.

I Stanley kom Sir Vivian ombord lige før afgang for at sejle med sydover, og det betød lidt ekstra, men spændende radioarbejde, idet han dagligt sendte rapport til London. Næsten hver gang var der ventetid på forbindelsen til Portishead Radio, og som regel fik jeg ham til at fortælle om sine ekspeditioner - især om den Transantarktiske, hvor han krydsede kontinentet og mødtes med Sir Edmund Hillary på den geografiske sydpol.

Det var også ham, der lærte mig et lille trick, når der skulle tages fotos af flere personer: Lad én af personerne holde to fingerspidser mod hinanden og få de øvrige til at se herpå! Og det virkede. Så stod "ofrene" i det mindste ikke og så ud, som om der var fri-spark - med hænderne foldet foran sig. Sir Vivian var et meget fint menneske - ærlig og reel, og med en udstråling,

der gjorde, at man straks var klar over, at her var en leder. Han var jordnær og ligetil, men jeg tror ikke, man skulle "træde ham over tærne" eller komme alt for tæt på. Han var en gudbenådet fortæller, og han havde nok at fortælle om. Jeg er lidt stolt over, at jeg fik lejlighed til at arbejde lidt sammen med ham på de to rejser.

Efter afsejling fra Falklands anløb vi blandt andet Signy Island i South Orkneyøerne. Her havde vi et møde med briternes eget skib JOHN BISCOE. Derfra gik det til Grytviken på South Georgia, hvor vi til dels på grund af dårligt vejr fik en uges ophold. Der blev tid til at udforske øen lidt og besøge den forladte hvalfangestation og Sir Ernest Shackletons grav. Man mærkede i høj grad historiens vingesus. Et par dage efter ankom også et andet af briternes egne skibe, SHACKLE TON. En dag, da vejret var mildnet lidt, tog overstyrmanden høkeren og mig med i den store motorbåd og sejlede rundt til Leith Harbour, hvor japanerne havde et hvalkogeri. Vi vendte tilbage med to store baljer hvalbøffer. Jeg skal sige, at hvalmørbrad smagte godt - den gang er det jo blevet politisk ukorrekt at spise hvalkød!

Ved verdens ende!

Endelig blev det tid for afgang Grytviken og afsked med en del af FID'erne og Sir Vivian. Turen til Halley Bay var lidt besværlig med en del is, men trods sin beskedne størrelse

og med en halv snes år på bagen klarede lille KISTA det udmærket. Det skyldtes jo ikke mindst en god skipper, omend vi ved en enkelt passage måtte have assistance af en amerikansk isbryder ATKA, der var i nærheden. Jeg opholdt mig i sagens natur mest på radiostationen, men kunne dog så nogenlunde følge navigationen gennem isen. Den var noget anderledes end nordpå!

Jeg havde mange besøg på stationen af "King FID'en" (holdlederen) David "Dai" Wild. Vi havde en del papirarbejde fælles, ligesom han havde flere beskeder at sende pr. radio. Således skulle jeg en dag have fat i Portishead Radio, men det lykkedes ikke. I stedet kaldte jeg og fik for bindelse med Rogaland ved Stavanger. Da han hørte, at vores position var på 75°34' syd, udbød han: "Jamen, da ligger du jo ved verdens ende!" - og det kunne han jo for så vidt have ret i.

Resten af opholdet ved Halley forløb planmæssigt; kun en gang måtte vi forlade vores "kajplads" på grund af vejret. Vi holdt gående i isfrit vand godt et døgn, før vi kunne genoptage losning og udskiftning af personel. På mit kammer havde jeg midterside fra Playboy - et farvefoto af "Miss May", som FID'en Dick Stokes havde truet med at stjæle, inden vi afsejlede. Det vogtede jeg lidt over, og ganske kort før afsejling kastede jeg et blik ind på kammeret - hun sad stadig på skottet! Men - da vi havde sluppet fortøjningen, halede Dick Stokes

triumferende Miss May frem fra polardragten nede på isen. Jaja, det var ham vel undt. Rejsen nordover er ikke værd at berette stort om. Den foregik via Grytviken, Port Stanley og Montevideo.

Resten forløb uden sindsoprivende begivenheder, måske lige bortset fra, at vi holdt JULEAFTEN en gang i marts! Jo, hovmester Bertram kom i tanker om, at vi da ikke kunne kalde det juleaften der under 75 grader syd i elendigt vejr, så han havde rigget det helt store julebord til en lørdag tæt på Ækvator. Dog uden juletræ!

Efter tilbagelevering til JL var det atter tid for KISTA til et par ture til Grønland for bl.a. Søværnets Bygningstjeneste til en Loran-station ved Frederiksdal. Så hed det oplægning, hvorefter jeg var fire måneder med MANJA DAN i Nord-Østersø fart. Da vi nærmede os november, var KISTA atter klar til en rejse for BAS - og det samme var jeg. Dette togt, 1964-65 er meget nøje beskrevet af min gamle shipmate, styrmand Leif Lassen, så for mig er der bare at fortælle, at vi det år var tilbage og fortøjede KISTA i Aalborg den 2. april, hvorefter der blev gjort et par rejser til Grønland.

Derefter blev skibet sat til salg - og jeg forlod rederiet... sådan da, for skønt jeg skiftede til DFDS, var det dog stadig som en slags "medlem af familien".

Det blev til et par år på ruten Esbjerg-Harwich, og engang i november 1965 ombord i ms ENGLAND fik jeg lidt af en kedelig oplevelse. I salonen lå der ved hvert anløb af Parkeston Quay flere engelske aviser. Enkelte havnede på radiostationen, hvor overtelegrafist Krumbach havde slæbt dem op. Her læste jeg i en af disse aviser en beretning fra BAS om en tragisk hændelse ved Halley Bay: Den 12. Oktober 1965 var tre hold fra Halley i deres Muskegs og med hundespand ved at færdiggøre geologiske undersøgelser i området Heimefrontfjella omkring 40 miles fra basen. Da den ene af de tre Muskegs fik motorhavari, fortsatte de øvrige to hold i hver sin retning. Hol-



det med John Ross, John Wilson, Jeremy Bailey og Dai Wild fortsatte mod Milorgknausene og Pyramid Rocks. John Ross var med sit hundespand bagerste mand, da han pludselig opdagede, at Muskeg'en med de tre øvrige var forsvundet fra isens overflade. Den var styrtet ned i en meget dyb gletscherspalte, og det viste sig senere, at hans tre kammerater var blevet dræbt, da førerhuset kilede sig fast i spalten. Den tragiske hændelse og John Ross' vanskelige tur tilbage til de øvrige er nøje beskrevet i Sir Vivian Fuchs' "Of Ice And Men" på Internettet på adressen: British Antarctic Monument Trust. Det var trist at læse denne beretning om de tre unge mænd, som jeg havde lært at kende i en kortvarig, men intens periode. Det fratog mig den gang enhver lyst til nogensinde at gense Halley Bay. Det var der heller ikke den store sandsynlighed for, da jeg i juni 1968 sluttede til søs og blev ansat på Blåvand Radio, hvor jeg gjorde tjeneste, indtil stationen lukkede i 1995. Derefter fik jeg en toårig omskoling til journalistisk arbejde på to ugeaviser, og mit aktive arbejdsliv sluttede som 72årig i 2005.

Foto ved artiklen: " Nella Dan ved iskanten med velkomstkomiteén på plads", fotograferet af hovmester Svend Åge Nielsen

Angående spørgeskemaet med opdatering af foreningens medlemskartotek, så er besvarelsesprocenten steget markant siden forrige blad.

Der kommer stadig jævnligt nye besvarede skemaer ind til kontoret.
Meget positivt.

På vegne af kontoret
Jørgen Lund-Ertel