



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

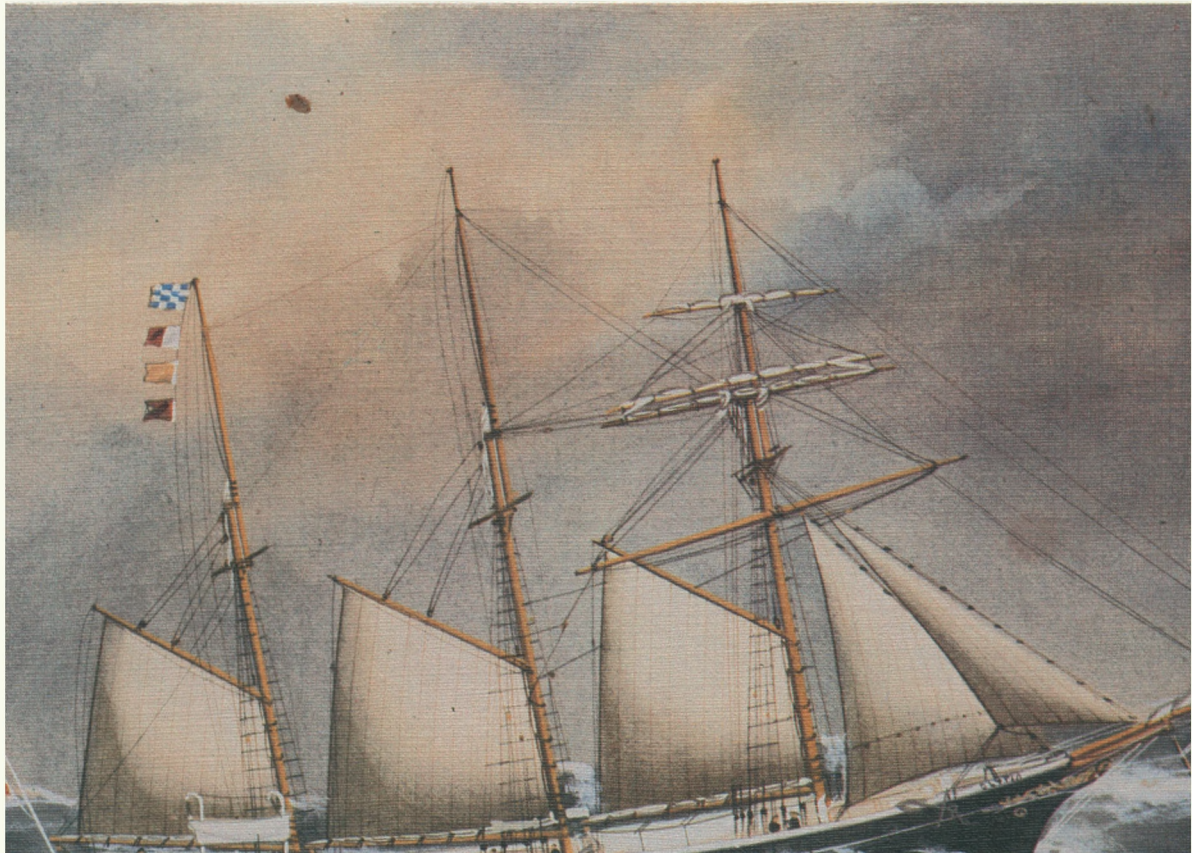
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Fra Vejle Fjord over Verdenshavene til Vadehavet



Fra Vejle Fjord over Verdenshavene til Vadehavet

© Fiskeri- og Søfartsmuseet
Saltvandsakvariet, Esbjerg
ISBN: 87-87453-11-8

Fremstilling og ekspedition:
Fiskerimuseets forlag,
Tarphagevej, 6710 Esbjerg V.
Tlf. (05) 15 06 66

Kort og layout: H. Møsenburg
Renskrift og korrektur: Grethe Gedde
Tryk: Arnold Thomsens bogtrykkeri, Esbjerg

Forsidebilledet viser bramsejlskonnert »Clytia«, et skib af samme type som »Mågen«, se s. 28 (Søfartsmuseet i Troense).

Fiskeri- og Søfartsmuseets maritime skrifter:

- Nr. 1 »En Fanødrengs erindringer«
- Nr. 2 »Smakkejoller og smakkefolk«
- Nr. 3 »Planmæssig ankomst« (Dampskibe I)
- Nr. 4 »Krydstoldvæsenet«
- Nr. 5 »Fra Vejle Fjord over Verdenshavene«
- Nr. 6 »Lokalt initiativ« (Dampskibe II)
- Nr. 7 »Fiskerlejet Bagenkop gennem 100 år«

INDHOLDSFORTEGNELSE

Fra søfyrbøder på Vejle Fjord til jungmand på Nordatlanten	side 7
Med norsk firemastet bark »Audun«	side 10
Begravelse til søs	side 19
Losning og lastning i Chile, afsejling mod Europa - rundt Kap Horn	side 20
Afmønstring og ny hyre, tremastet bram- sejlskonnert »Maagen«	side 27
De første spor af krigen til søs	side 29
En blodig grundlovsdag	side 32
Til Skotland, Island og Canada	side 34
Trælast til Wales og skifer til København	side 39
Afmønstring fra »Maagen«, matros i firemastet bark »København« bound for Buenos Ayres	side 44
Ækvatordåb	side 52
Buenos Ayres	side 54
Afsejling mod København	side 58
Jul og nytår i Buenos Ayres	side 61
Farvel Buenos Ayres - dramatisk møde til søs	side 64
Afmønstring i København	side 67
Maskinisteksamen, værnepligtig i marinen	side 68
Maskinmester i K.G.H.	side 69
Færgefart i Vadehavet	side 72

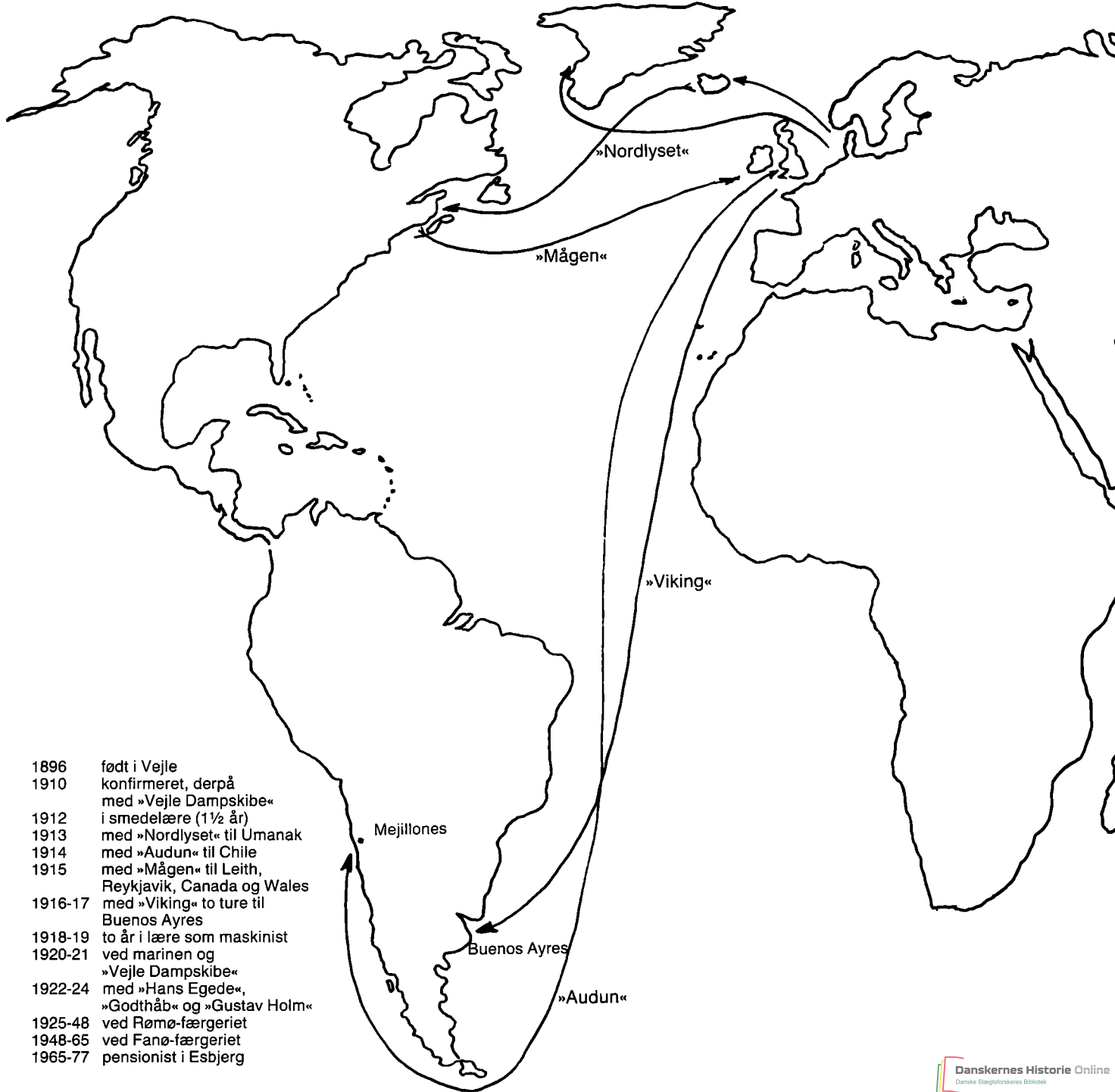
Andreas Møller

Fra Vejle Fjord over Verdenshavene til Vadehavet

Fiskeri- og Søfartsmuseets maritime skrifter nr. 5



Fiskeri- og Søfartsmuseet
Saltvandsakvariet, Esbjerg



- 1896 født i Vejle
- 1910 konfirmeret, derpå med »Vejle Dampskibe« i smedelære (1½ år)
- 1912 med »Nordlyset« til Umanak
- 1914 med »Audun« til Chile
- 1915 med »Mågen« til Leith, Reykjavik, Canada og Wales
- 1916-17 med »Viking« to ture til Buenos Ayres
- 1918-19 to år i lære som maskinist ved marinen og »Vejle Dampskibe«
- 1922-24 med »Hans Egede«, »Godthåb« og »Gustav Holm« ved Rømø-færgeriet
- 1925-48 ved Fanø-færgeriet
- 1948-65 ved Fanø-færgeriet
- 1965-77 pensionist i Esbjerg



Gammelgaard Christensen i uniform under ansættelsen i Grønlands Styrelse.

Forord.

Denne bog beretter om afdøde maskinmester A. M. Gammelgaard Christensens oplevelser i sejlskibe før og under 1. verdenskrig samt - ganske kort - hans livsforløb efter, at han som matros forlod windjammerne og gik i maskinrummet på dampskibe og motorfærger.

Han pensioneredes fra Fanø-Esbjerg-færgeriet 31. dec. 1965 og nedskrev derefter sine erindringer fra sejlskibsårene.

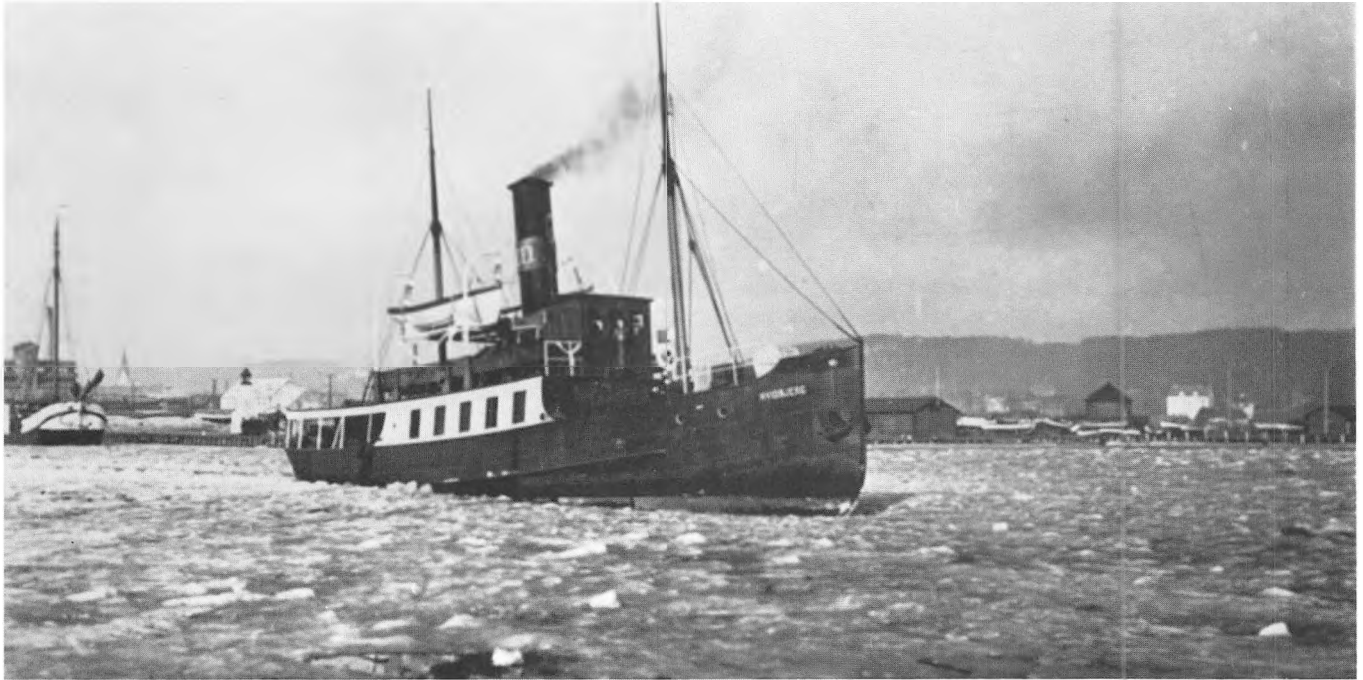
Jeg traf Gammelgaard Christensen første gang i 1964, da jeg i det kun to år gamle Fiskeri- og Søfartsmuseums kontor af klædeskabsstørrelse modtog hans sejlpose med indhold; en gave til museet. I de følgende år fik jeg fornøjelsen også at modtage hans linjedåbsattest og senere nogle af de her i bogen gengivne skibs- og mandskabsbilleder. Endelig skænkede han manuskriptet til sine erindringer, med ret til udgivelse af dem, til Fiskeri- og Søfartsmuseet.

I den oprindelige form har erindringerne en lidt resuméagtig karakter, men de rummer meget interessant stof og lader desuden formode, at forfatteren nok kunne uddybe det fortalte.

Jeg kendte Gammelgaard Christensen godt efterhånden og kunne derfor - syntes jeg - foreslå et samarbejde med det formål at gøre hans erindringer fyldige nok til en udgivelse. Forslaget blev accepteret, og vi begyndte arbejdet. Jeg læste et stykke af manuskriptet og noterede undervejs opståede spørgsmål vedrørende arbejdet og livet i sejlskibene m.m. Gammelgaard Christensen besvarede mine spørgsmål, hvorefter jeg omskrev det pågældende manuskriptstykke således, at Gammelgaard Christensens svar var indarbejdet deri. Næste led i bearbejdningsprocessen var, at Gammelgaard Christensen læste, hvad jeg havde skrevet, og efter hans godkendelse - evt. rettelser efter hans ønske - af det skrevne, gik arbejdet videre.

Gammelgaard Christensen døde i 1977, men jeg var da færdig med størstedelen af beretningen om hans år som sejlskibssømand. Den sidste del er skrevet, som jeg forestiller mig, han kunne ønske det.

Andreas Møller



S/S »Hvidbjerg« bryder isen i Vejle havn 25.2.1922. Tilhørte Vejle Dampbåde, i hvis fartøjer Gammelgaard Christensen sejlede som fyrbøder.

Jeg er født den 7. januar 1896 i Vejle. Min mormor var af sømandsslægten Ulv på Vindingland ved Vejle, og i min barndom sejlede min morbror i Vestindien-farten med briggen »Thea« fra Det Vestindiske Kompagni. Han fortalte spændende om sejladsen fra København til øerne med last og passagerer, samt om sejladsen mellem øerne med negre, som flyttede rundt mellem forskellige plantager.

En fætter til min moder var kapt. Niels Eriksen på »Ålborghus«, han var den yngst udnævnte kaptajn i DFDS, da han i 1913 blev kaptajn på »Koldinghus«, som gik på ruten København-Fredericia-Kolding. Mangeårig kaptajn på DFDS' »Kronprins Frederik«, Bertel Ulv, var min fætter og ti år ældre end jeg. Som ung sejlede han meget i engelske sejskibe, og der var noget at lytte til, når han var hjemme, og snakken gik. Min moders gamle onkel var mønstret

i fregatten »Jylland« under slaget ved Helgoland i 1864, hvad han gerne fortalte om, og når desuden oplyses, at der i min barndom var en del skibsfart på Vejle havn, er det vel forståeligt, at jeg fra lille drømte om at komme til søs.

I Vejle var der dengang, d.v.s. omkring 1905-1914, hjemmehørende et antal skonnerter, de fleste af dem var skibsbygger Lindtner medejer af. Af rederier fandtes Thisted & Warrer samt Carl Hansens. Sidstnævnte ejede tre kulbåde, »Bornholm«, »Rosenvold« og »Hamlet«, og af større skibe var desuden i Vejle hjemmehørende barken »Danmark«.

Endelig fandtes en overgang seks dampbåde, som sejlede på fjorden: »Munkebjerg«, »Vejle«, »Skjold«, »Carl Hansen«, »Hvidbjerg« og »Falken«. Foruden alt dette, som prægede byen og havnen, kom der i denne mange brigger og skonnertribrig-

ger fra Sverige med trælast. De tiltrak mig, og der var rig lejlighed til at lære rigningen i sådanne skibe at kende, hvad der ikke gjorde lysten til søen mindre.

Søfyrbøder

I året 1905 begyndte min morbroder som styrmand og min bror som fyrbøder ved Vejle Dampbåde, og da »Falken« skulle have ny maskine, fik min far, der var kobbersmed, arbejdet dermed. Jeg havde altså god anledning til at komme ombord i dampbådene, og derfor var det helt naturligt for mig at tage fat som fyrbøder i en af dem to dage efter, at jeg var blevet konfirmeret. Det skete 3. april 1910.

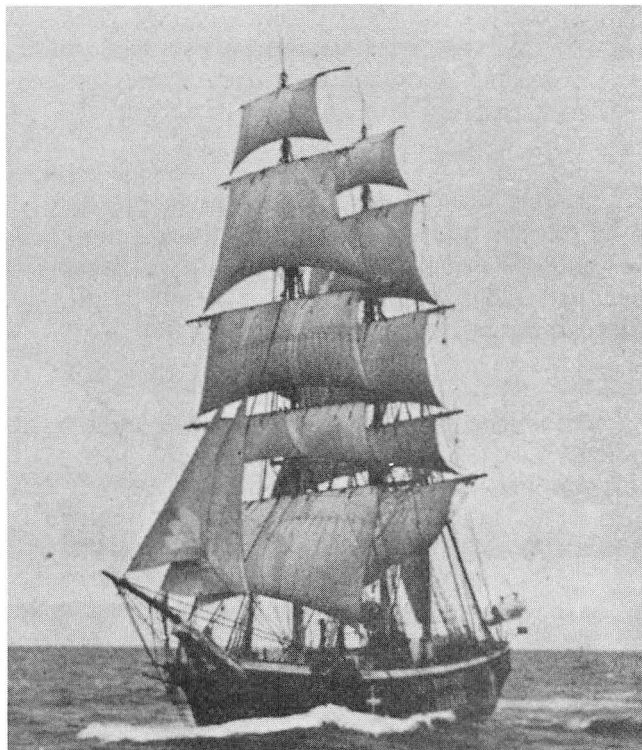
I smedelære - og så til søs

Jeg var fyrbøder i dampbådene til 1. december 1911 og gik så i smedelære. Selv om jeg ikke befandt mig rigtig vel ved det, blev jeg dog i smedien i henved halvandet år. Så var længselen efter sølivet for stærk, og jeg søgte hyre hos Kgl. Grønlandske Handel - og var heldig. Jeg kunne begynde som jungmand i barkskibet »Nordlyset« med det samme.

Jungmand i bark »Nordlyset«

Vel ankommet til København flyttede jeg ind på sømandshjemmet i Prinsesse Mariæ Stiftelse, hvor jeg fik kost og logi, idet jeg skulle arbejde på dagløn i skibet indtil nær afsejlingen. Besætningen mønstrede nemlig først kort inden denne, da man ikke kunne bo ombord, fordi skibet lå i Trangraven ved Grønlandske Handels Plads, som var lukket uden for arbejdstiden. I hine tider var der en vis romantik og hygge ved pladsen med dens stabler af trantønder, de gamle pakhuse og Trangraven, og for mig var det ganske spændende omgivelser at færdes i.

Min søudrustning købte jeg hos søekviperingshandler Fakse Pedersen på Skt. Annæ Plads, og min mors fætter, kaptajn Niels Eriksen (»Koldinghus«), var mig behjælpelig med udvælgelsen. Jeg var heldig. En »Georg Stage«-dreng var afmønstret inden det store vintertogt og havde solgt sin udrustning til Fak-



Grønlandske Handels bark, »Nordlyset«, 265 br.reg.t. Gammelgaard Christensens første sejlskib.

se Pedersen, og den kunne jeg passe. Jeg købte hans søstøvler, olietøj, stortrøje, stormhue, genser, støvlesokker og vanter, og jeg fik det billigt.

»Nordlysets« fører var Julius Hansen, som jeg i 1923 og 1924 kom til at sejle under i dampbarkentinen »Godthåb« på vest- og østkysten af Grønland. Første styrmand hed Bessel. Han havde været med kaptajn Ejnar Mikkelsen og maskinist Iversen, da de eftersøgte Mylius Erichsen og Jørgen Brønlund. Kokken ombord var også godt kendt med Grønlandsfar-ten. I 1910 havde han deltaget i Knud Rasmussens ekspedition med dampbarken »Danmark« til Kap York, hvor Thule-stationen oprettedes, og det fortalte han gerne om.

Endelig en dag var »Nordlyset« lastet og klar til at afgå, og da var kajpladsen et broget skue af mennesker. Der var »Handelens« ledelse og besætningens familie og venner, samt mange tilskuere. Slæbebåden »Bogø« bugserede os ud på inderreden, og kaptajnen, Julius Hansen, beordrede krudtflaget sat. Så snart det var hejst, kom en båd langs siden, og vi indtog den allersidste del af lasten, nemlig krudt og kugler til de grønlandske fangere. Sikkerhedsbestemmelserne fordrede, at denne del af lasten ikke kunne indtages, medens skibet lå ved kaj.

Afsejling til Grønland

Så blev sejlene slået løs og sat, der blev ladet gå fra bøjen; rejsen var begyndt, min gerning som sejl-skibssømand indledt. Hvad ville det indebære for mig, og ville det stå mål med mine forventninger? Den første del af rejsen var ikke lang, da vi ankrede op ved Helsingør. Dertil sejlede officersfruerne med, og de skulle nu i land, desuden måtte vi afvente bedding i vejret. En storm havde rejst sig, og da den var imod, måtte vi bie.

Jeg lærer sømandsskab

Denne ventetid blev for mit vedkommende udnyttet til den første indlæring af, hvad rigningens mange ender og fald hed, og det var jo noget af en opgave at blive sat på at lære. At slå røjlen løs og gøre den fast igen blev mig også vist, og i særdeleshed fik jeg besked om, hvorledes sejsingen skulle trækkes til, så der ikke var bugter, som kunne sætte sig fast. Undervisningen gik videre med sejlene, således at et førstehånds kendskab var skabt, når vi kunne fortsætte sejladsen.

Endelig stilnede vejret, og vi kunne begive os på vej for anden gang på denne tur. Jeg var med til vejr og slå sejl løs, ankeret blev taget, og vi stod Kronborg ud.

Arbejdet under dæk

Mandskabslukafet var under dæk forude, der var ik-

ke megen plads, men rent og ordentligt. Jeg lærte snart, at det var jungmanden på den anden vagt og mig, der havde til opgave at sørge for renholdelsen. Ligeledes var det vort job at hente maden hos kokken og dække bordet. Frivagten skulle vaske op for begge vagter, på formiddagsfrivagten skulle der skures borde og dørk, og skotter og kistebænke skulle vaskes af, inden vi kunne gå til køjs.

Matroserne forlangte megen opvartning, og de var på en måde officerer, idet de havde taget styrmandseksamen, men blot manglede sejlskibstid for at få udstedt deres papirer.

Kosten i Handelens skibe var god og rigelig, og det var det samme, uanset hvilket af skibene man var i. Rent kostmæssigt var det en stor overgang at komme i andre rederiers fartøjer; hvad f.eks. smør og pålæg angik, var det hverken i kvalitet eller kvantitet som i »Handelens« skibe.

Handelens flåde bestod dengang af fem større fartøjer i fart på København-Grønland, plus en del mindre kystskonnerter, som gik på kysten i Grønland. De større fartøjer var: »Hans Egede« med damp og støttesejl, »Godthåb«, der var en 3-mastet damp-skonnertbrig, tre 3-mastede barke, »Nordlyset«, »Thorvaldsen« og »Ceres«.

Huskekager i Skagerrak

Men tilbage til vort gode skib »Nordlyset«, og vor sejlads op gennem Skagerrak. Her erhvervede jeg mine første lussinger af kapt. Hansen. Jeg var af kokken sendt agter for at hente kød, som hang i kødsække i riggen, og da jeg var nået klar af kabysen, kom der en sø ind over skibet. Jeg gjorde forsøg på at løbe fra den, hvilket jo naturligvis ikke lykkedes. Da jeg igen nogenlunde kunne orientere mig, kaldte kaptajnen, som havde overværet mit kapløb, på mig, og da jeg kom hen til ham, knaldede han mig en lussing og spurgte, om jeg var klar over, hvorfor jeg fik den. Da jeg svarede benægtende, stak kaptajnen påny en lussing ud, og så fulgte der en forklaring. Når en sådan sø kommer ind over dækket, må man

ikke gøre forsøg på at løbe fra den, men skal i stedet gøre front mod den og samtidig se at få et eller andet at holde fast i. Ved at løbe med søen, har man størst chance for at blive slået udenbords. Hine tiders mentalitet var en anden end nutidens, det fremgår også af følgende træk fra Grønlandsfarten dengang.

Sparsommelighed

Ombord i Handelens skibe var forhyret mange Bogø- og Læsø-boere. Disse folk var meget nøjsomme, og ikke uden grund, idet fattigdommen på deres øer var udbredt, og især Læsø-boerne havde mærket dette. Derfor opsparede de deres rationer af smør, kaffe og kakao for at kunne tage dem med hjem til familien. Det blev fortalt, at smørrationen var større ved hjemkomsten, end da det blev udleveret, fordi det først var blevet smurt på brødet, og derefter skrabt af igen. Men sandheden var nu den, at rationerne først udleveredes til dem ved ankomsten til København og derefter blev sendt hjem. På selve rejsen fik de madfedt hos kokken, så meget han nu kunne undvære.

Som tidligere nævnt, var kosten god og rigelig i Handelens skibe. Vi fik udleveret hele brød, de såkaldte ankerstokke, men de holdt sig godt. I lukafet var der desuden en tønde med skonrogger. Når de blev smurt med smør og derefter bagt op, smagte de ganske fortrinligt. Skibsøllet og skonroggerne var også noget grønlænderne gerne ville have, når de kom ombord til os i grønlandske havne eller ved landingssteder.

I Davisstrædet

En ny lussing gjorde jeg mig fortjent til i Davisstrædet, da der kom en skosse is, som jeg ikke styrede udenom, men forsøgte at gå igennem. Det er kun det mindste af isen, man kan se ovenvande, det meste befinder sig under vandoverfladen.

Dagen efter denne tildragelse blev jeg slynget op over rattet og havnede nede i læ. Det skyldtes en stor hval, som passerede agten om skibet. Den stødte da til ro-

ret, hvorved rattet snurrede rundt og tog mig med. Da vi på vor sejlads kom til en position udfør Umanak fjord, lå vi i otte dage for tåge og vindstille. Der drev ret så megen storis og isbjerge, og når vi kom for nær, måtte vi have jollen i vandet for på den måde at hjælpe med til at få skibet væk fra disse fjælde.

Umanak

Omsider klarede vejret dog op, og der kom luft, så vi kunne sejle ind til fjorden. Her blev vi mødt af en flok kajakmænd, og to store hvalfangerjoller - roet af kvinder - kom ud til os. Lodsens, der var med i den ene jolle, kom ombord, og de to joller fik så hver en slæber og bugserede os det sidste stykke til havnen, hvor vi fik ankeret i bund og trosser i land.

Kolonibestyreren og doktoren kom derpå ombord, og den første pram løb langs siden for at afhente post og tage vores eneste passager med i land. Det var en ny formand til det stedlige kulbrud, som afløste en anden, der skulle hjem på ferie med kone og søn.

Det var en helt særegen oplevelse at komme til Grønland og se naturen og folkelivet der.

For første gang skulle jeg se, hvad jeg før kun havde hørt andre fortælle om, midnatssolen, isen, klipperne og alt det andet fremmedartede.

En dansemik oplevede jeg også under mit ophold i Umanak. Den blev afholdt i et tømrerværksted, og mange af de deltagende var i deres smukke og karakteristiske dragter. De unge piger i farvestrålende kamikker og skinddragter med perlebroderier, og de unge mænd i hvide anorakker. Der var dog også en del tilstede, som var mere enkelt klædt, måske bedre udtrykt: fattigt klædte. Men fælles for dem alle var evnen og lysten til dansen, og det var en nydelse at se, hvor de gik op i det med liv og sjæl.

Vi bidrog til sammenkomsten med skonrogger og noget af vort skibsøl.

I byen var der mange slædehunde, og når kolonibestyrerens klokke lød, udbrød de i et sandt hylekor. Selv om vi lå i havnen, kunne vi ikke undgå at få en vippetur i »Nordlyset«, idet der længere inde i fjor-

den var en stor isbræ, som til tider kælvede. Det gav nogle vældige brag, når et isbjerg fødtes. Ved dets nedstyrtning i havet opstod store dønninger, som nogen tid efter nåede skibet, der så vippede og rullede. Et isbjerg var et storslået syn med de mange lysreflekser i dets overflade.

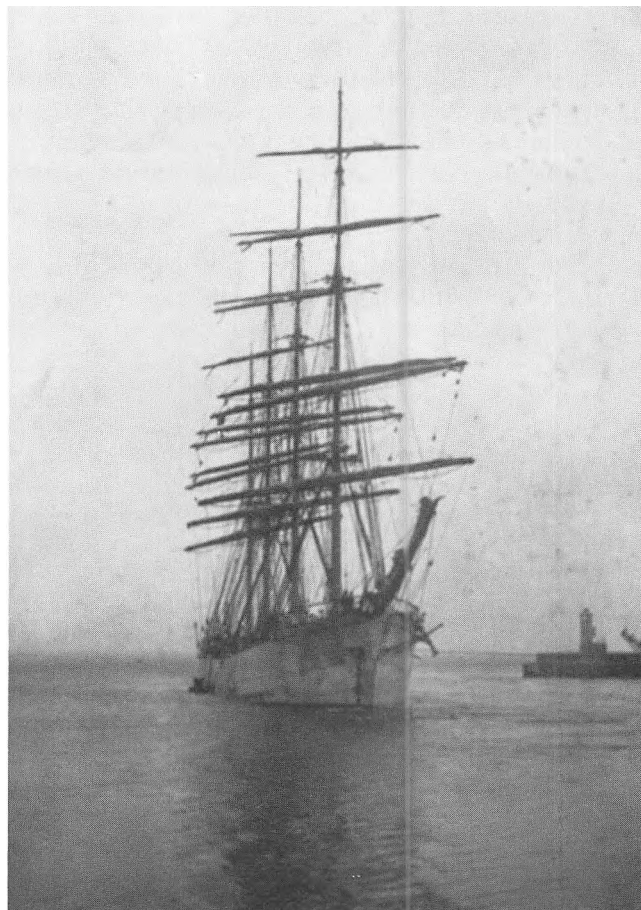
Afsejling til Danmark

Da »Nordlyset« var udlosset, indtog vi gods og post, og så begyndte hjemrejsen. Sejlene blev strakt, skibet bugseredes ud af fjorden på samme måde, som det kom ind, og kursen blev så lagt sydover.

Vi løb ind i megen storm og en masse storis, som især var mærkbar omkring Kap Farvel, men vi passerede den uden uheld. Kursen var derefter temmelig østlig, og vor første landkending blev Færøerne, den anden Shetlandsøerne, hvorefter kursen lagdes lidt sydligere. Næste kending var Lindesnæs i Sydnorge, endelig Skagen Fyr, og så gik det mod Kronborg. »Med Kronborg om styrbord igen«, står der i en af vore sømandssange, og i den situation føler man noget, som ikke rigtig lader sig beskrive. Vor sejlads forbi slottet fik et ekstra skær af højtid, idet vi samtidig passerede kongeskibet »Dannebrog« og kippede for det.

I København igen

Da vi nåede Københavns red, kom en slæbebåd ud og tog »Nordlyset« på kroen ind til Trangraven. Vor ankomst var meldt i forvejen, så der var samlet en del mennesker på kajen, ligesom ved vor afsejling, og familie og venner kom ombord for at byde velkommen. Næste dag afmønstrede vi og tog vor udrustning i land, og jeg rejste hjem til Vejle for at holde jul. Mens jeg var hjemme, hørte jeg, at »Carl Hansen«, en af dampbådene, skulle til Skagen for at slæbe en norsk 4-mastet bark til Århus. Jeg kom med »Carl Hansen« som anden fyrbøder, men skulle i øvrigt også forrette dækstjeneste, kokkerere, være behjælpelig med rengøring og udføre forefaldende arbejde.



Den firemastede, norske bark »Audun«, af Risør, som Gammelgaard Christensen mønstrede i efter »Nordlyset«.

Jungmand i firemastet bark »Audun«

Vi sejlede til Skagen for at hente »Audun« af Risør, førhen »Armedale« af Glassgow. Da jeg så barken strække sine fire høje master mod himlen - et majestætisk syn - blev jeg meget imponeret, men fik samtidig en voldsom lyst til at komme til søs med den. Jeg bad min morbror om at spørge kaptajnen, om han kunne bruge mig som jungmand, og det kunne han. I januar 1914 blev jeg mønstret i »Audun«.

Da jeg skulle på langfart med en storsejler, måtte jeg supplere udrustningen, jeg havde fra »Nordlyset«. I Århus købte jeg en skibskiste; den var nødvendig - ikke alene til opbevaring af tøj og sager, men som siddeplads i »Audun«s lukaf. Der fandtes nemlig ingen kistebænke. I »Nordlyset« havde jeg lært en del skibsmandsarbejde, som jeg nu ville komme til at udføre, men jeg manglede værktøj til det. Derfor købte jeg i Århus et merlespir, en klædekølle, en hammer, en flad- og en krydsmejsel. Jeg fik min on-

kels lighandske, men da jeg kom til Port Talbot i Wales, købte jeg en rigtig sejlhandske og sejl nåle. Hos en skibshandler hjemme i Vejle købte jeg en arbejdskniv, en Eskilstuna-kniv af den slags, som brugtes i sejlskibene. Det var en skedekniv, 25-26 cm lang, med træskaft i hvis øvre ende, der var et hul til en strop, som sikrede, at man ikke tabte den under arbejde i riggen. Skeden var af læder med en slidse, så den kunne bæres ved livremmen. Min far var sur over købet af kniven - som var helt uundværlig - han kunne ikke forstå, hvorfor en dreng som jeg skulle gå med sådan en »brødkniv«. Far satte dog en metalring om skedens åbning og en anden metalforstærkning om dens spids, da jeg bad ham om det. Disse steder var kniven tilbøjelig til at beskadige skeden. Kniven var som nævnt uundværlig, og tømmermanden i »Audun« lærte mig at slibe den skarp, mens sejlmageren og styrmændene sørgede for, at vi drenge brugte kniven rigtigt. Sejlmageren lærte mig at holde sejldugen fast, så jeg kunne skære bort fra mig selv, når jeg udskar dug. Styrmændene indprentede os, at vi altid skulle føre kniven bort fra os selv, når vi kappede linegoods og lignende. De var nærmest hysteriske, hvis de så en af os bruge kniven uforsigtigt. Det skyldtes måske, at der tidligere var en dreng ombord, hvis kniv ramte ham i låret og overskar en sene, da han kappede et stykke skibmandsgarn. Jeg havde min gode kniv endnu, mens jeg mange år senere var ansat ved Rømmø-færgeriet, men en dag, da jeg ompakkede stævnrøret, glemte jeg både kniven, en stikpasser, en krumpasser og en ståltommestok på dækket. Da jeg senere ville hente værktøjet, var kniven og det øvrige borte.

Donkeymand og winchmand

Fordi jeg både havde været fyrbøder og i smedelære, blev jeg sat til at passe donkeykedlen og køre dampspillet under losningen i Århus. Jeg var på første styrmands vagt, men det blev anden-styrmænd, der viste mig spil og donkeykeddel, som begge stod i et dæks-hus, og dermed blev jeg ganske fine venner med



Sømandskniv, Tysk.

ham. Han var en prægtig mand, bergenser helt igennem.

Under bugsering til England

Endelig blev »Audun« udlosset og var klar til at sejle, men så blev kaptajnen syg. Han måtte afmønstre, og skibet fik en ny fører, som var syvogtyve år gammel og rederens svigersøn. »Audun« forlod derpå Århus, bound for Port Talbot i England, slæbt af en engelsk bugserbåd, »Vanquisher«, fordi vi ikke havde fuld besætning. Selv om skibet var under bugsering, var der meget arbejde med sejlene på denne tur. Vi skulle føre hjælpesejl, når vinden var gunstig, men den sprang ofte og gik imod og så måtte vi til vejrs for at bjerge sejlene og gøre dem fast.

Rejsen gik gennem Den Engelske Kanal, og det blev i øvrigt min eneste tur i dette farvand, hvor meget gjorde indtryk på mig, flådestationerne, de gamle borge og borgruiner, men mest dog vraget af »Preussen«. Dette skib var verdens eneste 5-mastede fuldskib, og det strandede i 1910 ved Dover. Endnu hang der sejllaser i »Preussen«s rig, det var et trist, men alligevel imponerende syn.

Port Talbot

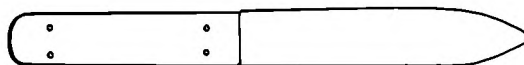
Ved ankomsten til Port Talbot måtte »Audun« gennem tre sluser, inden den nåede ind i selve dokken, og der lå skibet nogle dage, hvorpå det kom i tørdok. Ved ebbe blev vandet lukket ud gennem dokkens bund, og endnu mens vandet løb ud, begyndte vi at skrubbe »Audun«s bund. Dette arbejde var absolut ingen luksus, for skibsbunden var stærkt begroet med græs og tæt besat med langhalse. Efter endt rengøring smurte vi »Audun«s bund med patentbundfarve, ligesom roret blev eftersat, og hele arbejdet var tilendebragt indenfor fireogtyve timer. Så lukkedes vandet ind i tørdokken igen, hvilket kunne gøres uden brug af pumper, fordi der er ca. tolv meters forskel på vandstanden ved ebbe og ved flod.

Da vi var kommet ud af tørdokken, blev »Audun« lagt med en stor flåde på hver side, og på dem udlos-

sedes den ballast, som var indtaget i Århus. Så fulgte nogen ventetid, og da var der lejlighed til at se på de



Sømandskniv, Tysk.



En »Green River«-kniv fra England. Den var højt estimeret af søfolk langt ind i det 20. århundrede.



En sømandskniv af fransk eller engelsk fabrikat (De Riaz: *The book of knives*).

mange store sejlskibe, som lå i havnen bound for Sydamerika, de fleste skulle til Chile-kysten. Der var mange nationaliteters skibe, men englændere, tyskere og nordmænd var nok de stærkest repræsenterede. Endelig en dag kunne vi forhale skibet til en kajplads ved nogle hydrauliske kraner og begynde lastningen. Vi indtog briketter, som skulle til Mejillones i Chile. To nye mænd mønstrede ombord i »Audun«, og så var besætningen fuldtallig. Vi var fem nationer ombord. Kaptajnen, første styrmand og sejlmageren var fra Arendal, anden styrmand var fra Bergen og en matros fra Trondhjem. Resten af besætningen udgjordes af en svensker, en tysker, en schweizer og sytten danskere. Fjorten af disse var fra Århus, en fra Skive, en fra Falster - og så var der mig.

Før afrejsen fra Port Talbot blev der udstedt trækседler, som vi kunne sende hjem, så ens familie kunne trække af hyren. Vi ugifte kunne også få en trækседdel, så de hjemme kunne betale den gæld, vi måske havde stiftet for at udruste os til rejsen. Samtidig betragtede vi det på den måde, at en trækседdel - i tilfælde af forlis og vor eventuelle bortgang - da ville stille vore familier bedre i spørgsmålet om erstatning, idet det så med rimelighed kunne påpeges, at vor hyre var medgået til familiens underhold. På den måde stod vi ugifte faktisk som en slags familieforsørgere. Man skal erindre sig, at i hine tider var der ikke det udbyggede velfærd, som findes nutildags.

Bound for Chile

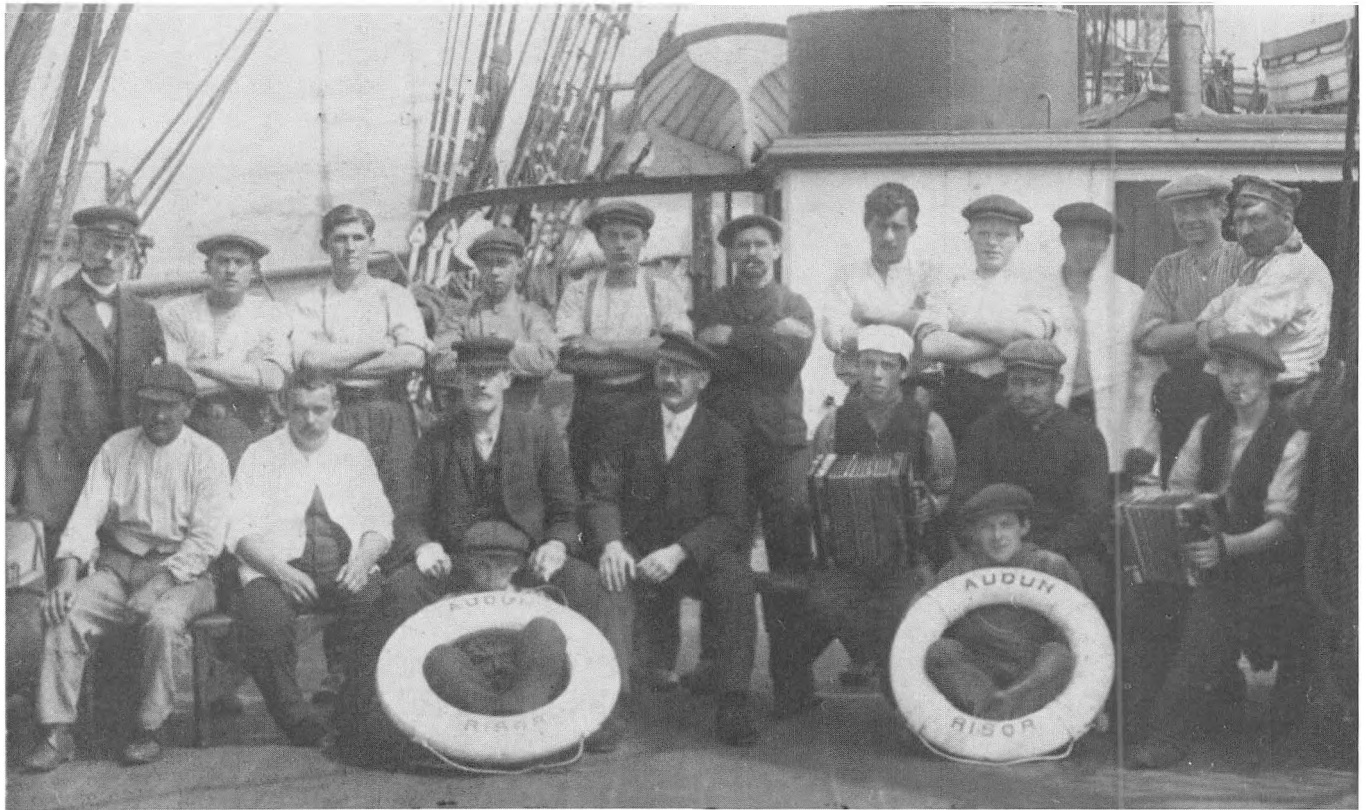
Lastningen var ret hurtigt overstået, og så begyndte rejsen til det fjerne Chile. Kursen var lagt sydlig for at nå passaten og stillebælterne, som alle ombord

længtes efter. Fire dages sejlads fra Port Talbot passerede vi den franske 5-mastede bark »France«, som var på vej hjemover. Det var et storslået syn at se dette skib i søen i »fuld påklædning«.

Livet ombord gik nu sin regelmæssige gang, mens den toskiftede vagt drejede efter dette skemas vagtperioder: kl. 12.00-4.00, 4.00-8.00, 8.00-13.00, 13.00-19.00 og 19.00-24.00. Mellem kl. 19 og 20 blev der som regel strakt sejl og braser, og eventuel sejlbjergning for natten fandt også sted i dette tidsrum. Under skafningen var alle - undtagen udkiggen og rorgængerens - til bords på samme tid. Efter skafningen gik vagten på dæk, mens frivagten kunne tørne ind - dog med det meste af søbeklædningen på, så den hurtigt kunne komme på dæk, hvis det blev påkrævet.

Hvad vagtforholdene i »Audun« angik, så var de under storm, når det daglige, løbende arbejde ikke kunne udføres, anderledes end i de andre skibe, jeg sejlede med. I de fleste skibe skulle vagten opholde sig på dækket, klar til at udføre givne ordrer. Dog, i »Nordlyset« stod vagten på trods af vejret i læ af storbåden og lavede plating, og af den grund fik jeg for resten til gavn lært at lave kabelgarnsknob. Den anvendtes hver gang en ende kabelgarn var opbrugt, og en ny skulle knobes til. I »Audun« måtte vagten opholde sig i lukafet og slænge sig på søkisterne under det dårlige vejr. Denne store behagelighed var naturligvis betinget af, at vi kom hurtigt på dæk, når der kaldtes, og det var selvfølgelig altid tilfældet. Det kunne endog ske, at en fra frivagten fulgte med vagten ud og gav en hånd med i arbejdet. Men sædvanligvis var der under storm kun tre af »Audun«s besætning på dækket, det var rorgængerens, udkiggen og »polismanden«.

En »polismand« var noget, man havde i norske skibe. Det var en mand fra vagten, som, når styrmandens fløjte lød, skulle modtage ordre og derpå kalde mandskabet på dækket. Desuden skulle han se efter, at alt var i orden på dæk, i stormvejr ikke mindst lugeskalkningen.



»Audun«s besætning. Gammelgaard Christensen sidder med en redningskrans i billedets højre side.

Beboelsesforhold i »Audun«

Mandskabskvartererne i »Audun« var dækshuse i forlængelse af kabys og donkeyrum. Her boede vi tyve mand. I et andet dækshus, midtskibs, fandtes to rum, hver med to køjer, hvor tømmermanden og sejlmageren delte det ene lukaf, mens steward og messedreng delte det andet. Agterude under halvdækket boede kaptajnen og styrmændene. I vort tyve-mands lukaf var pladsforholdene små. Det rummede tyve køjer, to skabe til skaffegrejer, luftskakt til lastventilering, en lille kakkelovn, vore søkister på dørken langs med køjerne og et bord gennem lukafet med bænke på begge sider. Dette lukaf var

vort hjem og fungerede som sove-, spise- og opholdsrum i fritiden og gav plads til alle de former for fritidssysler, vi beskæftigede os med.

Kosten var ret god efter den tids forhold, om også den var vitaminfattig. Vi fik varm mad 3 gange daglig foruden en varm eftermiddagsdrik, som bestod af enten kaffe eller te. Køletekniken var jo ikke så udbredt dengang, derfor bestod vor kost hovedsagelig af konserves, saltmad, stokfisk, ærter, bønner og gryn. Kokken gjorde, hvad der var muligt, for at variere kosten, og han bagte fireogtyve »loafs of bread« daglig, for at vi så længe som mellageret slog til, kunne få et tilskud af frisk mad.

Arbejdets gang i søen

Rejsen fra England ned til Nordostpassaten gik med rutinemæssigt arbejde på skrog og i rig. Der var faste topsgaster til »Audun«s tre råsejlsriggede master, tre mand på hver vagt. Topsgasterne efterså riggen, holdt øje med at vævlingerne var hele og stærke og reparerede skamfiling og andre skader. Med mellemrum tog de hånd-, ryg- og fodperter ned til eftersyn. De udskiftede eller endevendte det løbende gods, lavede skamfilingsmætter, og under deres ledelse tog vi alle rigningens blokke ned til skrabning og smøring.

Den øvrige besætning vaskede ned, malede, skurede dæk eller udførte andet af det arbejde, som forekommer i et skib.

Selv havde jeg travlt med eftersyn af donkeykeddel og dampspil. Under andenstyrmands ledelse rensede jeg kedlen, ompakkede dampspillet og indsmurte glidere og cylinder. Matroserne så skævt til imens, fordi de misundte mig arbejdet. Derefter blev jeg sat til at hjælpe den gamle sejlmager, hvad jeg i øvrigt gjorde en hel del af min tid i »Audun«. Sejlmageren var en god læremester. Han viste os drenge, hvordan



Gammelgaard Christensen's værktøjspose, som han syede i firemastet bark »Audun«.



Merlespir og sejlhandske - det, der er tilbage af værktøjsposens indhold.

man skærer strimler af sejldug og sækkelærred til smerting, når en wire skulle klædes. Han lærte os at sy og at lappe sejl, og af ham lærte jeg at splejse wire. Med vores hjælp gjorde han passatsejlene klar, så de kunne slås under, når vi nåede Nordostpassatens blidere vejr.

Frivagt

Nå, livet i sejlskibene bestod jo ikke kun af arbejdstid, der blev da også stunder til at snakke sammen. Om aftenen, når vi samledes på frivagten, fortalte så den ene, så den anden om oplevelser på havene og i havne. Det var både selvoplevede eventyr, og hvad man havde hørt fortælle, dramatiske hændelser, druk og erotik, som ofte gav anledning til lange diskussioner. De mange historier, de være sande eller ej, holdt kedsomheden borte, og kendte vore dages psykologer dem og omstændighederne, hvorunder historierne blev fortalt, ville de nok give dem en stor del af æren for vort psykiske velbefindende.

Kortspil og læsning hørte også til fritidssyslerne, og læsestoffet, vi havde, blev i den grad gennemløjet, at vi næsten kunne det udenad. De gamle aviser, vi havde ombord, og særlig deres storpolitiske stof, afstedkom mange diskussioner. Flere aviser talte om mulighed for krig, for kejser Wilhelm raslede med våbnene.

Vi sang en del, og alle arter sange var på repertoiret. Der var en om den flyvende hollænder, nogle om »døde skibe« uden besætninger, »De norske lodser«, »Han ville ud fra de mørke skove« og mange andre.

Her gengiver jeg efter hukommelsen en af dem.

En kold og stormfuld vinternat,
på jorden sneen lå,
en sømand ud på kajen stå,
hans skib lå klart at gå,
hans pige ved hans side står,
og hendes sorg var stor,

han trykked hende til sit bryst
og hvisked disse ord:
adjø, farvel min kære ven,
med sorg jeg går fra dig,
men du skal blive en stjerne klar,
skal lyse på min vej,
og du skal blive en tanke stor,
skal i mit hjerte bo,
så lev da vel, din egen sømand tro.

For stormen skibet satte sejl,
for hendes blik forsvandt,
hun stod og så alt efter ham,
på kinden tåren randt,
hun mindes vel de sidste ord,
han hviskede til sig,
adjø, farvel min kære ven,
med sorg jeg går fra dig,
men du skal blive en stjerne klar,
skal lyse på min vej,
og du skal blive en tanke stor,
skal i mit hjerte bo,
så lev da vel, din egen sømand tro.

Da skibet nu i søen kom,
han sygdom sig pådrog,
og førend skibet nåede land,
den kolde død ham tog.
Kammeraterne samles om hans lig,
og der blev holdt en bøn,
og førend skibet videre drog,
de sænkede ham i søen.
Adjø, farvel vor kammerat,
du var os god og brav,
vi beder her den sidste bøn,
alt om din våde grav.
Men værst det blive må,
for hende nu må ene gå,
hun misted har sin bedste ven,
men ham hun tænker på.

Da skibet kom til hjemmets havn,
og kasted anker der,
de højste flaget halvt på stang,
og kammeraterne de gik i land
og fortalte, han var død.
Men de sidste linjer, som han skrev,
til hende før hans død,
var: Adjø, farvel min kære ven,
ja, på jord vi ses ej mer,
men hist i himlens skønne herlighed,
skal vi tilsammen bo,
og aldrig mere skilles fra,
din egen sømand tro.

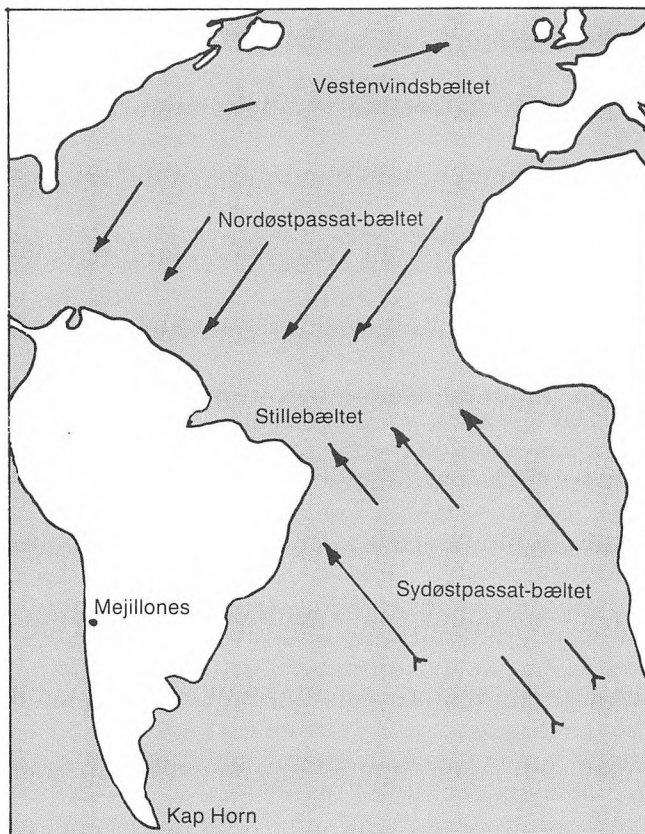
Vi sang naturligvis shanties og desuden alle de sidste døgnmelodier. Men det skete, at sindene blev højstemte, og så sang vi alle de ombordværende nationaliteters fædrelandssange. Der rådede da en højtidelig stemning.

Hvad der bidrog meget til vort tidsfordriv, var Jens Kusks »Lærebog i Sømandsskab«, som vor letmættede havde fra sin tid i »Georg Stage«. Denne bogs vejledning i udførelse af tovværksarbejder blev flittigt brugt på frivagterne, og vi fremstillede de kunstfærdigste og mest fantasifulde knob, plattinger, splejsninger, håndtag til køjesække og skibskister.

I passaterne

Da vi nåede passatbæltet, fik vi til en afveksling arbejde med at slå sejl fra og stuve dem væk og slå passatsejlene under i stedet. Og derefter gik dagene igen deres rolige gang med skibsarbejde og rortørn. Der blev flittigt vasket ned overalt, banket rust og smurt med mønje og maling. Så godt som det nu lod sig gøre, dyrkede frivagten idræt. Der blev gjort gymnastik og bokset, nogle dyrkede brydning. Vi fiskede lidt og fik derved et dejligt friskt tilskud til kosten. En haj fik vi også indenbords, men den fik efter min mening en brutal behandling, idet de ældre søfolk gik løs på den med ligesom indestængt had.

I stillebæltet fik vi en drøj omgang sejleksercits, idet vi traf en periode med meget lidt, eller slet ingen vind. I ca. 3 uger måtte vi brase efter den mindste krusning på vandet, som kunne give håb om at fange lidt vind i sejlene. Midt i det uheld var vi dog heldige at få nogle gode regnbyger, som gav et kærkomment supplement til vor ferskvandsbeholdning, idet det skulle vise sig, at denne rejse gav 152 døgn i søen. Vi slap Nordostpassaten og kom ind i Sydostpassatbæltet. Sejladsen gik støt og jævnt, og lige så støt og jævnt gik livet ombord. Vi gennemgik vore personlige ejendele, og støvler og andet fodtøj blev repareret. Efter den megen regn i stillebæltet holdt vi storvask, for nu kunne vi da få tøjet tørret.



Pampero

Vi forlod Sydostpassaten, og havde dårligt nok sluppet den før vi kom ind i en »pampero«, en af de voldsomme storme, som raser i disse farvande. Passatsejlene var endnu ikke skiftet ud med vintersejl. På en formiddagsfrivagt omkring ved nitiden kom andenstyrmand farende til ruffet med råbet, »all hands on deck«. Der skulle bjerges sejl, og »Audun« blev klædt af, så skibet kun førte undermærsejl, fok og nogle stagsejl. Vi havde knap sejlene gjort fast, da pamperoen var over os, og første gang man oplever sådan et uvejr, tror man, det er den visse undergang.

Midt i hvirvelstormen

Vi var så uheldige at komme ind i centret af denne hvirvelstorm, og oplevelsen virkede stærkt på mig. Søen var pisket op i spidse toppe og »væggene« omkring os var helt mørkegrå. Lyset, der nåede ned til os i denne »skakt«, havde et spøgelsesagtigt skær. Hvordan vi kom ud af centret, ind i hvirvelen og ud af pamperoen er mig en gåde, men skibet bar tydelige spor af det barske møde. Rigningen var et sørgeligt syn. En del af det løbende gods var sprængt og måtte fornyes, og flere af de fastgjorte sejl var slået løse og hang som trevler og laser under ræerne. Det sidste gav os dog ikke meget ekstra arbejde, da vi stadig førte vore passatsejl, og disse alligevel skulle skiftes ud med vintersejlene. At skifte hele sejlføringen blev derimod et hårdt arbejde, for efter pamperoen afløste den ene storm den anden. Skibet arbejdede mere eller mindre voldsomt i søen hele tiden, og under sådanne forhold er det besværligt at slå et råsejl under. Når sejlets øverste hjørner skal strækkes ud for at surres til rånokkene, rånens yderste ender, gøres det af mænd, som rider overskrævs på disse. De mænd, der i »Audun«s daværende situation havde de job, udførte et farligt arbejde. Under skibets slingren og huggen i søen foretog de på rånokkene vilde rejser i rummet, alt mens de strakte sejl og lagde nokbændsler uden andet at holde sig til end det, de arbejdede med.

Vinterdage i »The Roaring Forties«

Vi var nu nede i vinterregionen. Rejsen til Falklandsøerne var en hård tur, hvor »Audun« var næsten bordfyldt hele vejen. Når man skulle langs ad dækket, var det med at tage chancen i et af de øjeblikke, hvor skibet lå nogenlunde støt, samt holde sig til stræktovene. Næsten hver time skulle lugernes skalkninger og presseninger ses efter og kontrolleres i sådanne dårligt-vejrperioder.

Rejsens længde var nu begyndt at gøre sin virkning, provianten blev gradvis sløjere og sløjere. Rigtige kartofler fik vi ikke mere, men tørrede kartofler, melbeholdningen var mindre, så der blev ikke så ofte bagt frisk brød. I stedet måtte vi spise beskøjter, og det var en blandet fornøjelse, da de absolut ikke var friske mere og derfor godt ormeholdige.

Inden man spiste beskøjterne, måtte man banke dem mod bordkanten, så ormene faldt ud. Beskøjter var dog meget gode, hvis de blev oplødt lidt i vand, smurt med margarine og varmet op i bageovnen. Også stokfisken og det saltede kød og flæsk var begyndt at blive dårligt og blev afløst af brune bønner og en slags grønkålssuppe. Det vil sige, grønkål var det nu ikke, men brændenælder, dog smagte suppen helt godt.

Den ringere koster virkninger begyndte at mærkes af besætningen. Sundhedstilstanden blev langsomt dårligere, og særligt var en matros fra Aarhus ramt.

På vej mod Kap Horn

Da vi nærmede os Falklandsøerne, fik vi en periode med nogenlunde ordentligt vejr, gråvejr med friske byger, men vi havde dog for det meste røjlerne og for- og krydsbramsejl gjort fast. En af de sidste dage i juni kom vi ned til en lille ø ved Ildlandet, La Meria. Vejret var ikke dårligt, og da det endnu kun var sidst på eftermiddagen, besluttede kaptajn og styrmænd, at vi skulle gå gennem et stræde mellem øen og fastlandet. Agterude så vi det tyske fuldskib »Hebe« af Bremen, som vi havde ligget sammen med i Port Talbot. »Hebe« var lige som vi lastet med briketter til

Mejillones, og det var vel for at komme først dertil, at vi gik gennem strædet. Vi kom igennem det med nogenlunde god fart og talte undervejs tretten vrage af hvalfangere og store sejlskibe, mange af dem med synlige sejltrester i rigningen.

Det var ikke uden vemod, vi så på vrage, og vi talte om, hvad besætningernes skæbne mon var blevet. Ildlænderne havde ikke netop ry for at være Vorherres bedste børn, og det sagdes, at de i tidens løb havde medvirket til flere strandede søfolks død. Ved mørkets frembrud nåede vi gennem strædet, og kursen blev sat mod Kap Horn.

Barske dage ved »Hornet«

Umiddelbart efter midnatsvagtskiftet, slog vinden om, og storm og sne kom ind imod os fra vest. Alle mand måtte på dæk for at gøre sejl fast og få brasen op.

Min rortørn var begyndt klokken fireogtyve og kom til at vare til klokken fem, for næppe var vi på dækket, før der opstod en klaring i snevejret, så vi i månelyst kunne se Hornet ret forude. Hurtigst muligt fik vi skibet lagt over for styrbord halse, og sejlarbejdet kunne så fortsættes. Det blev et modbydeligt drøjt arbejde, for med sneen og stormen faldt temperaturen til 17 graders frost, og de svære vintersejl blev stive som brædder. Alle, der var i rigningen, knækkede neglene og fik fingerenderne slidt til bart, råt kød på den hårde sejldug. Men omsider var »afklædningen« tilendebragt, og vi lå da underdrejet for de tre undermærksejl, fokken og de underste stagejl.

Farvandet omkring Kap Horn er hjemsted for albatrosser og kapduer, som vi så mange af, og en enkelt hval var også inden for synsvidde. Hvalen var årsag til, at flere af os læste romanen »Kaskelottens Togt«, og hvalfangerens skæbne gav stof til mange diskussioner.

»Audun« drives sydpå - overisning og Beri-Beri, dødsfald

I ca. tre uger sloges vi med sne, storm og is i farvan-

dene syd for Hornet, og vi drev helt ned til South Shetlands, mødte storisen og passerede flere store isfjelde. Imens lærte vi overisningens ubehageligheder at kende. Havsprøjt og snevejr satte næsten omgående et islag på løbende gods og rig helt op til mærset, hvad der gav os ekstra arbejde med at slå isen i stykker og smide den overbord.

Under det hårde vejr og ustandselige slid måtte den syge matros fra Århus gå til køjs. Hans kræfter var blevet for få, og beri-beri-angreb slog ham helt ud. Flere og flere af besætningen rammes af sygdommen, kun dæks- og messedrenge undgik den. En halv snes dage efter at han var gået til køjs, døde den syge Århus-matros. Han blev syet ind i sejldug og lagt i en tremmekasse med gammelt jern, så han kunne synke til havbunden. Dagen efter begravede vi ham, hvor Atlanten og Stillehavet mødes. Ved middagsvagtskiftet blev han søsat. Jeg var til rors imens, men da vi lå underdrejet, var omtrent hele den øvrige besætning samlet ved midtskibshuset. Kaptajnen bad en kort bøn, forrettede jordpåkastelsen med sand, hvorefter slidsken blev løftet, og kisten gled ud i søen. Det blev forsøgt at synge en salme, men det kunne ikke rigtigt lade sig gøre, bl.a. også fordi vejret var for dårligt.

Sammen med min afløser ved roret og 2. styrmand så jeg det sidste glimt af kassen, inden den helt forsvandt i bølgerne. Stemningen ombord var - forståeligt nok - noget trykket, men tankerne om den døde kammerat fik ikke ro længe ad gangen. Den stadige storm og snevejret krævede ustandseligt vor opmærksomhed.

Nordover. Skørbug

Omsider slog vejret om. Vinden flovede lidt af, og en vis mildning i luften begyndte at gøre sin virkning. Det blev lettere at fjerne isen fra rigningen, og det kunne også lade sig gøre at holde blokkene fri for is. Så kunne vi ændre sejlføringen, og vi fik skibet under bedre kontrol, og vor sejls nordover begyndte.

I det stormende vejr var vi, som nævnt, drevet meget langt mod syd og havde megen storis omkring os. At klare op efter det ustandselige uvejr havde taget meget af vore frivagter, og hele besætningen var udmattet af det idelige, hårde arbejde og angreb af skørbug med alle dens følger, blandt andet løse tænder og tandkødsbetændelse. Jeg havde fået vand i benene, der var hævede. Trykkede man på dem, fremkom der fordybninger, som var længe om at forsvinde igen.

Ankomst til Mejillones og nyt dødsfald

Endelig, den tyvende august 1914, nåede vi havnen i Mejillones. Endnu en af vore kammerater havde fået helbredet ødelagt under rejsen, og samme dag måtte han i land for at indlægges på sygehuset i Antofagasta. Han kom der imidlertid for sent. Der var intet at gøre for ham, han døde samme dag. De to døde matrosers ejendele var samlet henne agter, og inden vi sejlede igen, holdtes der auktion over dem, og de indkomne penge sendtes sammen med de afdødes hyretilgodehavende til deres pårørende.

Noget af det første, vi erfarede efter ankomsten til Mejillones, var, at første verdenskrig var udbrudt, og i det små skulle vi allerede se følgerne deraf i denne by, som lå så fjernt fra krigsskuepladsen. Her var livligt. I havnen lå der 56 sejlskibe og fire dampere tilhørende forskellige nationer, der var englændere, tyskere, franskmænd, amerikanere, spaniere og chilenerne. Alle de store skibe var ankrede med 2 stævnankre mod land, da der kunne komme kraftige vindstød fra landsiden. Agterud havde man et varpanker.

Byen bestod stort set af to gader. Den pæne gade med butikker og restaurationer og den anden gade, der mest husede bordeller. Bygningerne var overvejende faldefærdige træhuse, men da det sjældent eller aldrig regnede, behøvede husene ikke at være helt tætte.

Bordellerne havde god søgning af de mange søfolk fra reden og havnen.

Løsning og lastning

Vi lå seks uger i Mejillones, og det skyldtes den tids langsommelige losse- og lastemetoder. Vore briketter blev hevet op fra lasten og over i pramme, som så sejlede til land med dem. Ligeledes havde vi jo kun eet dampspil, så det tog sin tid. På samme måde blev vi lastet med salpeter i sække. Først blev det i pramme sejlet ud til os, derpå hevet fra prammen ombord til os og ned i lasten, hvor det så skulle stuves. Hivningen med spillet foregik på den måde, at en løber var skåret gennem en blok på dækket og en på rånokken. En mand tog tørn med løberen om spilkoppen, der sad på en aksel ført gennem skottet i donkeyrummet. Et såkaldt sling blev firet ned i prammen, hvor sækkene anbragtes i slinget. På signal fra prammen blev slinget hevet op og ind over lønningen til lastlugen. Her skulle der fires lige tilpas til, at slinget kunne gå ned gennem lugen ned på stakken i lasten. Der blev det taget af krogen, og et par mand rejste sækkene og anbragte dem på ryggen af de mænd, der stuede lasten.

Sparsom landlov

I de 6 uger vi lå der, havde hver vagt kun een landlov, idet der ofte var store slagsmål mellem tyskere, englændere og franskmænd. Besætningerne fra de andre skibe deltog sammen med dem, de i øjeblikket syntes bedst om. Det kunne til tider udvikle sig til nogle vældige slag, og de ridende politibetjente - der var 52 af dem - havde nok at gøre med at holde gemytterne i ave. Af og til endte nogle i spjældet. Landlovsbevillingen var ret indskrænket, varede kun fra middag til klokken atten. Det havde bl.a. sin begrundelse i, at politiet ikke ville garantere nogens sikkerhed efter mørkets frembrud. Selv var vi i øvrigt heller ikke interesseret i at gå i land. Kaptajnen var i land hver dag med en matros som

sejlede jollen. To af vore folk havde dog en landlov, som jeg tror, de sent glemte. Den ene matros havde fået for meget at drikke af en sød, men ret stærk drik som blev kaldt pisko. Drikken slog lige på een gang, og så var alt faktisk glemt. Matrosen var kommet helt ned på broen og ventede på, at jollen skulle komme og hente ham og os andre, som også var i land. Han faldt i søvn, og 2 politibetjente, der i det samme kom forbi på deres heste, tog ham og spændte hans håndled fast mellem de to heste, og så red de i trav til politistationen.

Vi andre så, de kom med ham. Han forsøgte at løbe lige så stærkt som hestene, men det lykkedes selvfølgelig ikke, hvorfor han faldt og blev slæbt hen ad jorden. Hans nye khakitøj var fuldstændigt slidt op fra brystet til nedenfor knæene. Næste dags middag kom der bud til skibet, at han kunne afhentes mod betaling af 60 pesos. Mærkeligt nok havde politibetjentene ikke taget, hvad han havde i lommerne. Både cigaretter, tændstikker og en halv flaske pisko var i behold, da han vågnede i brummen, så han fik sig både en drink og en smøg, inden han blev hentet ud for at strigle 8 heste, inden han blev frigivet. Han skulle ikke i land mere efter den behandling.

Den anden, som fik et minde om sin landlov, var en nordmand, der pådrog sig en kønssygdom efter et besøg i et bordel. Han fik forhudsbetændelse og en betændelse i urinrøret, så penishovedet næsten blev så stort som en knytnæve.

Operation uden bedøvelse

Der blev sendt bud efter en læge, som skulle se på »sagerne«. Lægen var en fortrukket englænder. Da han så, hvad det drejede sig om, forlangte han gjort klar til at operere på lukkebordet. Der blev skuret så godt, som vi kunne og et par udvaskede melsække blev lagt over bordet, hvor patienten blev anbragt. Fire mand skulle holde i arme og ben på gutten, og jeg holdt et fad med varmt vand, hvori instrumenterne var kogt. Lægen, der havde været henne agter, kom nu sammen med 1. styrmand, og en operation,

som jeg sent skal glemme, tog nu sin begyndelse. Lægen begyndte at tale med den syge, og spørge ham, om ikke det var en dejlig pige, han havde fået fat i, og om det havde været et godt besøg hos hende. Nu skulle han kun tænke på, hvor dejligt, han havde haft det sammen med hende efter den lange tid i søen. Bedøvelse var der ikke tale om, ikke udover at lægen tog sig en forsvarlig hivert af whiskyflasken, og så skred han til værket. De 4 »holdere« fik besked på at stramme grebene, for nu gik det løs, og derefter førte han en lang kanylen ind i den syges penis. Da kanylen var ført ind, trykkede han på enden af kanylen, og der blev nu udløst to små knive, som gik helt igennem penis. Lægen trak nu kanylen ud, hvorved kniven flækkede penis i to dele. Materie og blod væltede ud og jeg måtte vende mig om, det var mere, end jeg brød mig om at se. Lægen kommanderede nu med styrmanden, der gav ham instrumenter, hvormed han skræbte dårligdommen, hvorpå han rensede sårene og syede dem sammen. Da de var lægt, sås kun to smalle hvide ar.

»Audun«s master var gule, men under havneopholdet blev de malet hvide, ligesom også ræerne blev malet. At male ræer er ikke noget let job, som jeg dog tildels var forskånet for, da jeg kørte dampspillet. At ligge i perterne og male de store ræer på undersiden var besværligt.

Under vort seks ugers ophold i Mejillones forbedredes sundhedstilstanden ellers ganske betydeligt, hvilket skyldtes frisk proviant, som vi da fik. Grøntsager og frugt var ofte på spisesedlen, foruden den frugt vi selv købte og spiste. Blandt de uoprettelige skader var blandt andet, at mine tænder var ødelagt.

Arbejdsulykke ombord

Een af de sidste dage inden vi var færdig med at indtage vor last, skete der en ulykke, som medførte, at vi blev endnu en mand »for kort«. Et sling faldt ud, og een af sækkene ramte i faldet en letmatros, en falstring, som vi desværre måtte sende i land på hospi-

talet, så langt væk som Valparaiso. Nu manglede vi tre mand.

Omsider var vi færdig med indtagning af last, og slæbebåden havde givet os vand. Da den sidste sæk salpeter blev hevet ombord, begyndte en speciel ceremoni. Sydkorset blev hejst på fokkestaget, det var to klare lanterner over hinanden, og to røde lanterner ved siderne. En kraftig klokkeringning tog sin begyndelse, og den bredte sig fra skib til skib. På et givet tidspunkt, var alle skibene med i ringningen, og det gav en kolossal larm over hele bugten. Ind imellem tog ringningen noget af, men kort efter var flere skibe igang igen. Denne klokkelarm varede hele natten, og hos os var det en festaften, hvor vi fik ekstra forplejning, bl.a. med 2 flasker dansk snaps, der var sendt hen til os i lukafet. Der blev spist og drukket, fortalt historier og sunget shanties, og skulle en mand på dækket i et »lovligt« ærinde, slog han et par klemt på klokken, og omgående forplantede ringningen sig til øvrige skibe bugten rundt.

Den sidste, der salutede os med klokken, var det tyske skib »Hebe«. Næste morgen tog kaptajnen i land og ordnede de sidste formaliteter inden vor afrejse. På vej til land gik han på siden af »Hebe« og forærede dem en flaske snaps, hvilket udløste 3 hurraråb.

Dagen efter at lastningen var færdig, og festen var overstået, blev lugerne skalkede, alt gods som havde været i brug under losning og lastning blev stuvet af vejen, og dækket blev spulet af for både briket- og salpeterstøv. Vi blev slæbt ud på yderreden af en slæbebåd, for at give plads for et andet skib. Vi ankrede op igen, men denne gang kun for et enkelt anker. Dels ventede vi på en eventuel forstærkning af besætningen, og dels ventede vi på at få opgivet vor nye destination. Under vor korte slæbetur ud til ankerpladsen var vi blevet hilst med rungende hurraer af alle de øvrige skibe, uanset nationaliteter. Vi måtte svare igen, så vi var efterhånden godt hæse, inden vi var forbi rækken af skibe.

Til søs igen

Vi i besætningen vidste ikke, hvor vi skulle afgå til, nogle gættede på Hamborg, andre på Falmouth. Sidst på eftermiddagen kom kaptajnen med et par søfolk, som på det nærmeste blev hevet om bord, da de mildt sagt var meget fulde. De blev lagt ind i de to køjer, som var blevet ledige efter vore to døde kammerater. Det eneste udstyr, de havde med sig, var et par æsker så store som cigarkasser, hvori de havde barbergrejser o.l. En pose the og en flaske pisko udgjorde resten af deres ejendele. Da de næste dags eftermiddag kom til sig selv igen, var vi under sejl. Så snart kaptajnen var om bord, lettede vi, strakte sejl, stoppede ankerklydsene og var søklar. De to nye mænd viste sig at være en jovial amerikaner og en lille, meget overtroisk irlænder, som begge let gled ind i hverdagen og vagterne.

Vi skulle til Helsingør og talte om, at det kunne være spændende at komme igennem den nye Panama-kanal, men da det var for dyrt for et sejlskib, blev kursen sat sydover. Vi skulle rundt Kap Horn igen. Medens vi havde ligget i havn, havde vi fået en forsyning af aviser, både tyske og engelske, og nu blev der diskuteret krig efter en større målestok, men alle var stort set enige om, at med de opfindelser, der var gjort på våbnenes område, kunne det højst vare seks til otte måneder, før krigen igen var afsluttet... måske endda før vi nåede til Falmouth.

De aviser, vi havde fået ombord, indeholdt en mængde beretninger om englændernes og tyskernes »krigslykke« på fronterne. Deres forskellige opfattelse af tabstal, dræbte, sårede, fangne og savnede, bevirkede, at vi gav os til at tælle sammen på disse tal, og vi kom da til det resultat, at Europa snart var mennesketom.

Rundt Kap Horn i fint vejr

Vi var heldige med vejret ved Kap Horn. En dejlig solskinsformiddag med kun røjlerne gjort fast gik vi rundt. Farten var god, og vi styrede efter Falklandsøerne. Livet ombord gik sin rolige gang, men dog

hændte det af og til, at én fik et anfald af sejlskibspsykose, men i medicinkassen fandtes piller, som kaptajnen udleverede af, og så gik det i lave igen. Kursen blev efterhånden lagt lidt østligere, så vi styrede efter Tristan da Cunha for at få fat i Sydostpassaten. Vi løb ind i et tropisk uvejr, som var af en skønhed, der næsten fik os til at glemme uvejrets farlighed. Lyn og torden knitrede og buldrede omkring os, og sommetider så det ud som om rigningen var illumineret, det var den såkaldte St. Elmsild, vi så. Vi kom op i Sydostpassatbæltet uden større genvordigheder, og kursen blev en kende vestligere igen. Under denne del af vor hjemfærd måtte jeg tre gange afløse stewarden, som havde kikket for dybt i flasken og måtte gå til køjs for at »hvile sig«.

Vi lapsalver

I det gode vejr i passaten blev »Audun«s rigning lapsalvet. Vi hang højt til vejrs med hver sin tjærebiks og en visk værk, med hvilken vant, barduner og stag blev indsmurt. Det blev vore hænder og tildels vort tøj også. Man måtte - ligesom når man maledede til vejrs - være meget omhyggelig med ikke at spille. Dryp på dækket kom man til at skrabe af i sin frivagt.

Jul

Juleaften var vi på højde med Natal på Brasiliens nordøstlige hjørne. Vi kunne se lysene i land, og der var nok nogen, som godt kunne lide at være derinde for en aften. Vi havde roligt vejr og fik derfor en rolig jul ombord. Som ekstra proviant fik vi risengrød, og der var bagt julekage til kaffen.

Ferskvandet rationeres

Imellem jul og nytår fik vi en ubehagelig overraskelse. Tømmermanden skulle pejle vore ferskvandstanke, og i den tank, vi pumpede af, var vandstanden kun 3 tommer, og den anden tank var tom. En undersøgelse viste, at bundhanerne i tankene ikke var blevet rigtigt lukkede igen efter tankrensning, med-

ens vi lå i Mejillones. En streng rationering af vandet blev nu indført. Vi havde også haft vandrationering på nedturen, men det var på grund af frostvejret og overisningen, som vi da havde været ude for.

I den følgende tid var vi meget bekymrede på grund af den knappe vandbeholdning, men omsider var vi heldige. I stillebæltet, som vi kom godt igennem, fik vi omsider regn. Der blev omgående rigget sejl til, som kunne opsamle de kostbare dråber, og på denne måde lykkedes det at få suppleret vor vandbeholdning. På 4-lugen havde vi en vandtank, som opsamlede så megen regn, at det blev muligt for os at starte et større vaskeri af tøj og køjetæpper, ligesom vi selv badede, og det gav et helt utroligt velvære med en sådan renselsesproces.



Sargassohavet

Ligesom på udturen havde vi alle blokke nede fra rigningen til skrabning og smøring, og mens dette og andet arbejde skred frem, var vi efterhånden kommet så nordligt, at vi befandt os på den østlige side af Sargassohavet, og var begyndt at komme ind i tangbælterne. En større rigdom af fisk omgav os. Der var delfiner, bonitter, flyvefisk og hajer.

Vi fangede flere bonitter, og andenstyrmand var så heldig at tage en springer med harpunen, det gav et kærkomment tilskud til provianten, samt lidt afveksling i kostplanen med fersk mad. Samtidig udsatte det »henrettelsen« af vores gris, som ellers var nært forestående.

Da vi mødte drivende tang, begyndte så den ene, så den anden ombord at fortælle historier om forsvundne skibe, som nu skulle ligge dybt inde i Sargassohavets tangmasser. Ifølge skrønerne, som blev fortalt, var det muligt at finde skibe af næsten enhver art inde i tangmassernes centrale del; sørøverskibe med ufattelige rigdomme ombord, dampere, som var ved at ruste op, skibe med hele sejlføringen stående og besætningens skeletter liggende rundt omkring.

Her er, meget kort gengivet, en af historierne. En spansk sørøver, hvis skib var løbet fast i tangen, gik med nogle af besætningen fra borde, og det lykkedes dem at komme i land på en lille ø ved San Juan. Af luger og planker fra andre skibe lavede de en bro henover tangen, og nåede ad den vej tilbage til deres skib. Der tog de så, hvad de kunne bære af ædle metaller, perler og lidt vand. Af materiale fra skibet byggede de en flåde, og med deres kapper som sejl og korte plankestykker som årer, nåede de fri af tangen. Vandmangel og sygdom gjorde det af med mange af dem, og kun få lykkedes det at komme frem til øen. Det skulle være en sørøvers dagbog, som var grundlag for beretningen, jo, der kunne sandelig fortælles historier i sejlskibene. Jeg har endnu en lille flaske med sargassotang i fra den gang, og den holder sig helt godt.

Storm ved Azorerne

Vor kurs blev igen lagt på den østlige side af nord, og det gik nu efter den engelske kanal. På højde med Azorerne fik vi atter vinterstorme. Stewarden havde en af sine perioder på flasken, og jeg måtte optræde som kok.

En dag, lige før middag, kom der en »brækker« ind over bagbords side og slog øverste fyldning ud af den luv kabysdør. Kabysen blev fyldt med vand, og en stor grydefuld gule ærter, som lige var klar til afhentning, flød rundt med flæsk, kød, kartofler, kul, aske, mel og mig selv. Jeg var blevet slået omkuld. Det gav anledning til en god latter blandt den øvrige

besætning. Middagsmad fik vi altså ikke den dag, men efter en nødtørftig oprydning og rengøring og tømmermandens udbedring af den splintrede dør, blev der i al hast lavet et improviseret måltid af brød, konserves og kaffe. Dette her skete en fredag, og om mandagen var det galt igen. Jeg skulle midtskibs og hente vand, og da jeg havde travlt, løb jeg henover dækket. Hastværk kan være lastværk, jeg glemte at se mig for, og en brækker, der kom over den luv lønning, slog mig overbord i styrbords side. Jeg kan endnu se for mig, da skibet hævede sig i søen, og jeg så dets bund med bevoksningen af græs og skæl. At jeg kunne drukne, havde jeg ingen tanke for, men da skibet igen lagde sig med den læ lønning i vandet, der atter flød ind over skibet, fulgte jeg med. Jeg kan endnu huske en læseport, som smækkede op og i, men husker så ikke mere. Kaptajnen, som havde stået på forkant af halvdækket, syntes, at det så ud som en mand, der flød ind over lønningen, og derfor sprang han ned på dækket og fik fat i mig, lige før jeg igen var på vej ud gennem læseporten. Den tur i vandet gav tre dage i køjen, så var jeg på højkant igen, men øm og forslået over hele kroppen. Heldet var med mig.

Møde med »Lusitania«

Vejret bedredes igen, og alle sejl blev sat. På hele rejsen fra Chile havde vi kun mødt et skib, en modgående sejler ved Hornet, nu mødte vi et andet skib, nemlig passagerlinerens »Lusitania«. Den gik lige agten om os, og vi havde sat signalfag med spørgsmål angående passage gennem den engelske kanal. Lusitanias signalgaster svarede ikke på dette, så vi spurgte, om der endnu var krig, og hertil svarede de ja. Der blev ikke lejlighed til mere korrespondance, før de var borte, og vi var noget forknytte, da vi havde været i søen i mange måneder og tørstede efter at få noget at vide. »Lusitania«s passagerer var samlet langs lønningen, og de vinkede begejstret til os, og vi vinkede til dem. Det har nok været en oplevelse for passagererne at se et sejlskib i fuld mundering.

Hård storm

Vejret friskede igen op, hvilket bestemte udfaldet af et skibsråd, som blev afholdt. Der drøftedes, om vi stadig skulle styre efter den engelske kanal, eller gå norden om Skotland. Vinden var gunstig for rejsen norden om, og vi enedes om at udnytte vejret og få en hurtig sejlads. Vinden friskede mere og mere fra syd, så vi lænsede afsted for 3 undermærssjæl, rebet store overmærssjæl og fok og stagsejl. Det gik strygende, vi løb atten knob og havet frådede om os. Søen var høj, og vinden tog til i styrke, så vi måtte gøre overmærssjæl fast. Store- og krydsundermærssjæl blev svigtet d.v.s., at det halve af sejlet blev gjort fast, og så var kun fore undermærssjæl og fokken sat i deres fulde areal.

To mand var til rors ad gangen, og de var gjort fast med en sejsing. En nat gik det galt for os. Amerikaneren og jeg var til rors i timen før midnat, og når »Audun«s agterende var nede i en bølgedal, kunne jeg ikke lade være med at kikke agterud efter de store søer. De søer, der kom rullende med skum på toppen, var højere end vores mesangaffel, og tit så det ud, som om de ville rulle ind over agterdækket. I sidste øjeblik gik skibet dog frem, og bølgen løb under os og hævede »Audun« på toppen, så vi fik en vældig rutchetur ned igen.

Ved to-tiden gik det galt. Rorgængerne, polismanden og udkiggen stod lige og skulle ud af lukafdøren for at løse af på de forskellige poster, da katastrofen indtraf.

To mand over bord, svære havarier

En sø rullede ind agter fra, og skibet kunne ikke løbe fra den. Vandet fossede frem, forbi ruffet, langs ad dækket og op under bakken. Skibet var bordfyldt, kun bakken og øverste kant af ruffet var oven vande. En tysker, der var udkig på det tidspunkt, kunne fortælle det bagefter. Det var natten mellem anden og tredje februar 1915, og vi var tværs af Irland. Så snart søen var løbet noget af igen, blev frivagten purret, og i løbet af kort tid var vi alle på dækket. Så

snart lukafdørene blev åbnet, fossede vandet ind. Skipper og første styrmand var også hurtigt på dækket, og en schweizer og jeg blev sendt forud for at kappe fokken og foreundermærssjæl. Det var hurtigt gjort, blot en kniv i dugen, og det gav et par smeld, så fløj sejlene ud af ligene. Først ordnede vi fokken, og derefter undermærssjæl. Vi skjulte os så godt vi kunne bag råen, og havde hænderne gennem en håndpert, men alligevel undgik vi ikke nogle slemme rap over fingrene.

På dækket herskede travlhed. Skibet skulle lægges op i vinden, men det var vanskeligt, da sejlene var væk. Store- og krydsundermærssjæl var fløjet, stagsejlene og stormmesanen og forreste stængestagsejl var de eneste sejl, der blev halet ned og reddet. På halvdækket stod det slemt til, de to rorgængere var skyllet ud. Af sejsingerne, de var surret med, hang blot et par stumper, og iøvrigt var rattet og rorkisten borte. Andenstyrmand var forsvundet. Kahytskappe og -skylight og lønningen hele halvdækket rundt var væk, kun det agterste scepter med lanternen var blevet stående. Mesanbommen var knækket i tre stykker, en af stumperne fandt vi oppe under bakken, og her lå også vores 60-årige seilmager. Han var polisman på dækket og havde netop været rundt for at kontrollere lugerne, da søen kom væltende ind over os. Af vandmasserne blev han presset helt op i stævnen og klemt fast af tovværk og forskelligt vragods. Kort tid efter, at han blev fundet og befriet, var han igang igen, han havde hverken sår eller brækkede lemmer. »Audun« var slemt raseret. Begge redningsbåde, som stod på ruffet, var knust. Giggeren og jollen agter, som stod på galger foran halvdækket, var borte og det var båddaviderne også. Den forreste af de svære galger var vredet sammen som en proptrækker. Mærkeligt nok stod vandtanken, som vi tidligere på rejsen havde surret på 4-lugen, på sin plads, surringerne havde holdt. Øverste fylding i den agterste dør i midtskibshuset var slået ind, og huset var fyldt med vand. Det agterste rum var delt med et langskibs skot og et tværskibs. Der var et firemands-

lukaf for, agter var der et tomands- og et enmands-lukaf. Skottene var knust af vandet, som kom ind gennem den kun cirka halv-kvadratmeter store dørfylding. Kompasser og nathuse var slået udenbords, et bådkompas var det eneste, vi havde at styre efter.

Andenstyrmanden er kvæstet

Omkring tre timer efter at vore havarier fandt sted, hørte vi pludselig lyden af en trillefløjte, og en undersøgelse viste, at det var andenstyrmand, der forsøgte at påkalde vor opmærksomhed. Han var blevet slynget op på ruftaget, hvor han lå fastklemt mellem en wiretromle og en bådklampe. Hans højre arm og ben var brækket, og så forsigtigt som vi kunne, tog vi ham ned og anbragte ham i en køje. I salon og kamre agter havde vandet stået højt, men ved øsning lykkedes det efterhånden at få det ud, så andenstyrmand kunne blive behandlet der henne. Kaptajnen, stewarden og et par mand mere fik ved hjælp af trælistere og forbindinger lagt styrmandens arm og ben i stræk og derpå forbundet. At det var gjort ganske godt, fik vi at vide seks uger senere, da lægerne på sygehuset i Farsund, hvor andenstyrmand blev indlagt, undersøgte ham. De beundrede faktisk det lægearbejde, som var udført under så vanskelige forhold.

Da den allerførste opklaring var til ende, blev en presenning rigget til som mesansejl, mens et nødror blev konstrueret. En bom lempedes udenbords agter, og den blev fastgjort med et par wirer, der var skåret gennem en talje. Nu kunne vi styre igen.

Vi nåede midten af næste formiddag, inden der var klaret så nogenlunde op og bødet på de værste skader. Arbejdet gik godt fra hånden, men vi var noget beklemte over tabet af vore to kammerater, en matros fra Århus og en letmatros fra Skive. Forholdene ombord var heller ikke opløftende, alt var vådt.

Flere skibskister var slået i stykker - også min - og det våde indhold flød på dørken. Køjetøjet og alt andet tøj i lukafet var vådt, tøjet, vi havde på, var vådt, og intet kunne vi få tørret. Når vi kom på dækket, blev vi med det samme helt drivvåde igen. Det lykkedes at

få lavet kaffe, og kaptajnen gav en snaps til. Varm kaffe og brændevin strammede op for en stund. Måltiderne faldt meget uregelmæssigt de første døgn efter ulykkesnatten, for fyret i »byssen« slukkedes ustandseligt. Vi drev jo nemlig og kunne ikke gardere os mod søerne. Skibet havde ingen sejlføring og kun nødror, hvorfor det ikke var rigtig styrbart.

I modsætning til sejlmageren, som efter sin »befrielse« viste sig vedvarende frisk, blev irlænderens helbred dårligt, og han skrantede. Vi andre sled bravt i det, og efter 2 døgn forløb blev en ny mesan og stængestagsejl slået under og sat, men det varede 9 dage, inden de øvrige sejl var slået under og strakt. Ved hjælp af planker og bolte blev et rat lavet. Roret, som vi regnede med var væk, viste sig stadig at være i behold, så da vi havde repareret styremaskinen, hvori nogle stænger var bøjet, havde vi det hele under kontrol igen. Vi lå underdrejet i 16 dage og drev godt op efter Island. Vi fik flere snebyger, vi var da næsten ligeså højt mod nord, som »Audun« på udturen havde været mod syd, og efter solens stilling var det næsten samme årstid som dengang.

»Audun« under sejl igen

Vejret blev bedre, vi kom under sejl igen og krydsede sydpå, sejlede forbi Færøerne og norden om Shetlandsøerne, ind i Nordsøen. På højde med Stavanger mødte vi det første skib, siden vi så »Lusitania«. Det var DFDS' eksportbåd »Olga« af Ålborg, der havde neutralitetsmærker på siden, 2 dannebrogsglæder og »OLGA«, DANMARK. Vi satte flag og spurgte om krigen.

Da »Olga«s kaptajn så, at »Audun« var en langfartstrader med meget havari, gik han så tæt på siden af os, at han kunne råbe til os. Han fortalte om krigsforholdene; at stormagterne endnu ikke var færdige med at mobilisere, at tyskerne havde erklæret Rusland krig, og at de gik frem både på øst- og vestfronten.

Han fortalte også om de tyske undervandsbåde, der opererede meget i Nordsøen, og at skibene derfor gik

op langs Norskekysten omtrent til Bergen, inden de satte kursen efter Skotland. Vor kaptajn takkede meget for de gode oplysninger, han havde fået, og vi braste op igen, mens »Olga« slog »frem«, og vi skiltes.

I havn i Farsund

Da vi var kommet ned til Lindesnæs med kurs efter Skagen, skiftede vinden, og kaptajnen og styrmanden blev enige om at gå ind til Farsund. Vi var næppe nået indenfor de første skær, da en engelsk hjælpekrydser dukkede op - den ville nok have haft fat i os, men vi var jo bjerget. Snart så vi to små norske torpedobåde, der hjalp os ind i havnen. I Farsund kom vor kvæstede andenstyrmand og ireren i land, den sidstnævnte havde fået en mægtig svulst på højre arm. »Audun« lå et par dage i havnen, mens vi fik et nyt kompas og afventede en slæbebåd, som bugserede os til Arendal. Der fik vi endnu et kompas og to nye nat-huse, desuden blev der foretaget en del reparationer, som var så nødvendige, at de ikke kunne vente, til skibet kom på værft.

Mens vi lå i Farsund, sendte kaptajnen breve om de natlige ulykker i Atlanten til de omkomnes efterladte. I Arendal modtog han svarbrev fra Skive-letmatrosens mor, som fortalte, at hun hørte sin søn kalde den nat, han blev slået overbord, og i et samtidigt syn så hun ham ligge i det frådende hav. Hun så også for sig et ur, som hang i et sky-light på »Audun«, og fra det kendte hun klokkeslettet for ulykken. Oplysningen om denne mærkelige hændelse gjorde dybt indtryk på os, og nu, da jeg skriver dette, erindringer jeg en lignende tildragelse, som kort skal gengives her. Kulbåden »Bornholm« af Vejle skulle i foråret 1916 sejle en pligtsejls for englænderne. »Bornholm«s kaptajn, Abrahamsen, havde sin søn ombord som førstestyrmand, og han foreslog sønnen at tage ferie under denne rejse. Sønnen afslog i første omgang, men da kaptajn Abrahamsen hårdnakket insisterede på det, gik hans søn dog i land på ferie, hvorpå en ny førstestyrmand mønstrede, og »Bornholm« gik til søs. En nat på rejsen forliste skibet i Nordsøen, nær

Den engelske Kanal, og denne nat hørte styrmand Abrahamsen sin faders stemme sige »farvel«.

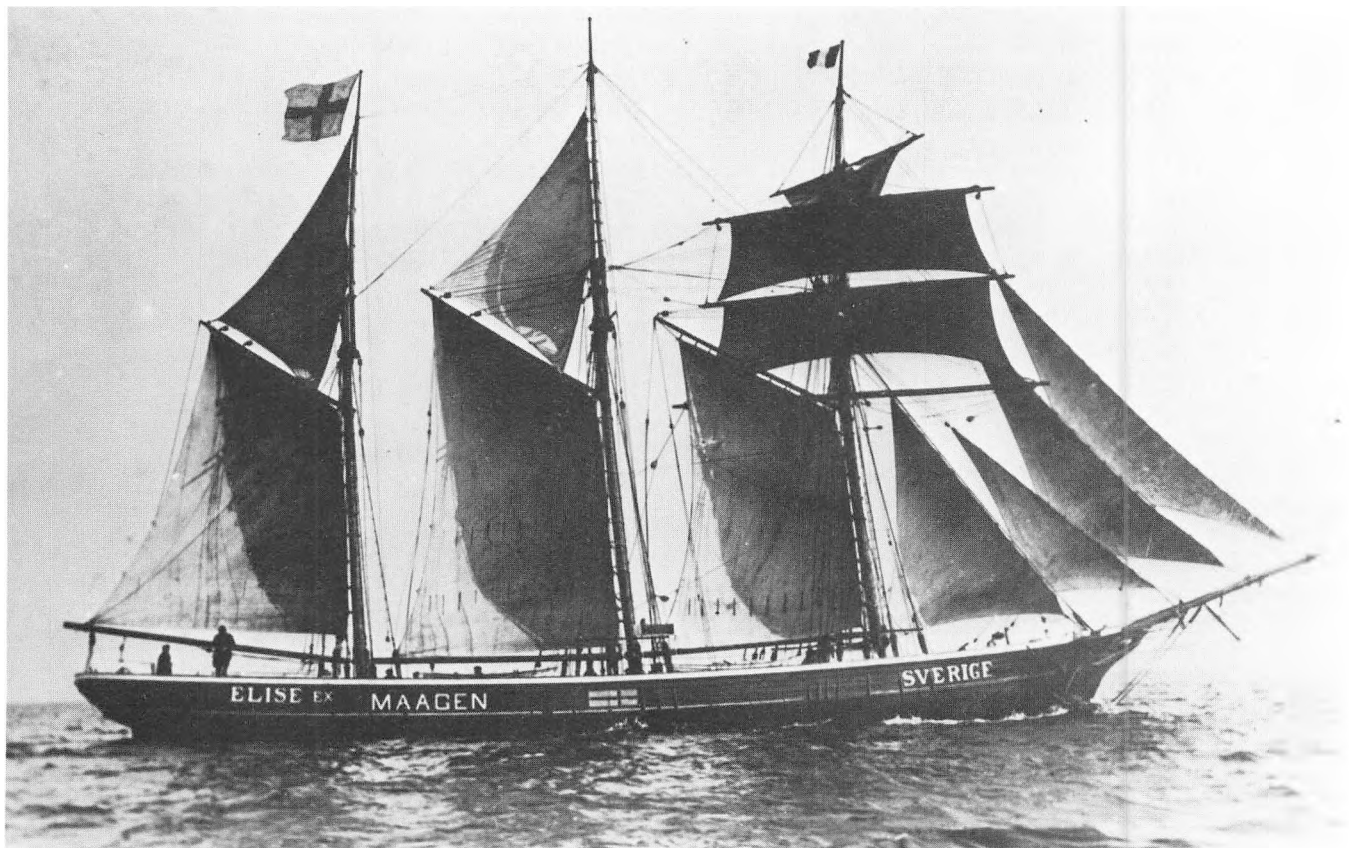
I Arendal kom førstestyrmands kone og datter ombord. Far og datter var lidt fremmede for hinanden, skønt hun var fyldt tretten år. Man kan jo godt sige, at han havde været længe væk hjemmefra.

Kaptajnen ville have den gamle sejlmager til at afmønstre, mens vi lå i Arendal, for hver gang han var i havn andet sted i Europa, busede han hele hyren op, og kom aldrig hjem. Ganske vist var sejlmageren ungkarl, men kaptajnen syntes, at det var trist at han aldrig kunne samle en skilling til hjemrejse. Men sejlmageren ville ikke i land.

Afmønstring i Helsingborg

I Arendal fik »Audun« ordre på at gå til Helsingborg i stedet for Helsingør, og vel ankommet til Helsingborg blev det meste af besætningen afmønstret. Kaptajnen forsøgte igen at få sejlmageren til at gå i land og tilbød at sende hans afregning hjem og kun udbetale ham penge til en glad dag i København, men der var intet at gøre. Sejlmageren ville blive ombord. Tre dage efter, at jeg var kommet til København, gik jeg til Kvæsthusbroen for at hilse på min fætter, kaptajn Niels Eriksen på »Koldinghus«, og på vej gennem Nyhavn traf jeg sejlmageren. Da han fik øje på mig, sagde han, »Det var godt, at jeg traf dig, gutten min, kan du låne mig ti kroner, så jeg kan komme tilbage til »Audun« igen, hele møllen er væk«. Han fik selvfølgelig pengene, og nogle dage senere kom de med post fra »Audun«s kaptajn med tak for lån. Den gamle sejlmager var begyndt på en frisk.

I 1916 var sejlmageren stadig med »Audun«, og det samme var kaptajn, førstestyrmand og schweizeren. Jeg traf dem da i Stornoway, mens jeg var med skoleskibet »Viking«. »Audun« var otte uger tidligere blevet slæbt ind til Stornoway af englænderne, og der var nogle vanskeligheder med skibets papirer. »Audun«s kaptajn var ombord i »Viking« for at hilse på officererne, og da fik jeg også sagt goddag til ham.



»Maagen« af Thurø, 184 br.reg.t., den tremastede bramsejlskonnert, hvori Gammelgaard Christensen var letmatros. Skibet ses her, efter at det senere var solgt til Sverige og omdøbt til »Elise«, men stadig bar sit gamle navn på siderne.

Hjemme i Vejle - ny hyre

Efter nogle dages ophold i København rejste jeg hjem til Vejle og holdt ferie hos mine forældre, som skulle fejre sølvbryllup først i juli. De så helst, at jeg tog hyre med en af Vejle-dampbådene, til festen var overstået, hvad der ville medføre, at der gik over tre måneder, inden jeg igen kom ud på de store have. Men jeg længtes snart efter at være til søs i et sejl-skib, og derfor skrev jeg til forhyringsagent og skibshandler Vilhelm Jensen, kaldet »Broder Snus«, Svendborg, og spurgte på en letmatros-hyre. Han

svarede omgående, at der var hyre til mig i en thuriner-skonnert. Jeg vidste, at man gennemgik en hård skole i skibene fra Svendborg, Thurø og Marstal; disciplinen var stram, arbejdet strengt og kosten sløj, og desuden sad øretæverne løse, men man lærte godt sømandsskab og selvstændighed. Disse kvaliteter ville jeg gerne erhverve, og derfor ankom jeg omkring første maj til Svendborg og mønstrede i 3-mastet bramsejlskonnert »Maagen« af Thurø, som lå opankret i Thurøbund. Inden jeg tog fra Svendborg til Thurø, købte jeg hos

»Broder Snus« en skibskiste til erstatning for den, der blev smadret hin nat i Atlanten, og den fik en længere levetid. Kisten eksisterer endnu. Desuden supplerede jeg min værktøjsbeholdning ved køb af en del nyt: en fileklo, en knibtang af den slags grovsmedene udtog hestekosøm med, en flattang, et merlespir og to små prene og en lille klædekølle. Det var værktøj, som var nødvendigt, når jeg skulle splejse wire. Værktøjet kostede dyrt, men da jeg var bedstemand i »Maagen«, fik jeg tit brug for det, for kaptajnen holdt mig godt til med arbejde, hvad jeg forøvrigt lærte meget ved. Da jeg første gang gik ombord i skibet for at tiltræde som letmatros og bedstemand, var værktøjsposen, jeg havde lavet i »Aundun«, godt fyldt.

»Maagen«s besætning

»Maagen«s besætning udgjordes af kaptajn Chr. Petersen (broder til den navnkundige »Kap York Peter«, fører af Knud Rasmussens »Søkongen«), styrmanden, hvis navn jeg har glemt, en letmatros, Henry Jensen fra Rømø, en jungmand, »Dres«, fra Kolding, kokken, hvis navn jeg ikke husker - og så altså mig. Vi skulle have haft en jungmand mere, men af en eller anden grund fik vi ingen.

Styrmanden var fra Nyborg og en stor slyngel, fyldt med løgn. Hans barndomshjem lå i det hus, hvori den i sin tid landskendte gøgler »professor Labri«s moder boede, og han fortalte undertiden om de skarnsstreger, han og »professoren« havde lavet sammen. Jungmanden var sendt til søs af børneværn og politi i Kolding. Han var en forhutlet, mindre begavet dreng, som havde haft en elendig barndom, men når man tog sig af ham, var han flink og villig. Alligevel var styrmanden meget hård mod den arme knægt, der jævnlig fik både øretæver og spark. Kokken stod meget sammen med styrmanden, og det siger vel egentlig, hvad han var for en fyr. Han havde dagvagt, jungmanden og jeg var på kaptajnens vagt, mens den anden letmatros havde vagt sammen med styrmanden.

Det varede to-tre dage, inden »Maagen« var klar til at afsejle, og i den tid tog vi vand og proviant ombord. Der kom tønder med saltkød og flæsk, kasser med konserves, mel, gryn, ærter og hvad der ellers skulle bruges i kabyssen. Desuden ankom en stor stak rugbrød, som blev syet ind i sejlbug, inden de stabledes i lasten. De sidste af disse brød spiste vi fem måneder senere, og da var de fuldstændig mugne både ud- og indvendig.

Den dag, jeg kom til Thurø, afsejlede en helt ny tremastet slettopper, jeg hørte senere, at dens besætning kun var på fire mand. Det var et vældigt pænt skib, som jeg af og til sendte en misundelig tanke, mens vi sled med at stuve proviant væk, for jeg længtes efter at komme til søs.

Til Leith efter kul

Nå, »Maagen« blev også klar til at sejle. Vi satte sejl, lettede anker og stod op gennem Langelandsbæltet ad Nyborg til. Noget syd for færgeruten kom en lods båd på siden af »Maagen«, vi skulle lods gennem minefeltet i Store Bælt. Vi fik besked på at hænge en pøs eller en kugle op i fortoppen, men behøvede ikke at tage lods ombord, fordi vinden var god, og »Maagen« derfor kunne følge lods båden. Så da vi var nået vel gennem minefelt og færgerute, kunne vi igen sejle vor egen sø efter at pøsen var halet ned. Først derefter sattes rigtige vagter, og det daglige liv og arbejde ombord i »Maagen« begyndte. Vejret var roligt og godt, og alt kom hurtigt i rette gænge. Vi skulle til Leith efter en last kul til Island, og med alle sejl sat gik det rapt gennem Store Bælt, Kattegat og Skagen ud, men da vi derefter til tider kun havde ringe vind og til andre tider kontrær vind, tog rejsen en halv snes dage.

Vi møder vrag

»Maagen« var ikke kommet så forfærdelig langt ud i Nordsøen, før vi blev mindet om, at denne var krigsskueplads. Vi så de første vragrester. Ikke længe efter mødte vi et skib, som havde været ude for en

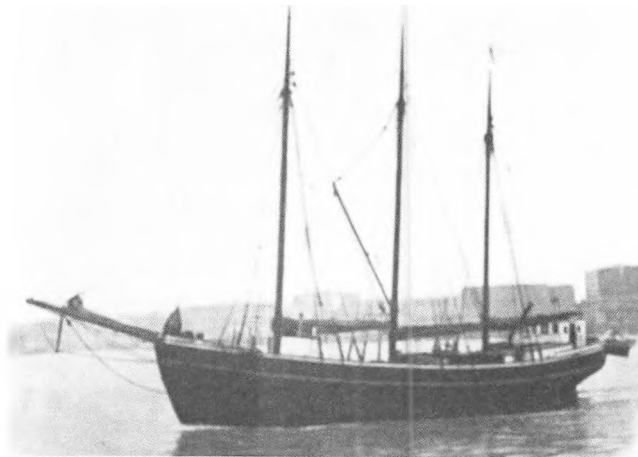
katastrofe og lå med bunden i vejret. Kaptajn Petersen beordrede prammen sat i vandet, og jeg roede styrmanden over til vraget, for at han om muligt kunne finde ud af dets navn og hjemsted. Da vi nåede det kæntrade fartøj, bankede vi på dets bund i håb om at få svar fra overlevende af besætningen, men svaret udeblev. Jeg roede prammen om til vragets agterende, og da afsløredes skibets identitet, det var »Thor« af Thurø, den nye, smukke slettopskonnert som afsejlede fra Thurøbund et par dage før »Maagen« og nu lå kæntrret her.

Jeg bliver uvenner med styrmanden

Styrmanden forlangte, at jeg skulle kravle op på »Thor«s bund og genoptage bankesignaleringen, men det nægtede jeg. Og fra den dag var han og jeg uvenner, hvad jeg mærkede ved enhver lejlighed. Da jeg afslog at kravle rundt på »Thor«s bund - med stor risiko for at falde i søen - måtte styrmanden altså nøjes med at jeg roede ham endnu en tur rundt om vraget, mens han bankede på det her og der, hvorpå vi vendte tilbage til »Maagen«. Hvad der var hændt den nye 3-mast-skonnert og dens besætning, fik vi aldrig at vide.

Skibe i Leith

Selv kom vi godt over Nordsøen, men undervejs så vi tre brændende skibe, et par ødelagte redningsbåde og en mængde vraggods. Da vi nåede ind i Leith-fjorden, viste det sig, at den gav plads til et stort antal engelske krigsskibe af forskellig slags, og desuden lå der mange armerede trawlere. Handelsskibe var der dog endnu flere af; en masse svenske og danske skonnerter og talrige dampskibe, der alle ventede på at komme ind i dokkerne. Selv lå vi opankret i tre dage, inden vi blev sluppet ind til en ny ventetid på tre uger inden kullastningen begyndte. I dokkerne lå over hundrede sejlskibe, 3-mastskonnerter, brigger og andre foruden mange dampere, som alle ventede på last eller havde begyndt lastningen. Damperne gik forud for sejlskibene i lastetørnen.



Den lille tremastede slettopper »Thor«, 79 br.reg.t., der afsejlede, kort før »Maagen« forlod Thurøbund, og som blev fundet kæntrret i Nordsøen. Skibet bjergedes og ses her med reduceret rig, da det senere sejlede under navnet »Anna« og hørte hjemme i Søby.

Mange svenske og finske sejlskibe lossede props, eller skulle til det. Adskillige af dem var i så ringe stand, at de havde svære surringer af jernkæde rundt køl og dækslast. De fleste af disse trælastere havde en vindmølle på dækket, som trak lænsepumpen, der gik uafbrudt døgnet rundt. Elendige var de, disse plimsollere, men kunne de gøre to, tre rejser, havde ejeren tjent til at bygge et nyt skib. En skændsel var og er det dog, at sådanne halvrag fik lov at forlade havn. Hvilken forskel når man så fra dem til de danske skonnerter, der gennemgående var velholdte som lystyachter, og bl.a. derfor let kendelige i en fremmed havn. Svenske, finske og især engelske og hollandske skibe af samme størrelse som de danske skonnerter var beskidte og elendigt vedligeholdt. Det må dog indrømmes, at vi, sømændene i de danske sejlskibe, ofte bandede stygt over alt det arbejde, der skulle gøres for at holde skibene i den fine stand, de var i. Hvad brugtes der ikke af tid på skuren og skrupperen med »marstallersoda« (sand på en sejl-

dugslap). Skrabning af master og rundholter tog også sin tid, ligesom den altid fint vedligeholdte og vel-tjærede rig krævede sit. Derfor var det også en fryd, når man i fremmede havne hørte udlændinges anerkendende bemærkninger om de rene, velholdte danske skibe. Disse skonnerter fra Svendborg, Thurø og Marstal var dog også blandt verdens bedste fartøjer, glimrende søskibe, som lå godt i søen i al slags vejr.

Om kosten i de gode skibe fra Det Sydfynske Øhav
Jeg har allerede fortalt, at skonnerterne fra Det Sydfynske Øhav var gode læresteder med hårdt arbejde og streng disciplin. Sagt uden overdivelse: man blev heller ikke forvænt med føden i disse skibe. Kosten var nøjagtig, hvad loven bød, undertiden knap det. Rationerne blev uddelt hver lørdag middag, men deres størrelse har jeg glemt. Små var de imidlertid. På-lægsrationen blev let spist til aftensmaden lørdag aften og søndagens frokost, mens margarine og sukker normalt rakte til frokosten om onsdagen, og så spiste man bart brød resten af ugen. Efterhånden som rejsen blev længere, blev muglaget på rugbrødet større, men sulten fik det alligevel til at glide ned. Foruden brødet fik vi en lille ration af skonrogger, og så kunne vi forøvrigt få kaffe og the efter behov. Middagsmaden var der et fast ugeskema for. Om søndagen fik vi konserveskød og suppe, mandag stegt (saltet, udvandet) flæsk og sødsuppe. Den blev lavet af vand, byggryn, frugtfarve og tre svesker pr. mand. Vi skulle selv søde sødsuppen med sukker fra vor ugeration. Tirsdag fik vi ærter og flæsk, onsdag byggørød og frikadeller lavet af udblødt saltkød. Torsdagens middag var normalt konserves, enten fiskeboller eller blodbudding og derefter havregrød, mens fredag bød på brune bønner og stegt, røget flæsk. Lørdag fik vi klipfisk og brødsuppe. Når skibet lå ved land, fik vi dog fersk kød og kartofler.

Landgang i Leith

I de omkring tre uger, vi ventede på at få last, så vi os om i Leith, når vi efter udskejning kunne gå i land.

Foruden vort almindelige pas havde vi et særligt pas, som skulle stemples med klokkeslettet for vor ud- og indgang af dokkerne. Oppe i byen var der mange mennesker overalt, dog især i pub'erne og fiskeshopperne. Det vrimlede med soldater fra både hær og flåde. I alle pub'er var der hvervefolk, som skaffede frivillige til stridskræfterne. Nationaliteten var lige-gyldig, en udlænding var lige så god som en brite. Mange, som lod sig hverve, skrev under i fuldskab. Det var et broget folkefærd, man traf i pub'erne, der var livligt, og der blev sunget meget.

Styrmanden er fjendtlig overfor mig

Omsider fik ventetiden dog ende, og »Maagen« la-stede kul til den danske marinestation i Reykjavik. Men inden da havde styrmandens fjendtlighed over for mig rigtig udviklet sig, og han viste sig mange gange fra en dårlig side. Det ærgrede ham nok, at jeg trods min alder var så meget sømand, som jeg var, og ikke lod mig byde noget af ham. Jeg så ofte, at han havde lyst til at slå, men han turde dog ikke, og så gik hans ondskab ud over jungmanden.

Afsejling fra Leith

Den anden juni om aftenen blev vi endelig bugseret ud af dokken og ankrede op på Leiths red. Næste morgen satte vi alle sejl, lettede anker og stod fjorden ud, bound for Reykjavik. Det var fint sommervejr, og mens vi passerede mellem store krigsskibe, og armerede trawlere sværmede om os, gjorde vi søklar. Alt, som ikke skulle bruges, blev stuvet væk, og ankrene blev taget op på svineryggen. Vagterne satte og begyndte at dreje, mens kokken passede sit. Han havde dagvagt og skulle foruden at passe kabysen holde rent i skipperens og styrmandens beboelse henne agter.

Kaptajnen er kort for hovedet

De nærmeste dage efter afsejlingen vedblev vejret at være roligt og fint, men vores fart var også kun to, tre knob. En af disse dage, da jeg stod til rors, fortal-

te jeg kaptajnen, at jeg i Leith havde hørt, at det store passagerskib »Lusitania« var torpederet af en tysk u-båd syd for Island. Han sagde dog blot, at der gik så mange rygter, men længe efter, i 1917, fik jeg at vide, at det var sandt, hvad der blev sagt om »Lusitania«. Kaptajnen var i øvrigt noget kort for hovedet, uden at jeg kunne se en årsag dertil.

En rædselsfuld grundlovsdag. Ubådsterror

Med let vind og ringe fart oprandt 5. juni og udviklede sig til en grundlovsdag, jeg aldrig glemmer. Jungmanden og jeg havde morgenvagten, og da vi blev afløst klokken otte, lå »Mågen« ca. en skibslængde agten for en russisk skonnert lastet med salt til Archangelsk. Det var næsten havblik med så svag brise, at sejlene kun lige stod fulde. Vi var gået i lukafet og gjorde klar til at tørne ind i vore køjer, da der blev råbt »undervandsbåd«! Vi løb på dækket med det samme og så, at »Maagen« og russeren nu lå parallelt med ca. tredive meters afstand. Omkring tyve meter til læ var en u-båd under opdykning, og så snart den var ude af vandet, myldrede marinernerne frem fra dens tårn. Det tyske flag blev sat, og derefter signaleredes der, at vi skulle komme over med skibspapirerne.

Mord på russiske søfolk

U-båden sejlede ret rundt om vor agterende og lagde sig parallelt med russer-skonnerten. Imens blev to kanoner bemandede, og tyskerne begyndte at skyde på russeren. Dennes besætning på seks mand var ved at gøre redningsbåden klar til udsætning, og der blev naturligvis stor forvirring blandt dem, da granaterne eksploderede i deres skib. Vi havde travlt med at sætte vor norske pram i vandet, mens skipperen var nedeunder for at hente skibspapirerne. Redningsbåden skulle også gøres klar til udsætning. For at den kunne komme i vandet, skulle der sættes to stropper i rigningen ind mod russerne, i disse stropper blev bådtaljerne hugget. Mens vi arbejdede, fløj afskudte træstumper fra russeren om ørerne på os, og vi over-

sprøjtedes med vand fra nedslaget af andre stykker. Selv om vi skulle arbejde hurtigt, kiggede vi hvert øjeblik efter russerne. De havde sat en jolle i vandet ved den side, der vendte mod os, og folkene var kommet ned i den. Kaptajnen rakte skibspapirerne ned mod båden, netop som en granat sprang ved lønningen, hvor han stod. Hans bryst og ansigt flædedes op, så han var dræbt på stedet og kunne gå ned med sit skib. En dreng i båden fik underansigtet sprængt bort og døde med det samme.

Imidlertid havde vi sat prammen i vandet, og mens vi to letmatroser roede kaptajnen med papirerne over til u-båden, skulle styrmanden fuldende klargøringen af jollen og forsyne den med vand og proviant. Mens vi roede over til u-båden, gik den russiske skonnert ned, og dens folk sejlede båden om på læside af »Maagen«. U-bådskaptajnen var fra Flensborg og talte dansk. Vores papirer var i orden, kullasten var til det danske inspektionsskib »Islands Falk«, men vi fik dog besked på ikke mere at anløbe engelsk havn. U-bådskaptajnen bladede i vore søfartsbøger og så, at Henry, vor anden letmatros, var født på Rømmø, som da var tysk. Et held for Henry var, at han, efter at forældrene var omkommet ved forlis, blev sat i pleje hos sin bedstemor i København og fik dansk indfødsret, ellers var han kommet med i u-båden og sat til tysk krigstjeneste. U-bådskaptajnen gav os lov til at tage de russiske søfolk ombord og sætte dem over i en damper, når lejlighed gaves. Han fortalte i øvrigt, at han samme morgen havde sænket ti andre skibe, så vi måtte være forberedt på at møde flere krigsforliste søfolk, når vi kom længere nordover.

Da vi igen stod på vort eget dæk, og prammen var hevet indenbords, fik vi rede på, hvordan det stod til med russerne. Deres båd var meget ødelagt og allerede halvfuld af vand, da den kom på siden af »Maagen«. De havde derfor taget stropper under tofterne og sat dem fast på vores naglebænke, så båden var forhindret i at synke. En af de russiske matroser var hårdt såret med et stort hul i det ene lår og et sår i en

arm, en anden matros havde et mindre sår i den ene arm.

Det var svært at få den hårdt sårede ombord, men det lykkedes, og da alle russerne befandt sig på »Maagen«s dæk, blev stropperne til deres båd kappet, så den kunne synke med den dræbte dreng. Han var uhyggelig at se på med det bortsprængte underansigt. Om den russiske styrmand og den hårdtsårede matros var brødre eller blot meget gode kammerater, blev jeg ikke klar over, men styrmanden græd, da han tog sig af den sårede. Vores kaptajn havde ikke meget forbindsstof, men der var dog noget sterilbind, som kunne lægges i den mest medtagne russers sår. I min skibskiste lå et forvasket lagen, min mor havde givet mig. Det fik russerne til at forbinde deres kammerater med, hvis sår var et grimt syn for os, som aldrig før havde været krigen på nært hold. Nu erfarede vi dens gru.

Vi sætter russerne ombord i en damper

Hen på aftenen friskede vinden op, så vi bjergede bramsejl, topsejl og yderklyver for natten. Jeg havde 12-4-vagten sammen med kaptajnen, som stadig var meget kort for hovedet over for mig, hvilket var mig helt uforståeligt. Jeg stod til rors, da vi ved halvtretiden fik øje på en dampers lanterner. Vi blussede efter skibet, som gik på siden af os og viste sig at være en kuldamper, »Professor Høfding«, af Helsingborg. Skibets kaptajn var villig til at tage vore russere med og gav besked om, at vi kunne sende dem over. »Mågen« blev brast bak, og damperen lagde sig i læ af den. Inden vi satte vor norske pram i vandet, anbragte vi den hårdtsårede russer i den, og styrmanden og jeg sejlede over til »Professor Høfding« med russerne. De to af dem kom hurtigt ombord ad en stormlejder, men det var svært at få den hårdtsårede op. Først blev der sendt en bådsmandsstol og en strop ned til os, men det var umuligt at anbringe den medtagne mand deri. Så riggede de en luge til, så den kunne fires ned i vandret stilling, og med stort besvær fik vi den sårede lagt på lugen, der blev støttet under ophalingen af styrmanden, som tog med op.

Styrmanden er stadig fjendtlig

Under arbejdet med at få den sårede russer ombord i damperen, bemærkede vi ikke, at vinden friskede, og søen tiltog. Men da russerne var afleveret, og vi skulle tilbage til »Maagen«, opdagede vi, at søen var vokset en del siden vi forlod skibet, som var drevet tre-fire sømil imens. Søen tiltog mere, og hjemturen blev længere og meget besværligere end udturen, men den norske pram var god at være i. Sådant en ligger elegant som en måge på vandet. Styrmandens fjendtlige følelser for mig fik nu kontant udtryk. Han satte sig med styreåren og lod mig ro hele turen, der tog ca. tre timer og gav mig nogle slemme vabler, foruden at jeg var godt træet. Sådant forløb den grundlovsdag.

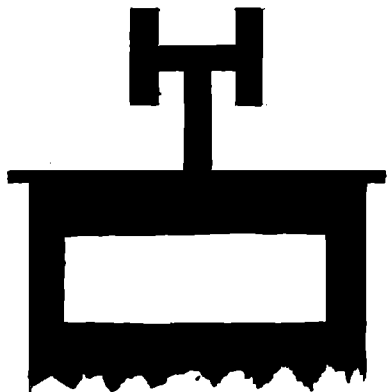
Nordud igen

Da »Maagen« sejlede videre efter u-bådsepisoden, gik det nordud for en frisk vind, og søvagternes regelmæssighed herskede igen. Vi letmatrosen havde travlt med arbejde i rigningen. Med udskiftning af plattung hvor der var megen skamfiling, med splejsning eller udskiftning af tovværk og alt det andet arbejde, som er nødvendigt i et sejlskib til søs.

Oppe ved Hebriderne mærkede vi igen, at der var krig. En britisk postbåd passerede os i nogen afstand, da en tysk u-båd dukkede op og afskød en torpedo efter den. Torpedoen ramte ikke, og de to fartøjer sejlede fra os.

Foruden periodisk tåge havde vi nogle sommerstorme og til tider modvind, hvad der gav os mange sejlmanøvrer og dermed meget ekstraarbejde. På kaptajnens vagt klarede vi næsten altid selv, hvad der forekom af sejlsætning, sejlbjergning og rebning, hvorimod sejlbjergning på styrmandens vagt uvægerligt medførte, at jeg blev purret ud. Det var nok dels fordi, der så var mindre arbejde til styrmanden selv, dels vel fordi han så kunne forstyrre min frivagt. De fleste sejlmanøvrer fandt dog sted ved vagtskifterne under kaptajnens kommando, og da mærkede man, at han var en meget dygtig sømand. Hans

ordrer var korte og præcise, og de blev udført så hurtigt og præcist, som de faldt. I de situationer kunne også styrmanden springe kvikt. På kaptajnens vagt stod jungmanden til rors, mens kaptajnen og jeg udførte arbejdet, der skulle gøres. Vi arbejdede godt sammen, men udover hvad arbejdet krævede, talte kaptajnen ikke mere til mig.



Tegningen viser faconen på kabysskorstenen, som Gammelgaard Christensen lavede til erstatning for den ødelagte.

Jungmanden har held i uheld.

Kaptajnen er næsten tavs over for mig

Jungmanden var i mange henseender til ringe gavn. Kom han mere end to streger fra kursen, når han var til rors, kunne han ikke finde kursen igen. Han var sjældent i rigningen, fordi han der næsten havde nok at gøre med at holde sig fast. En dag faldt han ned fra en af mærseræerne, men var så heldig at havne i skonnertsejlet og kure ned ad det, til han endte på kabystaget, hvor han knuste kabysskorstenen. Derefter ville kaptajnen ikke mere have, at han gik til vejrs. Jeg blev sat til at lave en ny kabysskorsten. Dens facon skulle være som vist på tegningen, for at vinden fra sejlene ikke skulle slå ned i komfuret. Kaptajnen havde værktøj og tre plader galvaniseret jern, og jeg havde lært blikkenslageri hos min far, så jeg flikkede en kabysskorsten sammen. Jeg blev også sat til at lave en ny rebskinkel til bomsejlene og derefter

en engelsk måtte til stævnen på prammen. Måtten skulle styrmanden have lavet, men han fik kaptajnen til at lægge arbejdet over på mig. Om styrmanden ikke selv kunne lave måtten, eller om han ville prøve mig, blev jeg ikke klar over, men jeg havde lært at lave engelsk måtte af sejlmageren i »Audun« og fremstillede også en til prammen. Kaptajnen var tilfreds med mit arbejde, men han sagde mindst muligt til mig. Det var kommet så vidt, at når han skulle afløse mig ved roret, råbte han fra kahytten »lad gå«, og så kunne jeg surre rattet og forlade det. Han gik ikke til rors, inden jeg var væk.

Ankomst til Reykjavik

Uden at se mere til krigen end en hjælpekyrdsler, vi mødte mellem Shetlandsøerne og Færøerne, ankom »Maagen« til Reykjavik og ankrede op i havnen. Der lå vi et par dage, hvorpå der kom ordre til, at vi skulle sejle om til marinens depot, som lå et stykke vej fra havnen. Under turen derom passerede vi en pynt, på hvis skær lå vrage af elleve trawlere, som var strandet i den svære februarstorm, jeg oplevede i »Audun«. Blandt trawlerne fik jeg øje på vraget af »mit« skib fra min tid i »Vejle Dampbåde«, »Skjold«, som jeg havde været afløsnings-fyrbøder i. »Skjold« var bygget hos B. & W. som postfartøj til ruten Korsør-Kiel og havde dengang været et flot skib. Dets maskine var en høj- og lavtryks, truckcylindret med gennemgående stempelstang, to-fyrsdampkedel, med masser af blankpudset jerntøj og kobberør. »Vejle Dampbåde« fik »Skjold« i 1894 og solgte skibet i 1914. Det er vemodigt af se den gamle damper ligge som vrage på et skær, for jeg havde haft mange gode måneder i den.

Vel ankommet til marinens kuldepot blev »Maagen« fortøjet ved en lang bro, hvorefter arbejdere fra land gik i lasten og skovlede kullene i kurve, som vi to letmatroser og jungmanden hev op med håndspillet. Det var temmeligt hårdt arbejde. Inde på broen stod en mand, som tippede kurvenes indhold ned i trillebørene, der af tre-fire mand kørtes op i kulhuset.

Danskerfjendtlige islændinge

Mens vi lå i havnen, var vi oppe at kigge på byen og så blandt andet en stor, brandhærget tomt, hvor en hel bydel var nedbrændt kort forinden. Danske var ikke særlig velset af islændinge på den tid, idet der gik en stærk bevægelse for selvstændighed og eget flag hen over øen. Da vi lossede ved kuldepotet, gik jeg en dag mod Reykjavik og mødte undervejs en flok kvinder med trækvogne med tøj, som de skulle ud at vaske i de varme kilder. Jeg fulgte efter kvinderne for at se, hvordan vasken foregik, og spurgte dem om et og andet, og det så nogle unge mænd. Deres blod kom i kog, fordi jeg tiltalte »deres« kvinder, og det skulle jeg have tæv for. Der var ikke andet at gøre end at tage benene på nakken og prøve at komme væk, og jeg slap da også fra de ophidsede islændinge.

I ballast til Canada

I den tid vi lå ved Island, spiste vi en del frisk fisk og meget fersk fårekød, det var dejligt, når man længe kun havde fået saltkød. Da kullene var udlossede, tog vi ballast ombord, for »Maagen« skulle gå tom til Canada efter tømmer til England. Vores ferskvandstønder blev fyldt op, og vi fik desuden femseks store vintønder med ferskvand ombord, og så stod »Maagen« til søs igen.

Vi skulle først ad Grønland til og passere Kap Farvel og derefter videre vestover mod New Foundland. Syd for Kap Farvel fik vi nogle storme af den slags, man sædvanligvis møder dér, og vi så flere isbjerge, så ingen var i tvivl om nytten af at holde udgik.

Mens vi lå syd for Kap Farvel, havde kaptajnen held til at harpunere en springer. Den var velkommen, for da fik vi springerbøf og springersteg på bordet, for ikke at tale om springerlever, som var særlig lækker. Det ferske springerkød gav en dejlig afveksling fra saltmaden, og der var rigeligt af det, så kødrationerne var store i de dage.

Styrmanden er onskabsfuld

Mens vi var under Grønland, fik jeg et kontant bevis

på styrmandens onskabsfuldhed. Det eneste »toilet« ombord i »Maagen« var et lille hus med en spand henne agter, og det var ikke til benyttelse for det menige mandskab. Vi fra lukafet forude måtte sætte os på bardunerne, der støttede klyverbommen, og dette opholdssted foran stævnen kunne være et vådt opholdssted. En dag styrmanden stod til rors, og vejret var meget dårligt, havde jeg lige anbragt mig i vort luftige »vand-closet« ude i klyvergrejerne, da han rendte skibet i vinden, så det satte klyverbommen og mig under vand tre gange. Jeg var ved at miste grebet i stagene, jeg holdt mig fast i, og kom kun med nød og næppe indenbords. Et blik agterud viste mig styrmanden og kokken, som skrupergrinede. Jeg, som nær havde mistet livet, deltog ikke i morskaben, men jeg var dog glad, fordi jeg slap med skrækken.

Nær forlis

Mellem Kap Farvel og New Foundland havde vi megen blæst, som ofte var imod, og vejret var råt og dårligt på det meste af denne del af rejsen. Solen så vi næsten ikke, slud, dis, gråvejr, tåge vekslede med hinanden. Fremad kom vi dog og nåede ind i det smalle farvand mellem Labrador og New Foundland, Belle Isle-strædet, som vi skulle passere gennem. En diset dag, mens vi på skipperens vagt gik for små sejl, hørtes pludseligt bråd forude. Mens frivagt og kok blev kaldt på dæk, arbejdede vi andre, det vi kunne, med at sætte flere sejl. Jeg var til vejrs og gjorde overmærsssejl los, styrmanden og den anden letmatros, jungmand og kok stak reb ud af skonnertsejl og storsejl, og så gik det rask med at få dem strakt. Da sejlene stod fulde, var vi imidlertid også klos på bråddet, og idet kaptajnen holdt »Maagen« op til vinden, smed den sig helt over på siden, men så var der også fart på. Bråddet havde vi om bagbord, vinden kom fra samme side og tilbageslaget fra søen, som ramte skærene, var med til at hjælpe os klar af dem. Kaptajnen var helt rolig, mens faren for forlis stod på, og hans ordrer var korte og knappe. Jeg tror også, at de blev fulgt hurtigt og præcist for alt for-

løb, som var det planlagt forud. I løbet af en time eller to løb »Maagen« klar af kysten, og vi kunne mindske sejl igen, og så gav skipperen en snaps for vel udført arbejde. Om det var en lille ø eller New Foundland, vi var ved at rende på, ved jeg ikke, men »Maagen« befandt sig tyve-femogtyve sømil længe fremme end beregnet.

Streng flodsejlds

Vi skulle til New Brunswick, op ad floden Miramichi til en plads, som hedder Newcastle, og det blev en hård tur. Tidevandsforskellen i denne del af verden er meget stor, og derfor løber strømmen hårdt. Vi fik lods ombord, så snart vi kom til munden af den brede flod, men kunne kun sejle, når strømmen var med os. Når ebben indtrådte, og strømmen løb udad mod havet, måtte vi ankre. Så firedes sejlene uden at blive gjort fast, for de skulle være klar til at sættes i en fart, når flodtiden kom, og strømmen vendte, så vi igen kunne hive anker. Der var skov på begge sider af floden, og turen ad den var meget smuk, men vore hænder distraherede os noget i nydelsen af skønheden, for de hang nærmest i laser. Den evindelige sætning og firing af sejl under flodsejlds og manøvrerne med sejlene gav så megen hiven og halen i tovværk, at hændernes hud blev slidt op.

I Newcastle, lang ventetid på last

Omsider nåede vi op til Newcastle, hvor der lå utroligt mange skibe og ventede på at komme det sidste stykke vej op til savværkerne og få last. Af danske skonnerter alene var der omkring femogtyve, foruden en lille dansk bark. Opsigtsvækkende blandt alle disse skibe var en meget stor, amerikansk, seksmasted slettopskonnert, som lastede korn, og som vi kom til at ligge på siden af. »Maagen« synede kun lidt imod det store skib, hvis master var ca. 160 fod høje. Dens besætning var ikke stor, bestod kun af kaptajn, to styrmænd - så vidt jeg husker - en matros for hver mast, kabysfolk og, da sejlsætning, losning og lastning foregik med dampspil, en maskinmester

og to fyrbødere til donkeykedlen. Officererne var store, kraftige folk, som, hvad jo var noget usædvanligt for os danske at se, altid bar revolver. Hvad skonnerten hed, har jeg glemmt, men så vidt jeg husker, forliste den nogle år senere på den engelske kyst.

Hårdt job til vejrs

Et par dage før seksmasteren skulle sejle, var dens gaffeltopsejl gjort los, for at de kunne tørre, og da de skulle bjerges igen, blæste det noget, så matroserne ikke kunne gøre dem fast. Vi to letmatroser blev opfordret til at forsøge at tæmme de genstridige sejl, og årsagen dertil var vist, at vores styrmænd sagde til en af de amerikanske styrmænd, at de sejl kunne hans drenge gøre fast. Vi letmatroser var dumme nok til at prøve kræfter med de store gaffeltopsejl, for det blev nemlig et større arbejde, end vi troede. Vi fik hver til-delt en af de to forreste master og gik tilvejs, det var en længere rejse. Op til salingen var det ingen sag at klatre, selv om der var langt, for dertil var vantene vævlede. Men vi skulle helt til toppen af stængerne, for at vi kunne få gaffeltopsejlene mellem benene og med dem trykke vinden ud af sejlene. Og turen fra salingen til stængegodset var sej. Stængerne var omtrent lige så høje som »Maagen«s stortop fra dæk til fløjknep, og vi var nødt til at gå »skinnebenschmarsch« op ad de nøgne stængbarduner, for der var ingen vævlinger at træde på. Vi magtede heldigvis at klemme vinden ud af de store sejl, men det kostede arbejde at gøre dem fast. Når man tog sejsingen rundt om de svære sejl med den ene hånd, kunne man lige med nød og næppe få fat i den med den anden. Da gaffeltopsejlene var beslået, og vi stod på dækket igen, gav den amerikanske kaptajn os hver en dollar for vort arbejde. Hans egne folk skulle derefter gøre de øvrige gaffeltopsejl fast. Dagen efter fik »Maagen« plads ved kajen, hvor vi lossede dens ballast, og næste dag igen slæbte en bugserbåd seksmasteren fra kaj, og den store skonnert forsvandt ned ad floden, på vej mod havet.



Amerikansk 6-mastet slettopskonnert »WYOMING«, samme type, som skibet omtalt side 36.

Hyreforskud og landgang

Kaptajnen udbetalte os hver fem dollars af vor hyre, så vi kunne gå i land og handle. Det var begrænset, hvad vi kunne købe for vore få dollars, de rakte kun til sæbe, tobak og nogle glas orangemarmelade, men så fik vi dog den afveksling, det var, at snakke med andre søfolk. Derved hørte vi, at de fleste skibe lå med halv besætning, resten var rømt og havde taget arbejde hos bønderne, som manglede arbejdskraft, fordi så mange canadiere var indkaldt til krigstjeneste.

En dramatisk søndag

Der gik fjorten dage, inden »Maagen« kunne forhale op til et af de store savværker og begynde at indtage

sin last. Disse dage forløb normalt og begivenhedsløst bortset fra en søndag, som jeg er sikker på, at hovedpersonen i denne dags dramatiske hændelser aldrig har glemt.

En letmatros i den lille danske bark, som også lå på lastetørn, havde indgået væddemål med skibskammeraterne. Han hævdede, at han kunne kravle op og stå på stortoppens fløjknop, men kammeraterne troede ham ikke. Hin søndag ville han så bevise, at han kunne - og det kunne han. Men han kunne ikke komme ned igen, i alt fald ikke samme vej, som han kom op. Fløjknappens overside hvælvende noget, og det var måske årsag til, at han ikke kunne bøje sig nok til at nå knappens kant og holde fast i den, mens han svingede benene ned omkring stangens kaltop.

Så han blev stående hjælpeløs på sit høje stade, mens et stort postyr udviklede sig nede på hans eget skib og i de omkringliggende. Barkens unge styrmand stod i salingen under letmatrosen og forsøgte at overtale ham til at springe i floden, men det turde han ikke. Skibets mandskab riggede imens en presenning op i storrigningen, så der dannedes en slidske, som ville føre letmatrosen klar af lønningen, hvis han sprang i floden, hvor flere både lagde sig parat til at samle ham op. Tiden gik, uden at letmatrosen turde springe. Efterhånden fik han krampe i benene af at stå på den hvælvede fløjknep, og da fik styrmanden ham endelig overtalte til at springe. Det store hop ud i luften lykkedes. Letmatrosen kom godt klar af skibet på sin lange vej ned imod vandet, og folk fra de omkringliggende både dykkede straks og bjergede ham. Han var da halvt bevidstløs og temmelig forslået, men i live. Om aftenen var den anden letmatros fra »Maagen« og jeg ombord i barken for at høre, hvordan det gik med vovehalsen. Han var sluppet uden nogen form for brud på krop eller lemmer, men var meget forslået af mødet med flodvandet. Da han havde ligget i køjen et par dage, var han nogenlunde rask igen. Under besøget på barken talte vi med dens styrmand, som fortalte os, at den tilskadekomne ellers var en dygtig fyr. Derpå spurgte han, om det var os, som havde gjort de to gaffeltopsejl fast i amerikanerkonnerten. Da vi bekræftede, sagde han, at vi kunne være glade for, skibet var sejlet. Oppe i land havde han hørt, at de amerikanske matroser ville slå os fordærvet, hvis de traf os. Det var heldigt, at vi var blevet ombord i al den tid, seksmasteren lå på pladsen.

Vi forhaler

Langt om længe forhalede vi op til et af de store savværker. Det var interessant at se den ret højt mekaniserede arbejdsgang under produktionen af brædder og planker på en sådan virksomhed. De store grønne stammer flød ned ad floden og samledes ved savværket, hvor de ledtes hen til et transportbånd med pigge

og gribere, som indfangede stammerne, der så med båndet transporteredes op i omkring anden sals højde. Der blev stammerne trukket ind på store, rullende savborde, hvor de først mødte lodrette save, der skar stammerne igennem på den ene led, hvorefter de nåede vandrette save, som delte dem på den anden led. Stammerne blev således skåret ud i træ af forskellige bredder og tykkelser, hvorpå det, »Maagen« skulle have, førtes ad en slidske ned til skibet, mens det øvrige træ sorteredes fra og transporteredes til tømmerpladsen.

»Maagen« lastes

Folk fra savværket lastede »Maagen«. Der var træ så langt og svært, at det ikke kunne gå ned gennem lugerne i dækket, men måtte gennem bovlugen, som sad under ankerklydset. Når træet blev taget den vej ind, skulle det igennem vores lukaf for at komme ind i lasten. Da træet, som skulle være under dæk, var stuvet kompakt, blev lugerne skalket godt og overdækket med gammel sejldug. Skipperen både satte bovlugen på plads og kalfatrede den, det betroede han ingen anden. Vi lagde derefter wirer og kæder tværs over skibet og gjorde dem fast til lugeringene, hvorfra de førtes til naglebænkene i borde, mens stvedoren satte planker på højkant langs begge skanseklædninger. Det var forberedelse til at tage dækslast ombord, og nogle dage senere var træet stuvet i højde med kabystaget og essingen af storbåden, der var kun en lille skakt som nedgang til kabys og lukaf. Så blev dækslasten surret. Wirerne og kæderne, vi anbragte, inden lastningen på dækket begyndte, blev nu taget over dækslasten og gjort fast og totnet, så den høje træstabel ikke kunne forskubbe sig. Dermed var vi på det nærmeste klar til at sejle igen.

Rømningsforsøg

Den næstsidste nat ved land, regnede jeg en overgang med at få nye skibskammerater i lukafet, for Henry og Dres forlod det ved 23-tiden for at rømme fra »Maagen«. Af en eller anden grund fortrød de

dog og kom ombord igen ved 4-tiden om morgenen, tilsyneladende uset af alle andre end mig, hvorfor vi troede, at rømningsforsøget også var ubemærket af andre. Men vi tog fejl. Det viste sig næste morgen, da vi ville på dækket. Lukafkappen kunne ikke åbnes, og årsagen var, at styrmanden havde låst den med hængelås, for, som han sagde, at vi ikke skulle rømme. Det opgivne rømningsforsøg var altså opdaget, hvad vi ret hurtigt fik yderligere at mærke.

Afsejling. Vi idømmes arbejdsvagt for rømningsforsøget

Op ad dagen forlod »Maagen« kajen og stod ned ad floden, det gik lettere, end da vi skulle op, fordi strømmen løb med os. Da vi var vel på vej og vagterne sat, blev jeg kaldt agterud til skipperen. Han påstod at vide, at vi tre fra lukafet havde villet rømme fra skibet, mens det lå ved savværket. Derfor havde han idømt os arbejdsvagt resten af rejsen, hver dag fra kl. halvti til kl. ti om formiddagen og om eftermiddagen fra kl. tretten og en halv til kl. femten. Jeg protesterede selvfølgelig kraftigt mod rømningsbeskyldningen, men skipperen hævdede, at styrmanden havde fortalt, at han og vores kok og et besætningsmedlem fra et andet skib vidste, at vi ville rømme. Jeg vedblev naturligvis at benægte, at vi havde haft rømningsplaner, men det hjalp ikke. Styrmanden holdt på, at hans vidners ord var lige så gode som mine, og skipperen sagde, at arbejdsvagten slap vi ikke for. Han forbød os i øvrigt at bruge latrintønden agterude for fremtiden, men da lod jeg ham vide, at vi ville fortsætte med at bruge tønden, fordi det var os, der hver dag spulede den ren. Da jeg nu var varmet op, fortalte jeg ham, hvordan styrmanden havde forsøgt at sejle mig over bord fra klyverbommen, og at kokken havde været vidne til det. Jeg lagde til, at hvis styrmanden og kokken benægtede den episode, var de fulde af løgn. Jeg fik luft for min galskab, men arbejdsvagten måtte vi finde os i resten af rejsen. Da jeg var kommet forud igen, sagde jeg til Henry at han burde fortælle kaptajnen, at det var

ham og Dres, der havde planlagt at rømme, men han sagde det ikke. Om han ikke turde eller ikke ville, blev jeg ikke klar over.

I Atlanten bound for Wales

Da vi kom ud af Miramichifloden, gik vi syd om Newfoundland, rundt St. Johns, og havde Atlanten foran os.

Rejsen forløb uden særlige oplevelser, vi så ikke et skib før »Maagen« nærmede sig Irland. Vejret skiftede en del imellem storm og jævn vind, som overvejende var vestlig, hvad der gav os en ret hurtig rejse. Det spændte forhold mellem os fra lukafet og dem agterude var uændret, og det blev ikke bedre af de daglige arbejdsvagter, vi måtte tage. Arbejde var der i øvrigt nok af, og som bestemand i lukafet blev jeg sat til meget skibsmandsarbejde. I godtvejsperioderne blev master og rundholter skrabt og smurt med olie, salinger, toppe og bomnøkke fik den hvide maling frisket op. Rigningen blev eftergået, og jeg lavede alt topsarbejdet med klædning, syning og lignende. Megen tid tilbragte jeg i en dinglende bådsmandsstol, mens jeg udførte de vanskeligste arbejder. Da hele rigningen var eftergået, blev den lapsalvet, og »Maagen« var et flot skib med blankskrabt, olieskinnende træ og nytjæret og nymalet rigning, da vi kom til Wales.

Rugbrødet slipper op

Omtrent midtvejs mellem Canada og Irland slap rugbrødet op, men da var det også ved at være fem måneder gammelt. Det sidste af rugbrødet var nærmest en stor mugklat. Når man tørrede brødet af med en våd klud og skar i det, opdagede man, at det næsten kun bestod af skorpe, indmaden var omtrent svundet væk. Men det, der var tilbage, blev spist, og resten af rejsen klarede vi os med skonrogger. De kunne også spises, især når man blødte dem op i kaffen eller teen. Ved ankomsten til Wales fik vi loaf og majsbrød - det var en dejlig afveksling.

Da »Maagen« var omkring halvtreds sømil fra den

irske kyst, så vi de første vragede fra krigsforlis, og der blev flere og flere af dem, jo nærmere vi kom Irland og Skotland.

Senere hørte jeg, at den lille bark, vi lå sammen med ved savværkerne i Canada, på rejsen derfra var blevet sænket midt i Atlanten. Mens vi nærmede os Irland, dukkede armerede trawlere og u-bådsjagere op, og senere store krigsskibe af forskellige klasser, de sværmede om os som fluer. En stor damper så vi brænde, og mængden af vraggods fra krigsforlisene var uhyggelig stor. Ikke langt fra den Irske Kanal løb en lodsbåd på siden af os for at få oplysninger om skibets navn og hjemsted, destination og hvor det kom fra. Da skipperen havde svaret, fik han besked på at følge efter lodsbåden, og lodserne fortalte, at vi havde været heldige. Om morgenen og om natten og dagen før havde flere u-både terroriseret farvandet, vi lige havde gennemsejlet. Det var årsagen til det store opbud af krigsskibe og mængden af drivende vraggods. Vinden var god og blæste frisk, så vi kunne sagtens følge lodsbåden og nåede godt gennem minespæringer og udenom u-bådsnet ind i Det Irske Hav. Der forlod lodsbåden os efter at have beordret »Maagen« til en lille plads i Nordwales, Pwllheli; navnets stavemåde får måske nogen til at tro, at her er tale om en trykfejl, men det er der ikke.

I havn

Pwllheli var ikke så meget en by som et badested med mange hoteller, der på grund af krigen stod tomme. I farvandet udenfor fik vi en havnelods ombord, som rådede kaptajnen til at vente med at gå i havn til højeste vandstand ved flodtid. Da denne indtraf, varpede vi »Maagen« gennem et smalt indløb til havnen, der kun bestod af en kaj, som vi fortøjede ved. Havnens dybde var så ringe, at »Maagen« kun ved højvande kunne flyde ind til kajen, derfor lod skipperen sætte ekstra fortøjninger i land. Den sikkerhedsforanstaltning forstod vi til fulde, da vi næste morgen kom på dækket. Da var det ebbe, og »Maa-

gen« stod på havnens helt tørre bund, hvor adskillige kvinder gik og samlede muslinger.

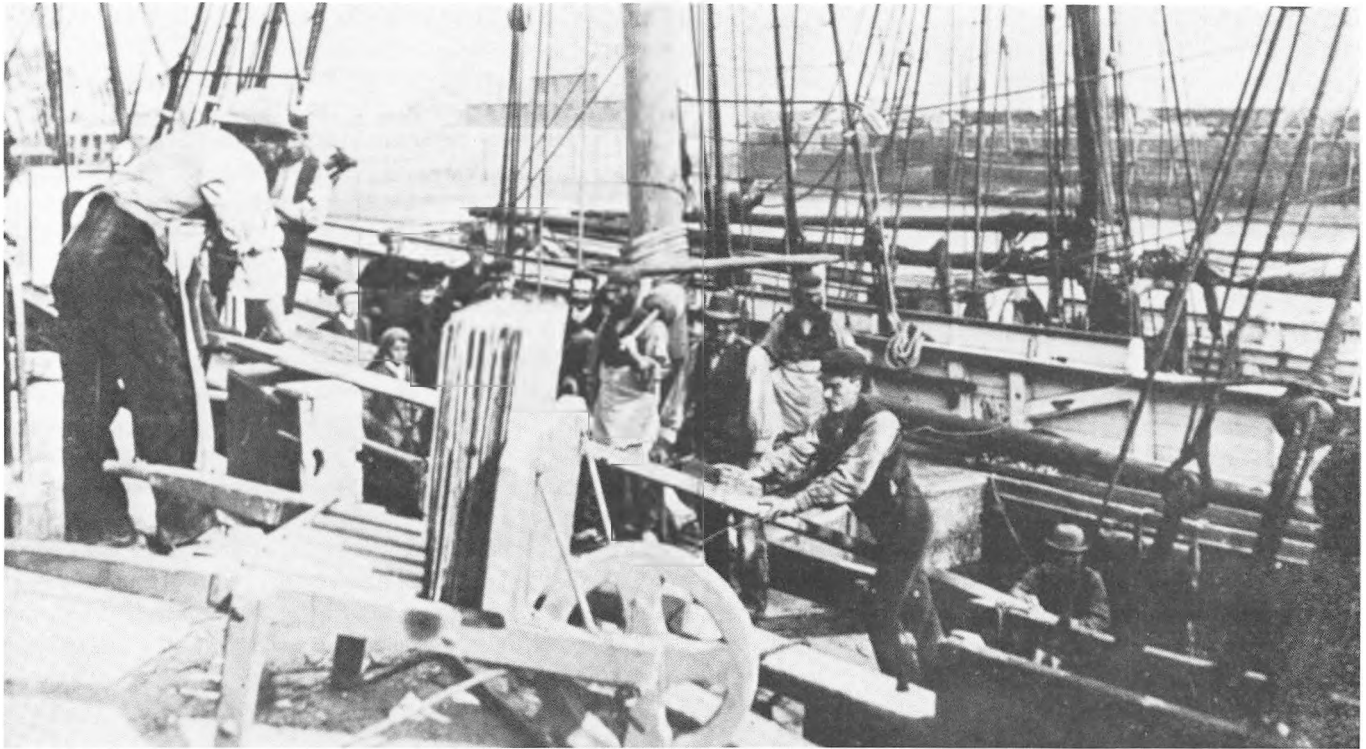
Vi sætter rigning an, og lasten losses

Losningen af vores trælast begyndte med, at et hold ældre mænd kom ombord og hjalp med at slå surringerne til dækslasten løse, hvorpå de tog fat på at bære tømmeret i land. Vi i »Maagen« skulle sætte rigning an. Det arbejde ledede skipperen selv, og han arbejdede i øvrigt med, for det var et større værk at strække og overhale taljerebene til vanter og barduner på de tre master, og der skulle alt imens kontrolleres, at rigningen kom til at stå, som den skulle. Så snart der var losset tilstrækkeligt af dækslasten til, at det kunne lade sig gøre, tog vi redningsbåden i land, for at få mere plads at virke på. Ansætningen af riggen tog hele den tid vi lå i Pwllheli.

Vi lærer Pwllhelis befolkning at kende

Byens befolkning bestod dengang helt overvejende af kvinder, børn og gamle mænd, næsten alle unge og yngre mænd gjorde krigstjeneste. Vi blev vældigt fine venner med den lille plads' beboere, hvoraf flere inviterede os hjem til aftente. En søndag var vi bedt hen at besøge en husmand, som boede et stykke uden for byen. Det var interessant at se det noget fremmedartede landskab, hvor alle marker indhegnedes af stendiger. Også vor værts hus var omgivet af et stendige. Huset var langt og smalt med stald og lade i den ene ende og beboelse i den anden, og det var meget anderledes end husene på landet i Danmark. Gennem en lille gang kom man ind i opholdsrummet, som strakte sig fra ydervæg til ydervæg. Det meste af gavlvæggen var opfyldt af en stor, åben kamin, hvorom der var ophængt køkkentøj, og foran kaminen stod et langt bord, med bænke på begge sider. Langs med væggene stod familiens sovemøbler, senge og slagbænke, og dette rum var vores værtsfolks og deres tre børns hele hjem. Det var fattigt, men meget gæstfrit.

Vi var et par gange i byens biograf. Den sidste gang



Lastning af skifer i en walisisk havn.

havde biografteatret inviteret os alle fra »Maagen« til en fest, hvis overskud skulle gå til de mange sårede fra slaget ved Dardanellerne, hvor den engelske flåde blev slået af tyskerne. Da vi kom ind i biografteatret, var filmteatret fjernet og erstattet med en scene, og aftenen gik med taler, musik, korsang og fællessang. Efter afslutningen af den højtidelige festaften blev vi takket meget, fordi vi var kommet.

Vi laster skifer i en anden walisisk havn

Efter udlosningen af trælasten gik vi fra Pwllheli til en anden walisisk havn, hvis navn jeg har glemt, hvor vi skulle laste skifer til København. I vor lastehavn lå der tre andre skonerter, en hollandsk og to

engelske, og hvor var de dog forskellige fra »Maagen«. Den skinnede af renhed, mens de andre var møgbeskidte. Havnen, vi lastede i, var også tør ved lavvande, og for at sikre »Maagen« mod at vælte under ebben, tog vi ankerkæderne på dækket og lagde dem på den side af det, der vendte ind mod kajen. På lastepladsen gjorde vi ingen hyggelige bekendtskaber blandt befolkningen, for vi måtte ikke komme uden for det havneområde, hvor skiferpladerne blev savet til. Det var ganske interessant at se, hvordan det foregik, og jeg måtte uvilkårligt tænke på, hvor mange skiferplader jeg havde båret op til min far, når han tækkede huse. Jeg bar da fire, fem plader ad gangen og blev skældt ud, når jeg kom til at slå en i stykker.

Lastning af skifter

Der kom to stevedorer ombord i »Maagen« til at laste skiferen, hver medbragte en stor trækølle. En slidske riggedes til, så den ledte ned i lasten, og der, ved enden af slidsken, blev jeg anbragt. Skiferen var bundtet med et dusin plader i hvert bundt, og jeg skulle dirigere skiferbundterne fra slidsken til stevedorerne, så hver fik hvert andet bundt. Når bundterne, som var ret tunge, rutchede ned ad slidsken, stoppede jeg dem med maven, inden jeg gav dem videre til stevedorerne, med det resultat at jeg følte mig som radbrækket efter en times forløb. Det kunne stevedorerne nok se, for de kiggede langt efter mig, da jeg kravlede op til frokost. Da jeg kom tilbage, sagde de til mig, at jeg bar mig forkert ad ved slidsken, og fortalte mig, at jeg i stedet for at stoppe skiferen på slidsken skulle styre den hen til stevedoren. Jeg fik derefter et par arbejdshandsker på, og så gik resten af lastningen let, men handskerne var slidt op, da vi var færdige. Skiferladningen fyldte kun en tredjedel af lastrummet, og det var naturligvis meget vigtigt, at denne lille, men tunge klump i bunden af skibet ikke kunne forskubbe sig. Derfor skulle skiferbundterne bankes fast sammen, og det blev gjort med de store trækøller, stevedorerne medbragte.

Opgør med styrmanden

Inden vi afsejlede, kom der en uventet hurtig klaring på det for mig uforståeligt dårlige forhold mellem kaptajnen og mig. Det gik sådan til. En aften stod styrmanden og jeg på dækket med en dyng ankerkæde mellem os, og han fortalte da i ondskabsfuldhed, at han i Canada bildte skipperen ind, at vi fra lukafet ville rømme fra »Maagen«, og at han i øvrigt ved enhver lejlighed havde gjort alt det onde for mig, han kunne. Kaptajnen gik imens på halvdækket og hørte utvivlsomt alt, hvad vi sagde, men alligevel kom styrmanden og jeg op at skændes for alvor. Det sluttede med, at han lovede mig øretæver og slog ud efter mig. Jeg sprang imidlertid til side, så han ikke ramte, og derved kom vi klar af kædebunken, hvor-

på han gik løs på mig. Da han igen slog efter mig parerede jeg med venstre hånd og huggede den højre mod hans strube, mens jeg satte et ben bag ham og tog fat i hans venstre arm. Mit angreb overraskede ham, og han faldt om på dækket. Jeg for hurtigt over ham og låste hans arme fast med et solidt greb, så sparkede han, men kunne ikke ramme mig. Mens vi sloges, gik skipperen uforstyrret på halvdækket, og jeg holdt derfor fortsat styrmanden fast. Han prøvede at nikke skaller, men jeg kom ham hver gang i forkøbet, så han selv måtte nyde skallerne. Jeg havde stor lyst til at banke ham, men turde ikke. Tævede jeg ham, handlede jeg jo ikke længere i selvforsvar, og så kunne vores slagsmål få ubehagelige konsekvenser for mig. Jeg nøjedes derfor med at holde ham fast og blev ved med det, til han på mine gentagne opfordringer lovede at være en »god dreng«. Så slap jeg ham og sprang selv på benene i en fart, klar til at tage imod ham, hvis han ikke havde fået nok. Det havde han dog åbenbart, for da han havde rejst sig, skulede han et øjeblik ondt til mig og gik så agterud.

Kaptajnen og jeg taler ud

Senere på aftenen kaldte skipperen mig hen agter. Han bød mig sidde ned, da han syntes, vi havde noget at tale om. Han sagde lige ud, at han havde undladt at blande sig i styrmandens og mit slagsmål, fordi han havde opdaget, at styrmanden både var fuld af løgn og ondskabsfuldhed, mens jeg havde vist mig fair. Vi talte om de forskellige episoder, som forekom, mens det dårlige forhold mellem os varede, og jeg fortalte, hvordan det forholdt sig med rømningsforsøget i Canada. Jeg foreholdt ham, at der jo ikke var tale om rømning, når letmatrosen og jungmanden vendte tilbage til skibet samme nat, de forlod det. Jeg fortalte også, at jeg havde opfordret dem til at lade kaptajnen vide, hvordan det hang sammen med deres »rømning«, fordi jeg fandt det uretfærdigt, at vi var pålagt arbejdsvagt, men at de var ban-

ge for styrmanden og kokken og derfor ikke havde fortalt den rette sammenhæng.

Kaptajnen spurgte, om jeg syntes, at han var »en hård bandit«, og jeg svarede, at hård var han. Jeg føjede dog til, at jeg alligevel havde været glad for at arbejde sammen med ham, dels fordi hans ordrer altid var korte og klare, dels fordi jeg havde lært godt sømandsskab af ham. Jeg sagde dog også, at arbejdsvagten, han havde pålagt os, var uretfærdig. Afslutningen på samtalen bestod i, at han lod mig vide, at han aldrig havde haft grund til at klage over mit arbejde, men arbejdsvagten ville han ikke afskaffe. Den var nødvendig, sagde han, for hjemrejsen ville blive hård i det uundgåeligt dårlige vejr sidst i november og i december med et skiferlastet skib. Hver gang, det krængede i søen, ville den tunge skiferklump nederst i dets bund tvinge det hurtigt på ret køl med en voldsom, brat bevægelse på trods af sejlspræset. Denne ubehagelige forudsigelse viste sig at slå til.

Urolig rejse mod København

Da de sidste formaliteter efter »Maagen«s lastning var overstået, gik vi til søs igen og holdt nordover, indtil vi mødte en armeret trawler, som slæbte os gennem minespæringerne i Den Irske Kanal og ud i Atlanten. På dette stræk mødte vi mange krigsskibe og så meget vraggods. »Maagen« holdt derpå nord-ud imellem Shetlandsøerne og Færøerne, og nu opførte skibet sig i den vinteruroelige Nordatlant, som kaptajnen havde spået. Vi var udsat for en ustandselig rullen og huggen og havde altid støttaljer på bommene for at forhindre dem i at slå. Desuden måtte vi sætte ekstra gerder på gaflerne, fordi de faste gerder var for hårdt belastede af de tunge rundholter og sejls uophørlige huggen under slingeragen. Den løbende rigning arbejdede kraftigt under disse forhold, og fald, skøder og braser måtte jævnlig totnes op, hvad der gav os meget ekstra arbejde. Skibe så vi ikke mange af i Atlanten, et par hjælpkrydsere langt til søs og under Norge et par dampere var alt.

Vi var udprovianterede med walisisk »loaf« og majsbrød, men begge dele slap op, så vi den sidste del af rejsen måtte tage fat på skonroggerne. I Skagerak sandskurede vi dæk og skanseklædning, det var en kold og ensformig omgang uden anden afveksling end synet af et par eksportbåde på nogen afstand. Da vi rundede Skagen, friskede vinden hårdt af vest, og sejlføringen måtte mindskes kraftigt. »Maagen« løb derefter tæt under den jyske østkyst ned til Fornæs, hvorfra vi med vinden agten for tværs stod efter Sejro og Øresund. På det stræk slog undermærsejlet et par revner, som jeg måtte op at stoppe, hvad der tog sin tid, fordi »Maagen« slingrede stærkt, så jeg omtrent lige så ofte stak nålen i mine fingre, som i sejldugen. Slingeragen tiltog, og det var dejligt at nå ned i Sundet og med Kronborg om styrbord få rolige vand at se jule i.

Vi loser skifer i Københavns sydhavn

Ud for København tog vi lods ombord, og en lille bugserbåd slæbte »Maagen« gennem Knippelsbro og Langebro ud i Sydhavnen til det såkaldte »Sibirien«, hvor skiferlasten blev losset. Jungmanden blev afmønstret straks efter ankomsten, og vi to letmatroser var derefter i lasten under losningen. Vi tog skiferne ud og rakte dem seks ad gangen til en havnearbejder, som stod oppe på stakken og lod dem gå videre. Samtidig »holdt vi talje«, det vil sige førte regnskab over antallet af udlossede skiferplader.

Dagen efter, at losningen var begyndt, rejste skipper hjem for at blive gift, og det benyttede styrmanden og kokken sig af. De gik i land og svirede i Istedgade og Nyhavn og kom først ombord langt ud på natten sammen med et par kvinder, og så blev der holdt fest agterude i kahytten.

Vi letmatroser passede, hvad vi skulle, og havnearbejderne var godt tilfredse med os og losningens forløb. Imidlertid ankom kaptajnen og hans kone ombord på »Maagen«, og de blev ubehageligt overraskede, da de gik under dæk, for der så forfærdeligt ud efter abefestlighederne.

Kort efter kom direktøren for firmaet, som modtog skiferlasten, og han fortalte kaptajnen, hvad der var sket ombord, og dermed slap vi af med både den ondsksfulde styrmand og kokken. De blev »smidt i land« omgående.

Snart var »Maagen« udlosset, og da kom direktøren igen ombord, men denne gang i et behageligere ærinde. Han sagde, at vores skiferlast var den bedste, han nogensinde havde fået, fordi kun få af skiferpladerne var beskadiget. Dertil kom, at resultatet af vores holden »talje« var et antal skiferplader, som passede godt med hans egne folks opgivelser. Oven i de pæne ord fulgte så noget bedre. Nemlig ti kroner til hver af os letmatros, fordi han syntes, vi havde gjort et godt stykke arbejde, og den gang var ti kroner virkelig mange penge.

Jeg mønstrer af og holder jul i Vejle

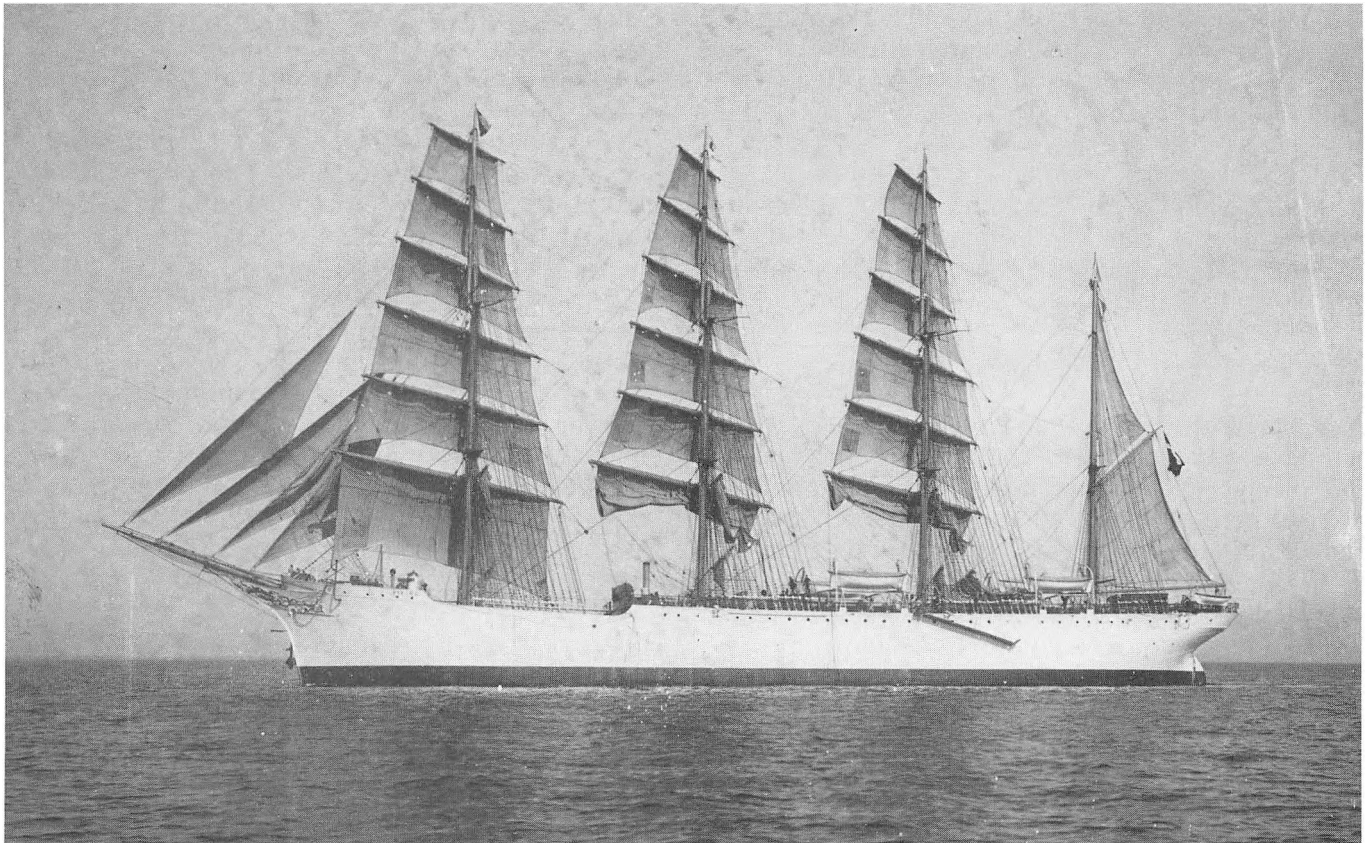
Efter udlosningen blev »Maagen« bugseret om i kanalen ved Overgaden oven Vandet og oplagt. Vi slog sejl fra, toppede ræer, skar meget af det løbende gods ud og anbragte det i lasten, hvorpå vi otte dage før jul blev afmønstrede. Jeg ville fejre julen hjemme i Vejle, men først skulle jeg op i Sømændenes Forbund og betale kontingentrestance. På forbundskontoret blev jeg belært om, at der var forskel på medlemmerne. Da jeg kom ind, skulle en bolværksmatros have understøttelse udbetalt, og det fik mig til at spørge, om jeg også kunne få understøttelse. Det lod sig imidlertid ikke gøre, men jeg kunne få en damperhyre, lød svaret. Jeg spurgte naturligvis forbundsmanden, om ikke matrosen, som fik understøttelse, kunne få hyren og jeg understøttelse, men det fik jeg ikke et rigtigt svar på, derimod blev jeg oplyst om, at jeg ikke skulle blande mig i, hvad der ikke vedkom mig. Desuden, sagde forbundsmanden, var det jo kutyme, at sejlskibsfolk holdt fri i fjorten dage til en måned efter afmønstringen og så tog til søs igen. Da jeg nu var i gang, spurgte jeg, om vi sejl-skibssøfolk kunne få krigstillæg, hvad det viste sig,

at vi heller ikke kunne. Mit sidste spørgsmål gik ud på at få at vide, hvorfor vi folk fra sejl-skibene skulle stå i Sømændenes Forbund, når vi ingen rettigheder havde og endda skulle betale fuldt kontingent, når vi sejlede i udenlandske skibe. Forbundsmanden svarede, at jeg bare havde at betale mit kontingent, ellers var det slut med at mønstre ud fra danske havne for mit vedkommende. Jeg betalte, og det var jeg glad for senere, for ellers havde jeg ikke fået den ønskehyre, som blev min næste.

Jeg mønstrer i 4-mastet bark »Viking«

Mens jeg holdt juleferie i Vejle, hørte jeg, at Det forenede Dampskibsselskab i maj havde købt skole-skibet »Viking«, og at skibet lige var kommet i dansk havn og skulle have ny besætning. Dette store sejl-skib var netop et skib for mig, og i januar 1916 rejste jeg til København og gik ned til Bjerling Petersen på DFDS' forhyringskontor for at søge hyre på »Viking«. Der sad tre unge mænd og ventede, da jeg kom, deres ærinde var det samme som mit, og vi blev alle fire antaget. Næste dag rejste vi til Kalundborg og gik ombord i »Viking«, som lossede klid her. Der var kun få folk ombord, første- og andenstyrmand, bådsmænd, donkeymand og kok, resten af besætningen var mønstret af og rejst dagen i forvejen.

»Viking« var et dejligt skib, 2952 br.reg. tons stort, rigget som firemastet bark med dobbelte bramsejl og røjler. Det havde højdæk lige fra hækken til foran for stormasten, så der fremkom et »druknehul« mellem højdæk og bak. Agterst under højdækket fandtes kamre og en salon for officerer og hovmester, desuden proviantrum og sygelukaf. Nævnt i rækkefølge forefter lå under højdækket i øvrigt: elevbanje og et kammer til skibsinspektøren, som dengang var den senere forstander for Fanø Navigationsskole, Gustav Sørensen. Om bagbord kadetbanje, om styrbord vaskerum og imellem disse et undervisningslokale. Derpå sejlkøje, donkeyrum og smedie, så lå om



»Viking« under sejl.

styrbord kabys og bageri, samt kokkens, koksmathernes, tømmermandens og donkeymandens kamre. Om bagbord lå kamre til bådsmandene, samt messe og toiletter.

Størstedelen af pladsen under hoveddækket var optaget af lastrum. Men forrest fandtes et storesrum til tovværk, maling, petroleum og meget andet. Så fulgte agtenfor forlast med mellemdæk, storlast med to højtanke og mellemdæk og derefter agterlast med mellemdæk. Helt agterude under stordækket fandtes proviantrum med kølerum, afkølet med råis. Gennem hele »Viking« lå bundtanke, som enten kun-

ne bruges til ferskvand eller til trimning af skibet, eller sammen med højtankene rumme vandballast. På dækket stod et dampankerspil, som kunne kobles til gangspillet på bakken, og agterligere, mellem første og anden luge ved fokkemasten stod et damplospil samt to faldspil til henholdsvis fore overmærserå og fore overbramrå. På forreste del af højdækket stod en trestemplet håndpumpe, agten for stormasten fandtes et brasespil til fortoppens ræer, samt spil til hejsning af store overmærsejl og store overbramsejl. Agten for disse spil stod nathus, rat og en lille kommandobro, derefter fulgte storlugen og ag-

ten for den et damplossespil. Agterligere stod kryds- masten og agten for denne brasespil til størræerne og spil til hejsning af krydsovermærsejl og krydsover- bramsejl. Længere agterude, noget foran mesanma- sten, var agterste lastluge, og agten for mesanmasten fandtes brasespil til ræerne på krydstoppen, og ag- terst stod endnu et rat. For mine tre nye skibskam- merater og mig, som kun havde sejlet i skibe, hvor fald og braser haledes med håndkraft, var alle disse spil en nymodens luksus.

»Viking« dokker i København og får fuldt mandskab

Nogle dage efter, at vi fire var tørnet til i »Viking«, ankom endnu to matroser og to letmatroser, men vi var jo alligevel en meget lille besætning. Ti-tolv dage efter os kom »Viking«s fører ombord, det var kap- tajn Bundesen, som havde været førstestyrmand i skibet, indtil DFDS overtog det. Dagen efter, at kap- tajnen gik ombord, ankom DFDS' slæbebåd »Sejr- ø«, som bugserede »Viking« til København, hvor vi ankrede op på inderreden ud for Burmeister og Wa- in, hvor vi skulle dokke. Adskilligt skulle forandres ombord imens, og det var årsagen til, at »Viking« stadig havde så lille en besætning.

Blandt de ændringer i skibet, som fandt sted under dokningen, var bl.a., at der i kadetbanjen blev opsat faste køjer til tyve mand, og at sygelukafet agterude forandredes til beboelse for tyve elever. Efter dok- ningen forhalede vi til Langeliniekajen, og »Viking« skulle da endelig have fuld besætning. Ti af de gamle elever skulle med som matroser, og vi andre var lidt spændt på, hvordan de mon blev at arbejde sammen med. Men de viste sig at være vældig flinke unge mænd og gode kammerater, og der opstod hurtigt et fint forhold mellem dem og os. Vi fire, som mønstre- de sammen, Sigvardt fra Falster, Jacobsen fra Røn- ne, Jensen fra København og jeg, var der dog et sær- ligt sammenhold imellem, selv om Jensen kom på andenstyrmands vagt og vi andre på førstesty- rmands. Efter at vi senere var afmønstrede fra »Vi-

king«, begyndte vi samme dag som elever på Køben- havns Navigationsskole, og vi var indkaldt til og mødte samme dag for at aftjene vor værnepligt i ma- rinen, men der skiltes vore veje så.

Vi først ankomne af mandskabet kunne godt mær- ke, at vores nye kammerater var opdraget på et sko- leskib, for de havde lært en del, som vi andre ikke kunne. Til gengæld lærte vi dem selvstændighed, for de var vant til kun at modtage og lystre ordrer. Men vi fik, som nævnt, det allerbedste forhold indbyrdes. På »min« d.v.s. førstestyrmand vagt blev en matros og tidligere elev, Kaj Hansen, og jeg meget gode ven- ner. Han tog senere navnet Stallknecht og blev leder af Ivar Weilbach og Co.'s kendte forretning med nautiske instrumenter i København. Var de menne- skelige forhold i lukafet gode, var de det ikke mindre materielt, det var de bedste lukafforhold, vi ikke- skoleskibsfolk havde oplevet, og kosten var glimren- de.

Mens vi lå ved Langeliniekajen, fik »Viking« både en tredje- og en fjerdestyrmand, som begge også skulle være lærere for eleverne, som skulle med ski- bet. Disse to styrmænd husker jeg meget lidt om, ik- ke engang deres navne, mens jeg erindrer både før- stestyrmand, andenstyrmand og bådsmand. Første- styrmand hed Madsen, han faldt overbord og druk- nede i Rio de Janeiro en eller to rejser efter, at jeg var afmønstret fra »Viking«. Andenstyrmand Morten- sen var fra Samsø, han blev senere fører af Ø.K.'s store skoleskib, femmastet bark »København«, som forsvandt sporløst i Sydatlantien. Kaptajn Morten- sen gik i land fra skibet en rejse før den, der blev den sidste. Han var en meget dygtig navigatør og sømand og en mand med sine egne meninger. Han havde et yderst bestemt væsen og var god til at give os en op- sang, når vi gjorde noget forkert.

Bl.a. når vi lå ved land og havde fået for meget for tørsten, men han var meget retfærdig. Bådsmanden hed Hansen, også han var en myndig herre og dertil en dygtig sømand.



Det lastførende skoleskib »Viking« forlader 19. juli 1907 Langeliniekajen og står ud på sin jomfrurejse. Det byggedes hos Burmeister & Wain til selskabet »Den danske Handelsflådes Skoleskib for Befalingsmænd«, søsattes 1. december 1906 og var 2670 br.reg.t. stort. I 1914 solgtes »Viking« til Det Forenede Dampskibsselskab, som ejede storejleren til 1929, da skibet købtes af den navnkundige Gustaf Erikson i Mariehamn og kom under finsk flag. I 1951 solgtes »Viking« til Göteborg, hvor skibet ligger som stationært skoleskib.

Efter de sidst ankomne styrmænd mødte tyve elever op, drenge i marineuniform, som adskilte sig iøjnefaldende fra os andre i civilt arbejdstøj. De fleste af disse drenge var sønner af officerer i DFDS' skibe og skulle ud på deres første færd til søs.

»Viking« laster cement i Ålborg

Da »Viking« havde fået proviant og stores, kom bugserbåden »Sejrø« og slæbte af med os mod Ålborg, hvor vi skulle laste cement i tønder til Buenos Aires.

Styrbords og bagbords vagter var udtaget, så alt var klart ombord, og vi brugte sejlene under bugseringen til Limfjorden. »Viking« blev lagt til kaj ved Rørdal Cementfabrik, hvor vi skulle laste. Mens vi lå der, blev mandskabet suppleret med en sejlmager, og så havde vi fuld besætning. Sejlmageren, som hed Lohse, var søn af en sejlmager i Marstal, og han viste sig at være meget dygtig i sit fag. Ham kom jeg til at arbejde meget sammen med, idet der fra hver vagt blev udtaget en sejlsyer til at hjælpe sejlmageren, og sejlsyeren fra førstestyrmands vagt blev mig. Fra andenstyrmands vagt blev Frederik Hansen fra Orehoved på Falster udtaget, ham traf jeg igen lidt senere i livet, da jeg kom i marinen. Han var i mellemtiden blevet sejlmager på kasernen, men han havde også haft en god læremester i Lohse.

Der var meget arbejde ombord i »Viking«, mens vi lastede, men hver anden aften havde vi fri og gik da som regel ind til Ålborg. Vi kom på mange forskellige restauranter, men de tidligere »Viking«-elever gik ikke på havnebeværtninger, hvad der smittede af på os andre. Det var pænere steder, vi morede os, Beyers Hotel, varieteen »Apollo«, Enighedslunden, Duus Kælder, »Casino«-teatret og hvad de nu hed. Vi havde mange gemytlige timer i Ålborg. En aften i »Casino« løb jeg på »Maagen«s tidligere styrmand, han var godt fuld og sad med en pige på hvert knæ. Han indbød mig straks til at gå med udenfor og få nogle øretæver, han påstod at skylde mig. Jeg blev dog ikke ophidset af den grund, men sagde blot til ham, at han dog vist huskede, at jeg én gang havde haft fat i ham, og at han vel ikke var interesseret i at blive til grin for dem, han var sammen med. Og så gik jeg videre, med mine kammerater.

Til søs - bound for Buenos Aires

Da »Viking« var færdiglastet, fik vi råis ombord til kølerummet, hvori der så kom fersk kød. Samtidig fik vi slagtedyrbord, en halv snes grise og fjorten femten får samt fourage til dem, hør og hvad de ellers skulle have. Dyrene slagtedes under rejsen efterhån-

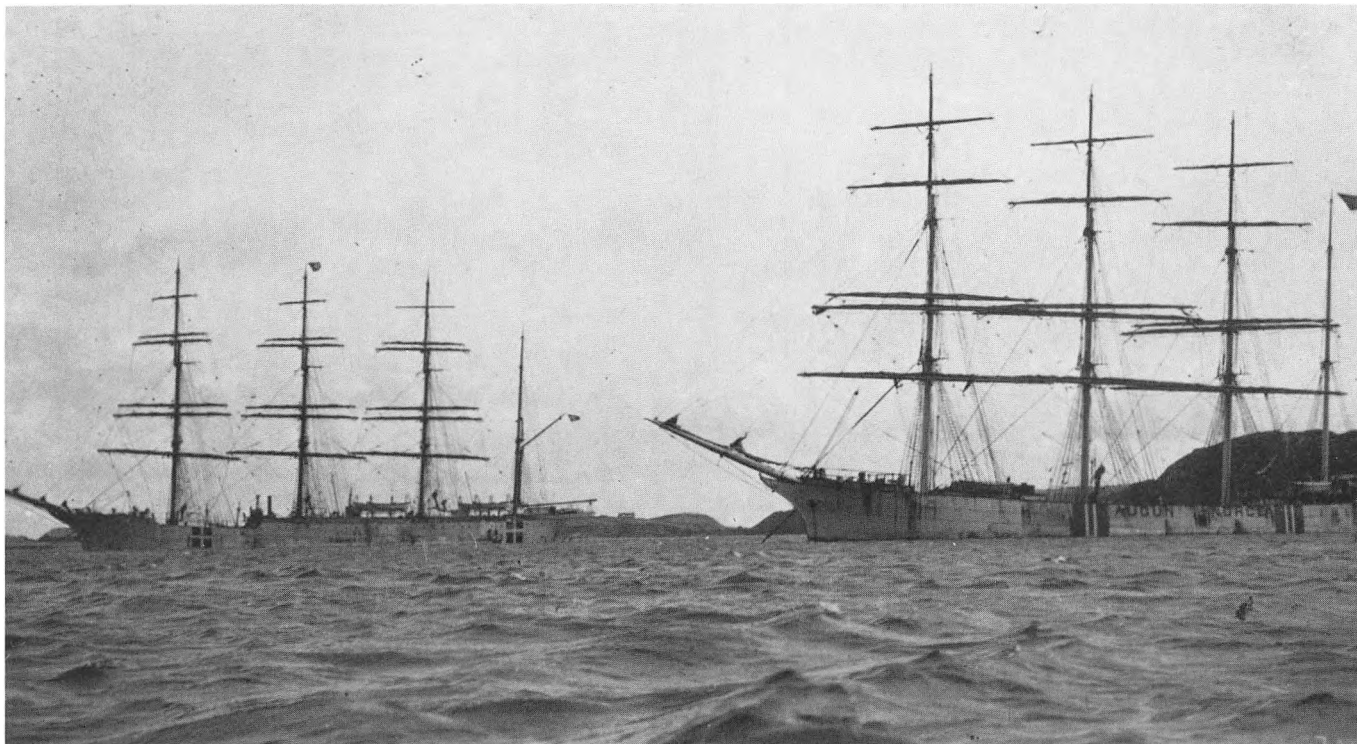
den, som vi manglede kød, de fleste var spist, inden der blev lukket op for kølerummet.

Da provianteringen var overstået, kom »Sejrø« igen og slæbte os ud over Hals Barre, vi satte så fuld sejlføring og begyndte rejsen, mens vi gjorde søklar overalt. Ankrene blev taget ind på bakken, klyssene stoppet, det arbejde, som krævede hele besættningens indsats, blev gjort, og så blev vagten sat. Halvfems døgn i søen lå forude.

»Viking« stod Skagen ud med fint vejr og alle sejl i top, men vi var ikke nået ret langt ud i Nordsøen, før vi fik en regulær storm, og »Viking« måtte underdrejes. Mens stormen stod på, så vi, mens en elev og jeg var til rors, glimt af en damper, som masede sig gennem vejr og sø. Kun en gang imellem så vi det øverste af dens bro, master og skorsten. Første styrmand spurgte, om jeg kendte damperen, hvad jeg gjorde, for det var »Bornholm« af Vejle. Han sagde, at den var lige så velkendt på Nordsøen, som DFDS' »J.C. la Cour«, begge var i hårdt vejr nærmest undervandsbåde og gik mere gennem søerne end over dem. Den rejse, da vi fra den underdrejede »Viking« så »Bornholm«, eller rettere noget af den, når den ikke var helt skjult i søerne, blev skibets sidste. Det forsvandt sporløst, der blev aldrig fundet så meget som en vragestump af »Bornholm«. Skibets endeligt var mærkværdigvis helt i overensstemmelse med, hvad dets fører, kaptajn Abrahamsen forudså. Han udtalte engang, at hvis »Bornholm« forliste, så ville den forsvinde fuldstændigt.

Med prisemandskab ombord til Stornoway og møde med »Audun«

Efter stormen gik det jævnt op gennem Nordsøen, vi passerede noget vraggods og så ellers kun fjerne dampere. Men ved Shetlandsøerne blev vi stoppet af en engelsk hjælpepekrydser, som satte prisemandskab ombord hos os, og beordrede »Viking« til Stornoway. Da vi kom ind i bugten ved Stornoway, så jeg en stor, norsk firemastet bark for anker, det viste sig at være mit gamle skib »Audun« af Risør. »Viking«



»Viking« og »Audun« til ankers i Stornoway.

gik til ankers i nærheden, og kort efter kom »Audun«s kaptajn ombord for at tale med vores officerer, spørge nyt og få danske aviser, og jeg nåede lige at hilse på ham, inden han igen gik fra borde. »Audun« havde ligget to måneder med en salpeterlast ved Stornoway, og der forlød intet om, hvornår den blev frigivet. »Audun«s rejse var indtil opbringelsen forløbet mindre dramatisk, end da jeg var med skibet. Helt sluppet for havari var »Audun« dog ikke, for under en storm havde den mistet mesangaffelen. Af skibets »gamle« besætning var der kun kaptajn, førstestyrmand, sejlmager, stewart og schweizeren tilbage. »Viking« og »Audun« blev fotograferet, mens vi lå i Stornoway, og jeg fik derved to af »mine« skibe på samme billede.

»Viking« fortsætter rejsen

Efter tre-fire dages forløb fik vi lov at fortsætte rejsen og stod sydover uden at opleve mere, som havde med krigen at gøre. Vi havde nogle storme med godvejrperioder imellem, og i dem blev der bestilt noget. Der var faste topsgaster på hver vagt, og de eftergik rigningen, mens andre gøremål blev udført under bådsmandens ledelse, bl.a. rengøring, som var noget meget vigtigt i »Viking«, og som tog megen tid. Da vi nærmede os Nordostpassaten, blev der mere travlhed med at udskifte hele sejlføringen med passatsejlene.

På sejlmagerbanjen lappede og reparerede vi sejl. Sejlmageren skar nye sejl til, splejsede wirelig og lavede, hvad der mere hørte til sejlene, og vi to sejlsye-



»Viking« bugseres på Avon i 1912 på vej mod Cardiff efter en kullast til Mejillones del Sur, Chile.

re kom derefter i gang med nål og sejlhandske. Vi arbejdede i elevbanjen, der var så god plads, at et bramsejl kunne strækkes helt, og i den tid jeg var sejlsyer, nåede vi at sy et komplet sæt sejl til »Viking«. Blev disse sejl lagt ved siden af og i forlængelse af hinanden, dækkede de et areal på to tønder land.

Fritidsforøjelser og tøjfetersyn

På frivagterne gik megen tid med sang og musik, vi organiserede et orkester på ti mand, som lærte at spille godt sammen. Repertoiret bestod mest af danske revyviser, men der var også en del engelske sange iblandt. Vi sang en hel række af shanties, hvortil vi efterhånden digtede danske tekster, og i dem fik alle



»Viking«s besætning med elever og officerer forrest. Gammelgaard Christensen står som nr. fire fra venstre i bageste række.

fra drenge til officerer deres sag for. Disse sange gav liv og morskab, men de var ikke alle lige populære hos officererne.

Blandt fritidssystemerne var naturligvis også fremstilling af pynteknob og lignende. Både de gamle og de nye elever havde Jens Kusk Jensens Håndbog i praktisk Sømandsskab, som vi andre studerede flittigt og lærte meget af.

Som før fortalt havde i »Audun« fritørnen lov at sove i lukafet om natten, men i »Viking« skulle alle på vagten være på dæk. Da vi nåede ned i passaten, fik vi dog lov at slange os på lugerne om natten. Der var også andre forskelle mellem livet i »Audun« og i skoleskibet »Viking«, f.eks. var der i »Viking« hver lørdag eftermiddag tøjvask for begge vagter, samt tøjeftersyn. Da kom kaptajnen, førstestyrmand og

andenstyrmand og kontrollerede, om der var orden i vores skibskister, og de efterså vort tøj og vores køjer, og var der noget at kritisere, blev det påtalt, uanset om ejermanden var dreng eller matros. På et punkt var forholdene i enhver henseende bedre, end hvad jeg før havde kendt i et skib. Kosten var virkelig god og rationerne var gode. Der var friskskåret pålæg hver dag, daglig blev der bagt både rugbrød og franskrød, og der var rigelig ferskvand.

Ækvatordåb

Da vi var nået ind i passaten og dermed nærmede os ækvator, begyndte de gamle elever at finde kasser med tøj og remedier til brug ved linjedåb frem. Der var mange, som skulle døbes, og grumme historier blev fortalt om de ubehageligheder, som dåbsceremonien rummede. De nye elever var vist lidt betænkelige ved det, der ventede dem.

Vi havde let vind gennem stillebæltet. Hver aften mellem kl. atten og tyve var vi alle i gang, der blev da nattet dæk og halet braser, fald og skøder. Da vi for alvor nærmede os linjen, blev der gjort forberedelser til linjedåb, på fordækket blev opbygget et stort bassin, som skulle fyldes med vand, og en plads til Neptuns tronstol gjordes klar.

Aftenen før dåben, blev tre mand udklædt, en som Neptuns politimester, to som hans politibetjente. De luskede så ubemærket som muligt ud på klyverbommen og gemte sig nedenunder i forgrejerne til kl. 20, da otte glas gik, og en signalbombe affyredes. Efter knaldet entrede de igen bakken, hvorfra de med høje råb forlangte at få kaptajnen i tale. Førstestyrmand kom nu ud på bakken til dem, og efter lidt diskussion fulgte de agterover til kaptajnen, som inviterede dem ned i salonen til grog. Politimesteren forkyndte, at næste morgen ville hans majestæt kong Neptun med sit følge gå ombord i »Viking«, da han havde hørt, at der var udøbte folk i skibet. Der blev aftalt tid for majestæten ombordstigning, og derpå forsvandt hans politistab forud, hvor den kom fra.

På hundevagten fyldte nogen af os vand i det opstil-

lede bassin, og kasserne med kostumer og udstyr blev båret ud i tømrværkstedet under bakken, hvor Neptun og hans følge skulle kostumeres. Ved vagtskiftet kl. fire om morgenen blev alle eleverne låst inde i lukafet, og så spuledes og skrubbendes der i øvrigt på vagten. Da solen stod op, hejste vi signalflag på alle fire master og opstillede Neptuns tronstol. Hans majestæts barbers stol, lægens operationsbord, bispesædet og hvad, der hørte til ceremonierne, blev placeret hvor »dåbshandlingen« krævede det. Klokkeren halvotte spiste vi alle frokost og var så klar til festen, som begyndte kl. otte, da otte glas gik, og en signalbombe blev affyret. Den kongelige politimester og hans betjente dukkede umiddelbart efter op på bakken med forespørgsel, om »Viking«s officerer var klar til at modtage kong Neptun og hans følge. Tredjestyrmand hentede de andre styrmænd og kaptajnen, som fra forkanten af højdækket svarede, at alt var parat. Politimesteren lod svaret gå forud, hvorpå Neptun i al sin herlighed og med følge kom frem under bakken, entrede denne og fortsatte over løbebroen hen på højdækket, hvor flokken blev modtaget af officererne.

Neptun bar kongekrone, havde stort skæg, trefork i hånden og ranker af tang hængende omkring skuldrene. Hans dronning havde langt, gult hår under kronen, var iført en meget flot selskabskjole med tilhørende forløren barm, samt guldsko og mange smykker. Det kongelige følge bestod af biskoppen med bispestav, barber med stor træragekniv og træsaks og hans svende med en stor pøs med indsæbningsmiddel. Sidst fulgte hoflægen med assistenter, som skulle undersøge dåbskandidaterne, så Neptun var sikker på, at de ikke førte dårlighed med sig over »linjen«. Majestæten og hans stab blev hjerteligt modtaget af skibsofficererne og derpå ført agterud til en velkomstbeskænkning.

Jeg var tildelt en betroet opgave ved passagen af ækvator, og for at markere, at jeg »var noget«, havde min arbejdsjakke fået påmalet »snore« på ærmerne. Når gæsterne var budt velkommen agterude og

dersøgt grundigt, så det var sikret, at vi ikke overførte dårligdomme til den sydlige halvkugle. Og vi fik vores bekomst, skal jeg love for. Rorgængerens døjde mest, han var så uheldig at være den sidste af os alle. Han blev derfor pløret til med alt, hvad der var tilbage i barberens pøs og overklistret med hele doktorens restbeholdning af mønje- og tjæreplastre.

Efter rorgængerens dåb var det arbejdstid igen. Alle blev vi sat til opklaring efter linjedåben og henstuvning af dragter og tilbehør til dåbsceremonien. Efter det fejredes dagen dog fortsat. Vi fik festmiddag bestående af flæskesteg fra to grise, som var slagtet et par døgn tidligere, og det var med alt det, som hører til en dansk flæskesteg, og desuden gav det en pilsner. Desserten bestod af syltet frugt, og middagen kronedes af to cigarer til hver. Hele dæksbesætningen spiste på én gang, hvad der var muligt, fordi fjerdestyrmand imens var både rorgænger og udkig.

Efter kaffetid blev det dagligdag igen. Vagten blev sat, og vi halede hele pynten af signalflag ned og stuede dem væk. Men feststemningen kunne ikke stoppes på klokkeslet. Vores orkester spillede op, og vi sang mange sømandssange og revyviser, ingen af frivagten gik til køjs den eftermiddag. En af matroserne kom med en sang, hans fader, kapt. Ishøj, havde skrevet til »Viking«s pris (kaptajn Ishøj førte dengang DFDS' »Ålborghus«, som en af mine onkler blev fører af året efter). Melodien havde daværende kapelmester ved Tivolis promenadeorkester, Ishøj, skrevet. Jeg gengiver her sangens tekst efter hukommelsen:

»Viking« har lettet anker og stævner,
stolt som en fugl, imod fremmede kyst.
Bred dine vinger, flyv hvad du evner,
og vend tilbage engang efter høst.
Hæv dig på bølgen, vid, hvad du bærer,
du har det bedste, vi ejer, ombord.
Bær dem på havet rundt og med ære,
bring dem tilbage engang efter høst,
bring dem til Danmark, til fædrenes jord.

Den dag var både en stor festdag og en stor oplevelse.

Vi får en pampero

Vi fangede en god sydostpassat efter en fin rejse gennem stillebæltet. Riggens blev lapsalvet og blokkene blev eftersat, det sidste var i mine tidligere skibe sket på tilbagereisen til Europa. Alt gik sin gode gang, men kort efter, at vi havde sluppet passaten, blev idyllen brudt, hurtigt og voldsomt.

En formiddag kom pludselig 2. styrmand Mortensen farende og varskoede »alle mand på dæk« til os, som var i lukafet. Få minutter, senere var vi alle på dækket uden straks at forstå hvorfor, og hvorfor vi mødtes med ordren om at bjerge sejl. Da så vi en sort sky på himlen og nåede kun lige at få sejlene, med undtagelse af undermærksejlene, firet og givet op, da en pampero var over os. Da sejlene ikke var gjort fast, varede det kun få minutter, inden de hang i laser. Pamperoen er en voldsom og hurtigt opstående storm i argentinske farvande, men i løbet af en time eller to var vi ude af denne. Selv om »Viking«s sejl, bortset fra undermærksejlene, var blæst til trevler, var vi dog sluppet billigere, end da jeg med »Audun« oplevede storm i de samme farvande.

Der blev så travlhed med at få resterne af sejlene slået fra og taget til dæks, mens sejlmageren og vi to sejlsyere gravede et sæt sejl frem fra sejlkøjen. Vi havde to sæt liggende foruden et nyt, vi syede på. Så snart sejlene kom fra sejlkøjen, gik hele besætningen, og så vi sejlsyere, ja selv 3. og 4. styrmand i riggen og slog sejl under til erstatning for de ødelagte. Først undersejl og stagsejl og derpå de øvrige råsejl. Resterne af de itublæste sejl kom ned på sejlmagerbanjen, hvor trevlerne blev skåret fra ligene, for disse og beslagene skulle bruges til nye sejl.

Kommet under sejl igen stod vi over efter Montevideo og La Plataflodens munding. Selv 100 sømil til søs kunne vi se en stribe af flodens brakvand tegne sig skarpt mod Atlantens salte.

Buenos Aires

Resten af rejsen til søs forløb begivenhedsløs, og ud for Montevideo tog vi flodlods ombord og sejlede

ind på Buenos Aires red, hvor vi ankrede. Der løb et politi- og karantænefartøj på siden af »Viking«, og tre mand kom ombord for at kontrollere besættningens sundhedstilstand og se på skibets papirer. Det sidste gjorde en af dem, mens to passerede forbi os, som stod på række, kiggede på os og talte os, og så var den kontrol forbi. Skibet skulle derefter vente på redan, til ordre om anløb af havnen blev givet. To dage efter kom en båd langs siden med folk fra havnemyndighederne, samt DFDS' befragter, og besked om, at vi skulle ind til det, der hed Barracas. For at komme dertil skulle vi under en høj bro, som imidlertid ikke var høj nok til, at »Viking«s rig kunne passere under den. For-, store- og krydstop kunne vi gøre lavere ved at rigge bramstængerne ned, men mesanens top, som også var over brohøjde, lod sig ikke sænke, for mesanmast og stang var gjort i et stykke. Så til Barracas kunne vi ikke komme. Efter en dags ventetid bragte en havnelods og en slæbebåd »Viking« til stedet, hvor vi skulle losse, i Boca, lige udfor en havnepolitistation ca. en halv km uden for broen, vi ikke kunne passere under. Til kaj kunne vi imidlertid ikke komme, »Viking« stak for dybt, og skibet måtte ligge flere meter fra land, hvad der gjorde losningen besværlig. Vi fortøjede, så godt det kunne gøres under de dårlige liggeforhold, og derpå kom to vagtsmænd ombord. Den ene skulle være nattevagt, den anden dagvagt, samtidig med at en matros og en dreng også gik vagt. De to vagtsmænd var ikke argentinerne, men spaniere. De var strenge og påpasselige med alt og holdt også øje med havnearbejderne, men vi ombord lærte dem at kende som flinke fyre.

Straks efter fortøjningen gik kaptajnen i land for at indklare og hente penge til besætningen, men der gik tre dage, inden vi så ham igen. Han ankom i en båd, havde brugt pengene og var, sagt uden overdrivelse, i høj grad indisponeret.

Losningen begynder

Der var ingen havnearbejdere kommet til losning,

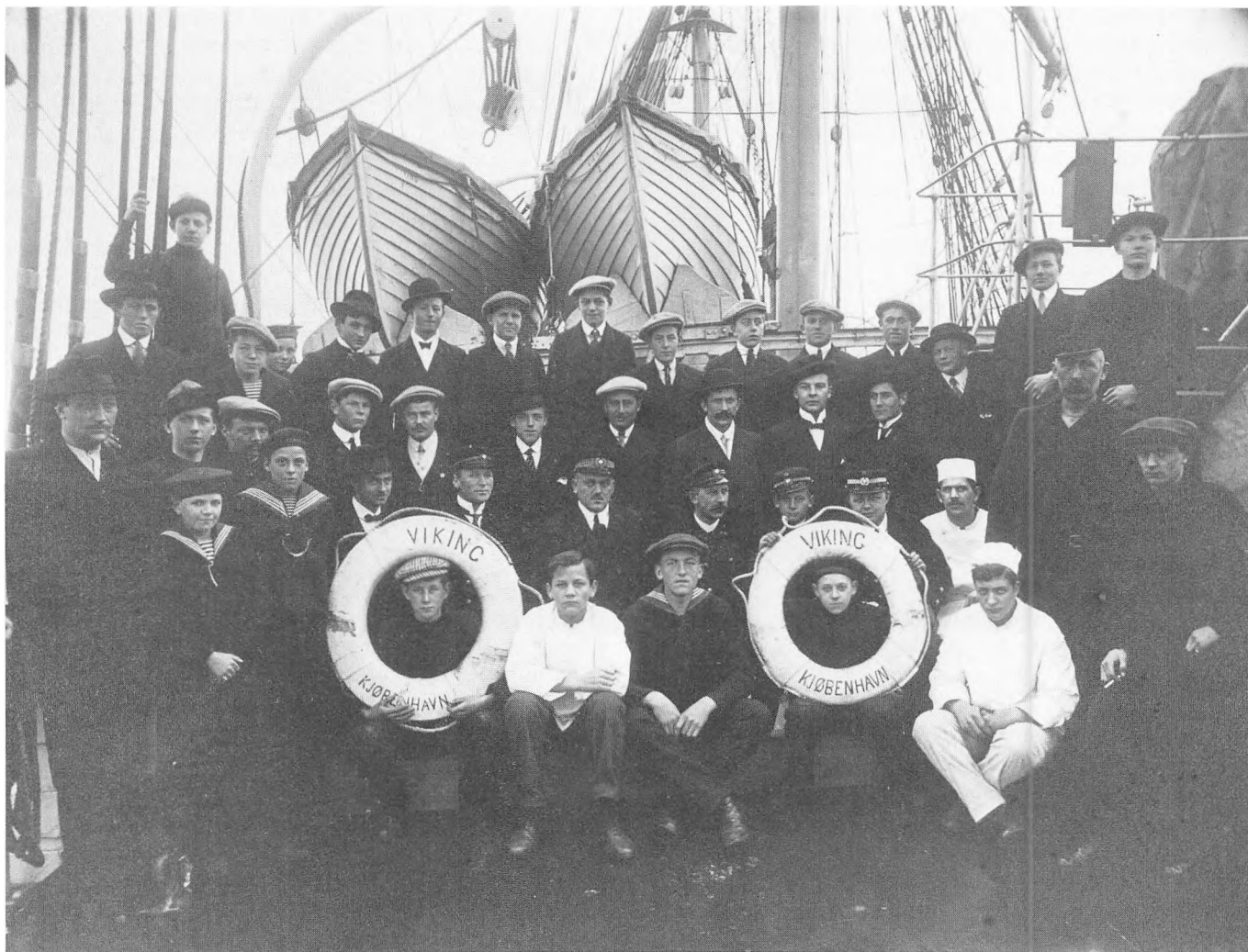
den fik så styrmændene sat i gang ved henvendelse til befragteren og den danske generalkonsul, som også sørgede for kontanter. Havnearbejderne medbragte forskelligt grej til brug ved losningen, som krævede ekstra foranstaltninger, fordi vi lå så langt fra kajen. Der blev rigget stillinger op, hvis ene ende hang i stropper ved skibssiden, mens den anden hvilede på bukke inde på kajen. Ad den vej kørte havnearbejderne lasten ind til vognene, som transporterede den bort.

Matros Svend Jensen blev udtaget til at køre dampspillet under losningen. Det var et varmt job at sidde på dampcylinderen i det hede klima, og arbejdet fordrede desuden påpasselighed. Slænget med fem tønder cement skulle hives op af lasten og derpå fires ud under rånokken og ned på vognen på stillingen. Det krævede agtpagivenhed at følge den argentinske lugemands anvisninger, hans ordrer blev jo givet på et fremmed sprog.

Liv og glade dage i land

Da nu losningen var igang, begyndte vi også at få landlov, en vagt ad gangen pr. aften, mod indhentet tilladelse hos 2. styrmand. Den matros, som havde landgangsvagten, krydsede os af på en liste, både når vi gik i land og kom om bord. Kom vi ret sent om bord, var en opsang af 2. styrmand Mortensen helt sikker - og værre blev den, hvis nogen havde fået en kæfert på. Han havde fortalt os alle, at Buenos Aires var en dejlig og køn by, men også advaret os mod alle de fristelser og farer den rummede i form af værtshuse og kvinder, navnlig i de gamle havnekarterer Boca og Barracas.

Havnen i Buenos Aires er meget stor. Foruden Boca og Barracas fire store dokker med kornpakhuse, på modsat side af havnen end den, hvor »Viking« lå, var den store »syddok«. Dertil førte den store bro, som forhindrede »Viking« i at gå længere ind i havnen, og som forbandt den del af havnen med en stor bred og smuk færdselsåre, Avenida Almirante Brown. Syddokken var helt præget af hvalfangsten.



Endnu et besætningsbillede fra »Viking«. De fleste af mandskabet er »shinet« op, som skulle de i land - også Gammelgaard Christensen. Han står i bageste række lige under stævnen på båden i billedets midte.

Der lå de mange hvalfangstfartøjer, store hvalkogerier, fabriksskibe og andre, som kom nede fra fangstpladserne ved Falklandsøerne, South Georgia, South Orkneyøerne, South Shetlands, og hvad

de nu hedder. Dette havnekwarter var et rent Sodoma og Gomorra, med et bordel, »Røde Lygte«, som husede omkring tohundrede kvinder. De mange værts-huse dér skulle man også helst holde sin næse fra, de

var scener for slemme slagsmål, og mord på søfolk forekom også. Men der var steder nok, vi kunne gå foruden dem i Syddokken. Lige bag havnepolitistationen lå et værtshus, »Prince of Wales«, det havde eksisteret i 32 år uden at være lukket en time, sagde man. Tæt derved lå »Cardiff Arms«, som efter sigende havde været åbent uafbrudt i 18 år. Der kom vi ofte for at få et glas øl efter udskejning eller i midt-dagspausen, det kunne lige nås. I en af gaderne op til Avenida Almirante Brown lå en dejlig restaurant ejet af en hollænder. Han spillede selv harmonika i restaurantens femmandsorkester. Det var et hyggeligt og pænt sted at komme. En søndag eftermiddag hørte hollænderen »Viking«s orkester, og han bad dem da komme og spille en times tid i restauranten. Han ville gerne lære melodierne, orkestret spillede, og han var lærenem. Bare vores to harmonikaer spillede en melodi for ham to-tre gange, kunne han den, og et par dage efter spillede han og hans medmusikanter melodien i restauranten.

Kun fem minutters gang fra »Viking« lå Avenida Almirante Brown, og ved den, den store park, Den japanske Have. Det var interessant at gå dér i pragten af mange slags blomster og japanske broer og paviljoner. Det skete, vi tog sporvognen op til Plaza de Mayo med præsidentpaladset. Derfra gik byens hovedfærdssåre, Avenida Mayo, til Plaza de Congreso med regeringsbygningen, et marmorpalads med en stor, hvid kuppel. Avenida Mayo var livlig og imponerende, der var fire kørebaner i hver retning med trafik af hestetrocher, flotte ekvipager og biler. For fodgængerne var der brede promenader langs de seksetagers huse, der rummede byens finere forretningskvarter, hoteller, kasinoer, theatre og restauranter. Vi var både i theatre og varieteer, og selv om vi ikke forstod sproget, havde vi fornøjelse af det al ligevel.

Vi oplevede en hel del i Buenos Ayres. Bl.a. arrangerede den norske sømandskirke en udflugt for os med undergrundsbanen, ud til et villakvarter, »Palermo«, og en zoologisk have. Man kunne dengang kø-

re haven rundt i et lilleputtog. Lokomotivføreren sad overskrævs på lokomotivets tender, mens personvognene, der udvendig lignede rigtige personvogne, dog uden tag, rummede to personer.

Sømands- og havnearbejderstrejke. Uroligheder

»Viking«s ophold i Buenos Ayres viste sig at blive længere end beregnet, idet der, netop da vi var færdige med udlosningen af cementlasten, udbrød en sømands- og havnearbejderstrejke. »Viking« blev derfor liggende i Boca. Hele havnen var under strejken afspærret og bevogtet af politi og soldater, men vores landlov fortsatte som sædvanlig. Vi skulle blot gennem havnepolitivagten ned for vores landgang, så var vi uden for afspærringen. Der opstod store uroligheder i forbindelse med strejken, og vi havde nær fået dem tættere på kroppen, end vi brød os om. En dag, da jeg sammen med nogle skibskamrater gik op ad Avenida de Mayo, sås det, at noget var på færde.

De fine forretningsvinduer var dækket med jernskodder, fra store bladhouses balkoner blev holdt taler, det var vist noget med krav om, at præsident og regering skulle afsættes. Da vi nåede til Plaza de Mayo, var der stort opbud af både gående og ridende politi og i øvrigt et mylder af folk. Vi var dumme nok til at gå ind, hvor der var mest trængsel, og mens vi stod og talte om, hvad årsagerne til hele postyret kunne være, blev vi tiltalt på dansk af en dame og herre. De opfordrede os til at forsvinde hurtigst muligt, da der nok meget snart ville blive ballade, og skyndte sig derpå selv bort. Vi fulgte rådet og gik mod en sidegade, som vi kun nåede ind i, før der skete noget. Der lød skud og hornsignaler, og det ridende politi rykkede frem med dragne sabler, hestene maste lige ind i folkemængden, og de, der ikke nåede bort, blev trampet ned. Vi havde oplevet nok og skyndte os om bord.

Under strejken blev det pinse, og da arrangerede det danske generalkonsulat udflugt for os. Første pinsedag for os på 1. styrmands vagt, som i motorbåd blev

sejlet langt ind i landet ad en biflod til La Plata. Der blev vi trakteret med store lunser spidstegt lam, humpler af brød og vin fra en tyveliterdunk. Det blev en dag med sang og gemytlighed.

Anden Pinsedag var 2. styrmands vagt på udflugt. Den blev kørt i bil langt ind på Pampaen og beværtet på samme måde som os.

»Viking« laster majs

Endelig ophørte strejken, og vi blev taget op i dok I for at laste majs. Lastningen foregik på den måde, at arbejdere med majssække på nakken løb fra pakhuset ad en lang, svær planke ud til skibets luge og styrtede majsen ned i lasten, hvorpå de løb tilbage til pakhuset ad en anden, tilsvarende planke. Majssækkene vejede 90 kg, og det var nødvendigt, at arbejderne både holdt passende afstand mellem sig og løb i takt. Plankerne svingede nemlig stærkt op og ned på grund af belastningen og mændenes bevægelser, og kom en arbejder ud af takt, faldt han ned.

En kornlast er meget »levende« og kan forskubbe sig, derfor opsættes i lasten slingreskodder, som skal holde kornmassen på plads, uanset hvor voldsomme skibets bevægelser bliver, når det kommer til søs. De tre fjerdedele af majssækkene til »Viking« tømtes gennem lastlugerne, men hver fjerde sæk kom i lasten uåbnet. Disse majssække brugtes til hjælp ved stabiliseringen af den levende masse, de løse majs udgjorde.

Så oprandt langt om længe dagen, da lastningen var afsluttet, og ferskvand, kød og øvrige proviant var taget om bord. En slæbebåd tog os ud på reden, hvor vi ankrede og gjorde søklar, for en dags tid senere at lette ankeret og stå ned ad La Platafloden.

Lige inden vi lettede, kom kaptajnen, som vi ikke havde set meget til under havneopholdet, om bord medbringende tre damer og to børn - passagerer til København. Ingen af styrmændene anede, at vi skulle have passagerer om bord, og 2. styrmand Mortensen var meget utilfreds dermed. Han frygtede, det

ville give ufred henne agter, om det skete ved jeg ikke, men i hvert fald flyttede den ene af damerne ind hos kaptajnen straks efter afsejlingen.

På vej mod København

Rejsen begyndte med skiftende vinde af forskellige retninger, men intet hårdt vejr. Ingen storme, som selv om de nok medfører hårdt arbejde og ubehageligheder - dog kan give storslåede oplevelser. Måneskinsnætter med drivende skyer over det stormpiskede hav byder på et prægtigt farvespil, og at se et andet sejlskib i storm var betagende. Mon ikke sådanne oplevelser medvirkede til, at mange sejlskibssøfolk holdt så meget af de skibe, i hvilken de dog førte en noget ukomfortabel tilværelse. En naturoplevelse fik vi dog i den ellers ret begivenhedsløse første del af rejsen mod Europa, nemlig en nat med torden og flammende lyn over havet og samtidig Skt. Elmsild, der illuminerede master, ræer og rigning.

Vi fangede Sydøstpasset og stod op efter stillebæltet, og imens skred skibsarbejdet frem. Vi vaskede master og ræer, lapsalvede stående rigning, skurede og lakerede teaktræ. Dagligt nattedes dækket, så det ikke skulle blive tørt. Der blev også udført øvelser med redningsbådene, først for den ene vagt og så for den anden. Der blev brast bak, bådene sattes i vandet, og besætningerne roede dem en gang rundt om »Viking«, inden de igen hejstes om bord. Nogle dage senere blev et bjergemærks kastet ud fra skibet, og der varskoedes »mand over bord«. Mens »Viking« blev brast bak, gik de folk, som var udtaget til den slags redningsarbejde om bord i jollen, der hurtigt blev fireret af og roet ud til bjergemærset. Da det var taget ind, blev jollen hurtigt roet tilbage til »Viking«, båd-taljerne hugget og fartøjet hejst om bord og bragt på plads i galgerne igen. Der blev taget tid, mens øvelsen stod på, og den forløb tilfredsstillende.

En brandøvelse holdt vi også, og kort tid efter fik vi lejlighed til at vise, hvad vi kunne, når der virkelig var brand.

Brand ombord

En morgenstund i stillebæltet gik bådsmanden ned i forpeaken for at kontrollere beholdningen af maling og petroleum ved lyset fra en flagermuslygte. Klokkeren otte gik han op til frokost og lod lygten stå tændt. Den må imidlertid være væltet, så petroleumen er løbet ud og er blevet antændt. Ca. klokken halvni observerede 2. styrmand tæt røg under bakken og slog alarm: alvorlig brand under bakken, alle mand på dæk. Få øjeblikke senere var alle besætningsmedlemmer på deres bestemte pladser og udførte deres bestemte arbejde. Fire mand bemandede en stor pumpe på højdedækket, hvorfra der førtes rør helt ud under bakken og helt ud agter, og til denne pumpe kobledes to slanger. En stor vippepumpe, hvis sugerør gik udenbords gennem en lænseport, gav også vand til to slanger. Dertil kom et slukningshold med slagpøse og brandspande, alle var hurtigt i gang, og stadig vældede sort røg op gennem lugen til forrummet. Ved pumpen på højdedækket var vi to hold, som afløste hinanden, og vi pumpede så voldsomt, at pumpens aksel knækkede. På det tidspunkt var der dog pøset så meget vand i forrummet, at det stod op til lugekarmen, og ilden var slukket. Efter at have fyldt forpeaken, måtte vi i gang med at lænseden, og det var ikke noget kønt syn, som mødte os, da vandet var ude. Dunke med forskelligt indhold havde flydt rundt, og nogle af petroleumstønderne var skadet så meget, at deres indhold måtte styrtes om på andre tønder. Alt i alt en masse ekstra arbejde at gøre. Men hvilken brand kunne der ikke være opstået, hvis ilden havde fået lov at brede sig lidt længe. Hele den stående rigning var nytjæret, de tusinder af meter løbende rigning var knastørre for slet ikke at tale om de fire masters lige så tørre sejle, som alle var sat. Alt i alt var det lige let antændeligt. Vi slap med skrækken, men havde fået at se hvad en besætning, hvis enkelte medlemmer kender deres plads, kan udrette under en god ledelse. Denne bestod især af 2. styrmand Mortensen, han var sin plads voksen. Da jeg både havde stået i smedelære og været fyrbø-

der, blev jeg sat til sammen med donkeymanden at reparere pumpen, hvis aksel var brækket. Vi havde en reserveaksel med tre krumtappe, hvortil lejerne skulle skrubes og files til, så de passede, og svinghjulene skulle slås af den gamle aksel og sættes på den nye. Det var et stort arbejde.

»Viking« nærmer sig Irland.

Vi beordres til Queenstown

Vi kom gennem Nordostpassaten, passerede Azorerne og holdt mod Irland, da vi mødte en engelsk ubådsjager, som beordrede os til Queenstown. Da vi nærmede os Irland, så vi det kendte, sørgelige syn af mængder af vraggods fra sænkede skibe, samt mange krigsskibe. Det var tydeligt, at vi nu var krigen nær igen. En armeret trawler satte en lods ombord i »Viking« og fulgte os til Queenstown, hvor en slæbebåd tog os gennem minfelt og spærring med ubådsnet. »Viking« lå tre dage i Queenstown. Da vi havde fået sejltilladelse og skulle til søs, indløb meddelelse om, at en stor damper med olie var sænket af en ubåd et kort stykke uden for minespærringen. Englænderne så helst, at afsejlingen blev udsat til næste dag, men kaptajnen ville sejle, og sidst på eftermiddagen blev »Viking« slæbt uden for minespærringen. Vi satte sejl omgivet af vraggods og olie fra den sunkne damper og krigsskibe, som kredsede om stedet for forliset. Ubådsjagere fulgte os et langt stykke vest for Irland, og først ved dagry sejlede de tilbage mod Queenstown.

Afsejling. Ufrivillig hjælp til en tysk ubåd

Ganske kort tid efter, at ubådsjagerne havde forladt os, dukkede en ubåd op og begyndte at morse, og det kan nok være, at styrmændene fik travlt med at fortælle, at det var skoleskib »Viking« af København, ubåden havde for sig. Tyskerne - for det var selvfølgelig en tysk ubåd - svarede, at de udmærket vidste, hvem vi var, og takkede for husly. Vores afsejling fra Queenstown var kommet dem vældig tilpas, de havde holdt sig under »Viking«, gående for langsom

maskine under vores køl helt inde fra minespærringen. Da de havde fortalt os det, forsvandt tyskerne ind i ubåden, som derpå dykkede.

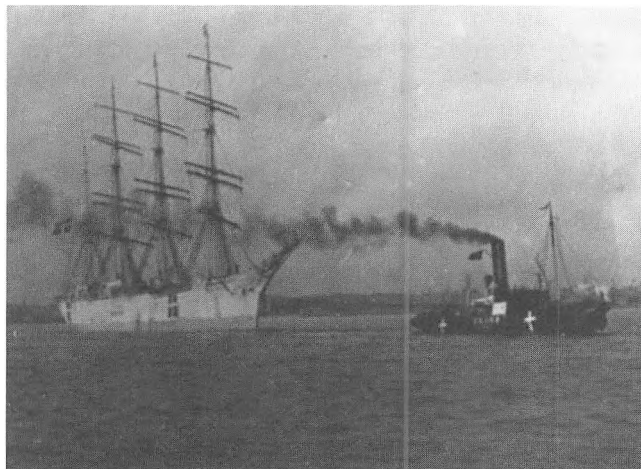
Mængderne af drivende vraggods varierede i omfang. Da vi nåede op nord for Irland, var der meget, og vi så mange krigsskibe. Vi gik norden om Shetlandsøerne, og da vi kom ind i Nordsøen, blev vejret dårligt. Vi lå underdrejet i fire døgn, hvad vi forude ikke kunne se nogen grund til, vejret var ikke så slemt, at det var nødvendigt. Vi så igen meget vraggods og nu også ødelagte redningsbåde. Dem havde tyske ubådsfolk beskudt med maskingeværer, efter at besætninger i sænkede skibe havde forsøgt at redde livet i bådene. Der gik mange rygter om, hvor barbariske ubådsfolkene var.

I danske farvande - ankomst til København

»Viking« var i øvrigt i fare undervejs over Nordsøen, uden at vi anede det. Ankomsten til København fik vi at vide, at »Viking« var sejlet gennem et minfelt, tyskerne havde lagt ud, og at det var et held, vi slap igennem. I Skagerrak mødte vi danske eksportbåde, Skagen dukkede op, og der blev signaleret en hilsen til rederiet. Vi sang:

Der har vi Skagen,
dér Samsø, Anholt
og Kullen,
og der har vi Kronborg,
og der København,
og snart skal vi tage
vor pige i favn.

Vinden var god gennem Kattegat. Kronborg blev at se om styrbord, og »Viking« hilste batteriet og signalerede en hilsen til rederiet. Allerede ved Hveen blev vi modtaget af vor gode ven, slæbebåden »Sejrø«, som skulle hjælpe »Viking« i havn. Så bjergede vi sejl, gjorde ankrene klar, tog fortøjningstrosser og -wirer på dæk, og inden vi så os om, gled vi ind i Frihavnen. Vi fortøjede »Viking« ved det store pakhuis med kuglen, som markerer klokken tolv middag, og på kajen ventede allerede folk fra rederiet og mange



»Viking« under bugsering af »Sejrø«.

pårørende til besætningsmedlemmer. Man kunne nok se, at det ikke var en almindelig langfarts-windjammer, som kom i havn.

Mens »Viking« var på vej gennem Sundet, blev alle menige besætningsmedlemmer spurgt, om de ville afmønstre i København, men bortset fra tre matroser, to elever, en koksmat og en kahytsdreng, ville alle blive ombord. Ankommet til København fik eleverne fjorten dages ferie, den del af besætningen, som ikke var fra København, fik otte dage, og derefter var der otte dages ferie til københavnernes. Efter ankomsten afslørede det, at der var fusk i kaptajns regnskab, og under store forhør henne agter kom det frem, at der manglede 25.000 kr. i skibets kasse. Aviserne omtalte vores kaptajn som en rigtig sørøverkaptajn. Efter dette skulle »Viking« selvfølgelig have en anden fører, og 1. styrmand Madsen regnede med, at det blev ham.

Da »Viking« var udlosset, kom skibet i B.&W.'s flydedok til eftersyn, rensning af vandtanke og bundbehandling, hvorpå det blev slæbt over til Langeliniekajen. Der tog vi stores, proviant og vand ombord og havde iøvrigt stort besøg af folk, som ville se det flotte skib.

Ny kaptajn - »Viking« laster igen cement til Buenos Ayres

En dag kom så »Viking«s nye chef ombord, det var en kaptajn Rindby fra Fanø, som havde været 1. styrmand i DFDS's damper »J.C. la Cour«. Det blev altså ikke 1. styrmand Madsen, som skulle føre »Viking«, hvilket var ham en stor skuffelse. Vi fik også ny 3. og 4. styrmand, og der kom nye folk i stedet for de afmønstrede. Vi forlod København, »Sejrø« slæbte os til Rørkjær ved Ålborg, hvor »Viking« igen skulle laste cement til Buenos Ayres. Nogle dage før afsejlingen blev alle »Viking«s matroser beordret til en ekstra session i Ålborg og udtaget til tjeneste i marinen. Rederiet søgte udsættelse af vores indkaldelse, og udsættelsen blev bevilget. Den gjaldt til vi igen nåede dansk havn, men var dog højst af et års varighed. »Viking« fik lov at beholde sine matroser.

Afsejling og anløb af Stornoway

To dage før afsejling blev jeg syg og gik til køjs, men da »Viking« stod ud fra kajen, beordrede 1. styrmand mig på dækket. Jeg var meget sløj og kunne ikke arbejde, derfor gik jeg igen i lukafet, hvor jeg besvimede. Jeg vågnede et øjeblik, mens mine kammerater lagde mig op i køjen, men derefter kom jeg først til bevidsthed, da vi var ude i Nordsøen. Der var da megen støj på dækket, og alle mand var oppe. Årsagen var, hørte jeg senere, at udkiggen havde observeret to store redningsbåde, som, da »Viking« nåede hen til dem, viste sig at være tomme. Kort efter, at jeg var vågnet, kom kokken og madede mig med havresuppe. Det var en lang frivagt, du tog, sagde han, og det havde han jo ret i. Hvad jeg havde fejlet, ved jeg ikke, men næste dag var jeg frisk og rask og med på vagten igen, og Frederik og jeg begyndte at arbejde på sejmagerbanjen, som på sidste rejse. »Viking« gjorde en hurtig rejse over Nordsøen, men blev stoppet af en ubådsjager ved Shetlandsøerne og beordret til Stornoway. Der lå vi to døgn, afsejlede så og holdt langt vestover inden vi stod sydpå.

Rolig rejse over Atlanten

Der var ikke så megen forskel på forløbet af denne rejse og den forrige. Der var arbejde i rigning og på dæk, frivagter, hvor søvn vekslede med læsning, udførelse af »fancy works«, bygning af modelskibe, sang og musik.

Da vi nærmede os passaten, skiftede vi om til passatsejlene, de ældste sejl i sejlkojen. Sejlene, vi slog fra, blev stoppet og lappet og fik ny skamfilning, hvor de var slidt. Efter passaten og stillebæltet fik vi lidt fest med ækvatordåb, denne gang var der dog kun fem mand, som skulle gennem dåbsceremonien. Passatsejlene fik lov at hænge, efter at vi havde forladt sydostpassaten. Officererne mente nok, de kunne holde resten af rejsen, da det jo var sommerdage, og sejlene holdt, vi fik kun et par små uskadelige storme under resten af rejsen.

Inden vi nåede La Platas munding, holdt vi endnu engang fest i »Viking«, idet Det Forenede Dampskibsselskab havde 50-års jubilæum. Vi fik flæsksteg og dessert, og der var en pilsner og to cigarer til hver mand, desuden en flaske akvavit til hver vagt.

Igen i Buenos Aires, vi fejrer jul og nytår

Efter turen op ad La Plata lå »Viking« to dage på Buenos Ayres red og indtog derefter sin gamle plads ved havnevagten i Boca. På vore stamværtshuse blev vi modtaget som gamle kendinge, og den hollandske værtshusholder lærte de nye melodier, vi havde hørt i København og Ålborg. Sidst vi var i Buenos Ayres fejrede vi jo pinse, denne gang holdt vi jul og nytår i en for os ikke særlig juleagtig temperatur, da det i denne del af verden var den varme årstid.

Juleaften blev meget højtidelig. Vi havde fire kasser med kunstige juletræer og tilhørende pynt ombord. Et træ blev opstillet hos matroserne, et andet hos drengene og et hos officererne, og de var pyntet med lys og guirlander og hvad, man ellers hænger på et juletræ. På banjen var der ophængt signalfag. Vi spiste risengrød med mandel i, flæsksteg med tilbehør og dessert, og til maden var der to pilsnere pr.

mand og en flaske akvavit til hver vagt. Efter maden kom kaptajn og styrmænd hen til os mandskab og ønskede glædelig jul, og de medbragte julegaver fra rederiet. Hver mand fik en pakke, som indeholdt ti cigaretter med mavebælte, en pakke tobak og kort med DFDS's mærke på og hilsen fra hovedkontoret med ønsker om en glædelig jul og et godt nytår. Senere på aftenen fik vi kaffe med friskbagt julekage, vi sang julesalmer og hørte på andre sange og musik. Alt forløb hyggeligt og godt, men der var dog alligevel nogen, der skulle over på den anden side af gaden, på værtshus.

Anden juledag var vi til en juletræsfest for skandinaviske søfolk, som den norske sømandskirke afholdt i en stor sal i Boca. Begge vagter fik vi fri til festen, kun vagtmændene blev ombord. Der var mange søfolk samlet, vi fik kaffe med forskellige slags skandinavisk brød til. Også en slags juletræ var der, og vi fik julegaver fra den skandinaviske sømandsmision. Min gavepakke indeholdt et par hjemmestrikede, hvide bælgvanter med dobbelte tommelfingre, dem havde jeg i mange år. Vanterne var strikkede af en norsk dame, hvis navn og adresse desværre ikke lod sig læse. Efter gaveuddelingen blev der holdt mange taler og sunget meget, det var en god aften. Nytårsaften var lige så vellykket som juleaften. Middagen ombord bestod af oksesteg og efterfølgende frugt, og der var en pilsner til maden. Vi havde selv købt vin, så det blev ret så fugtig en aften. Temperaturen var mellem 35 og 42 grader og gav tørst, så der var også godt besøg i de nærliggende værtshuse, »Prince of Wales« og »Cardiff Arms«. Klokkeren 24 blev der slået 16 glas på »Viking«s store klokke, damperne i havnen tudede i dampfløjterne, og længe efter midnat ringede skibsklokker. Vi, der var ombord klokken 24, fik serveret en bolle punch, og vi kom godt ind i 1917.

Uheld under losningen

Så var det hverdag og arbejdsdag igen. I det varme klima tørrede træværk hurtigt ud, derfor var skibets

både fyldt op med vand, og dækkene skulle nattes hver aften, dvs. overspules med vand. En af de første dage efter nytår, da jeg arbejdede på sejlmagerbanen, hørte vi stor larm og rasende råben. Gennem køjerne så vi da, at losseslidsken stod lige i vejret, i det samme kom 2. styrmand farende ned til os og råbte, at jeg skulle overtage dampspillet. Da jeg kom på dækket, var Svend Jensen, som havde kørt spillet, borte, slidsken stod på enden i vandet, hvor seks-syv havnearbejdere svømmede rundt. De to vogne, arbejderne havde kørt med på slidsken, og lossetønderne var væk. Vi fik i en fart rigget en luge til som en stilling og firede den med to mand ned til vandfladen, hvorefter de svømmende havnearbejdere hurtigt bjergedes ind på lugen og snart havde fast grund under fødderne. Lossearbejdet var stoppet for denne dag, mens vi fiskede slidske, bukke og vogne op, og hev skibet, som nu stak mindre dybt, ind til kajen, så der kunne losses næste morgen. Hvad årsagen til uheldet var, fandt jeg ikke ud af, men enten har Jensen fået et ildebefindende, eller også er han faldet i søvn. I alt fald bremsede han ikke på spillet, da cementtønderne skulle fires ned på slidsken, og de faldt derfor helt oppe fra rånokken med det resultat, at slidsken med havnearbejdere og alt andet vippedes i havnen. Argentinerne skreg vældigt op og trak deres knive, de ville have fat i spilmanden, og havde vi ikke ligget ved havnepolitistationen, kunne der nok være sket noget grimt. Jensen gemte sig godt derefter, han viste sig ikke mere på dækket, mens vi lå i Boca.

Det blev så mig, der kørte spil i resten af tiden i Buenos Ayres, det var et hedt job at sidde på en varm dampcylinder i tropetemperaturen. Det gik godt, for jeg var jo kendt med at manøvrere en dampmaskine og havde kørt med »Audun«s dampspil, men det gjaldt om at være påpasselig, for arbejderne var ikke faldet til ro efter episoden med slidsken. Vi havde dog ikke flere uheld.

»Viking« laster korn til København

Da lasten var udlosset, blev »Viking«, ligesom på sidste rejse, slæbt op i Dok I for at indtage en kornlast, men vi kom dog ikke til at laste med det samme. I nærheden af »Viking« lå en større tysk damper, som på grund af krigen ikke kunne komme til søs. Det kneb med kosten ombord i skibet, og hver dag efter middagsmad og aftensmad kom folk derfra med et par spande og fik resterne fra kabysen. På siden af tyskeren lå en engelsk firemastet bark, og dens besætning var meget utilfreds med, at vi gav tyskerne mad. Den engelske bark fik last før »Viking«, og mens vi ventede på tur, surrede vi slingreskodder op i lasten. Der var dobbelt så stor afstand mellem plankerne i disse skodder, som i dem, vi satte op før sidste rejse, og da vi fandt dette for farligt, gik vi to matroser til 1. styrmand, der ledede arbejdet, og sagde vores mening om slingreskodderne. Styrmanden sagde som noget helt afgjort, at skodderne var solide nok, fordi det var forårsdage, når vi nåede op i Nordatlanten.

Vi holdt på, at »Viking« godt kunne møde svære forårsstorme, når vi nåede op i Nordatlanten, men styrmanden sagde, at det gik nok endda. Vi talte derpå med 2. styrmand Mortensen om de svage slingreskodder, men det kom der ikke noget ud af. Han havde allerede ladet både kaptajn og 1. styrmand vide, at han fandt slingreskodderne for usolide, men fik det svar, at de var tilstrækkeligt stærke.

Da den engelske bark var lastet og afsejlet, begyndte vores lastning, der foregik på samme måde som sidste gang.

Dog blev denne gang indholdet af fire sække hældt løst ned for hver fyldt sæk i modsætning til sidst. Da var forholdet tre sækkes indhold hældt løst ned for hver fuld sæk. De fulde sække blev dels stablet som støtte for slingreskodderne, dels lagt i lag over den løse kornmasse med passende mellemrum, for at kornet skulle ligge stabilt.

Mens »Viking« blev lastet, hørte vi rygter, som gik blandt søfolk og sagde, at der oppe omkring Ækva-

tor opererede et tysk krigsskib, som havde sænket mange skibe, af hvis besætninger intet spor var fundet. Rygterne talte også om et tysk krigsskibovre omkring Ostindien ved de store sejlruiter til Australien, og skibet viste sig senere at være en tysk krydser, »Emden«, som blev englændernes bytte. »Emden«s chef fik da særligt gode forhold i sit krigsfangenskab, fordi han havde givet besætningerne på skibene, han sænkede, en yderst human behandling. Han skulle hverken aflevere sin sabel eller give sit æresord på ikke at ville flygte.

I »Viking« var vi naturligvis især optaget af det, vi hørte om det tyske skib i Atlanten omkring Ækvator, et farvand vi skulle passere.

Farvel, Buenos Aires

Mens »Viking« blev færdiglastet, fik vi vand og proviant ombord, og besætningen tog afsked med Buenos Aires, sådan at de sidste argentinske penge blev brugt. Da lasten var under dæk, blev »Viking« slæbt ud på reden, hvor vi ankrede og lå et døgn, mens skibet blev gjort søklar. Derpå gik det ned ad La Platafloden igen og med godt vejr ud i Atlanten. Mens vi lå i Buenos Aires, blev »Viking«s master, ræer og skroget udenbords malet, men der var arbejde nok endda. Vi lapsede rigning og sandskurede dækkene, så de blev hvide som sne, skurede teaktræ, oljede og lakerede. Der var meget arbejde i sejskibene, og ofte bandede vi over det, men når vi i havnene hørte beundrende og anerkendende ord om skibenes velholdte stand, var vi trods alt stolte.

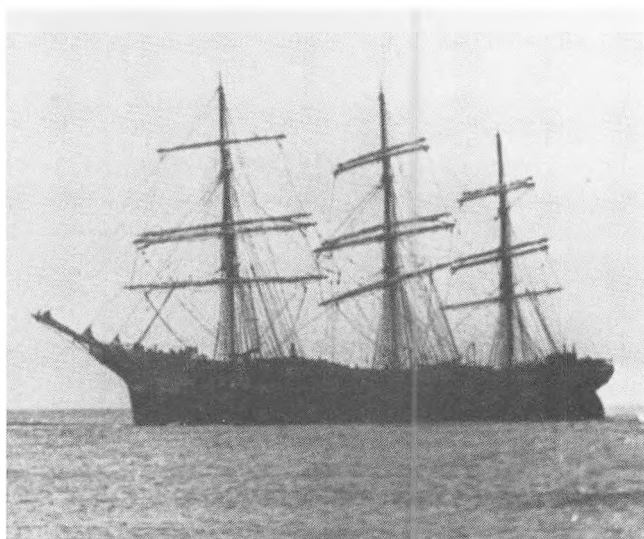
En dramatisk afbrydelse af rejsen

En formiddag midt i marts, efter at »Viking« havde sluppet Sydostpassaten og befandt sig i stillebæltet ved Ækvator, fik arbejdet ombord en brat afbrydelse. Alt åndede indtil da fred og ro, kaptajn Rindby sad ude på klyverbommen og fiskede boniter, og jeg stod til rors sammen med en elev, da der lød et råk: sejler om bagbord. I det samme gik tre granater gennem stagejlet, lige over hovedet på os rorgængere,

og de eksploderede på den anden side af skibet. Det gav et sæt i mig, som om hjertet hoppede op i halsen, og eleven blev så chokeret, at han løb op under bakken og gemte sig. Kaptajn Rindby råbte ude fra klyverbommen til styrmanden: men hvad, Madsen, jeg synes, han viser tænder!

Vi fik hurtigt brast bak, og alle havde travlt med at se efter den ubåd, vi troede havde beskudt os, men som ikke var til at få øje på. Derimod opdagede vi, at sejleren, et fuldskib, som var varskoet lige før de tre kanonskud, firede alle sejl og holdt dem oppe i gårdingerne og - på trods af det - nærmede sig hurtigt. Det var ikke mærkeligt, jeg erfarede senere, at fuldskibet rummede en 2000 hk motor. Skibet havde to kanoner på bakken og en, der var større, på dækket, og vi var da ikke i tvivl om, at dette skib var den tyske hjælpekrydser, rygterne havde talt om. Da fuldskibet nåede op til os, blev en motorbåd, med en officer og en halv snes svært bevæbnede matroser ombord, sendt over til »Viking«. Vi havde en stormlejder klar, og ad den entrede en utrolig høj officer og to matroser vores dæk. Officeren var en oberløjtnant, han var fra Flensborg og talte godt dansk. De to matroser blev stående ved lejderen, mens oberløjtnanten gik agterud til officererne for at se skibspapirerne. Kaptajn Rindby var en meget lang person - vort øgenavn til ham var »Skagens Fyr« - men han tog sig lille ud ved siden af tyskeren, som var et hoved højere. Da oberløjtnanten havde set, at »Viking«s papirer var i orden, fortalte han, at de havde sænket den engelske 4-mast-bark, som lastede før os. Det var dens kaptajns skyld, at vi blev stoppet, han havde fortalt, at vi havde en engelsk last ombord. Da de tre tyskere igen var i motorbåden og på vej mod fuldskibet, ophørte dettes kanonerer at sigte på »Viking«, som kanonerne havde peget mod, så længe tyskerne var ombord.

Vi brasede fuldt igen og fortsatte rejsen, og »Viking« blev det første skib, som kunne rapportere, hvad det var for en hjælpekrydser, der opererede omkring Ækvator. Skibets navn var »Seadler«, og efter at



Amerikansk fuldskib »Pass of Balmaha« strandet ved Sild i marts 1915. Skibet blev senere under 1. verdenskrig berømt som tysk hjælpekrydser »Seadler«, ført af den ikke mindre berømte kaptajn, »Sødjævelen«, grev Felix v. Luckner.

jeg i 1925 blev ansat i Post- og Telegrafvæsenets færge på ruten Ballum Sluse-Kongsmark på Rømø, fik jeg en førstehåndsberetning om »Seadler«s vidtstrakte togt. Strandfoged Thy's søn, Henning Thy, var med på hjælpekrydserens hele færd og fortalte mig om den. Hans fortælling var meget spændende, derfor afbryder jeg beretningen om mine egne oplevelser for at opridsse hovedtrækkene i historien om »Seadler«.

»Seadlers« togt

Hjælpekrydseren forlod under 1. verdenskrig Hamburg, camoufleret som norsk handelsfartøj med høj dækslast af træ, var påmalet norske neutralitetsmærker og havde en »civil« besætning af dansktalende marinere og officerer fra den tyske flåde. Den øvrige del af marinebesætningen var gemt på banjerne, indtil skibet var ude i Atlanten. »Seadler« slap heldigt fra Elben ud i Nordsøen og holdt nordover,



Hjælpekrydseren »Seeadler«.

til engelske orlogsmænd beordrede skibet ind til kontrol i Stornoway. Kontrollen slap »Seeadler« heldigt igennem, kom til søs igen og stod op under Island, inden skibet styrede sydover mod Ækvator. På vej derned stoppede man flere skibe, tog besætningerne til fange og ranede, hvad der var brug for af proviant og andre forsyninger, hvorpå skibene sænkede. Kaptajnerne fra de sænkede skibe boede agterude i »Seeadler« og behandledes som officerer. Styrmandene og de øvrige besætningsmedlemmer boede under stordækket, og ville nogen af dem arbejde med ved sejlmanøvrer og i rigning, fik de lov. Som belønning fik de en bedre forplejning end de øvrige, der desuden kun måtte komme på dækket en time daglig.

»Seeadler« sænkede mange skibe i sit operationsområde ved Ækvator, men blev der kun kort tid efter, at »Viking« var stoppet og bordet. Hjælpekrydseren stod i stedet ned efter La Plata, og på højde med floden kaprede den en fransk bark, hvis rigning ned til mærsene man kappede og lod gå udenbords. Derpå overførtes alle »Seeadler«s fanger til barkskibet med ordre til at sejle til Montevideo for det, der var tilbage af sejlføringen - undersejlene. »Seeadler« styrede så mod Falklandsøerne, rundede Kap Horn, sænkede flere skibe i Stillehavet og holdt op langs Chileysten mod Ækvator. Derefter blev kursen sat mod Salomonsøerne, hvor skibet opererede en tid, til det strandede på en af øgruppens mange småøer. Besætningen var heldig at få al deres proviant, ammunition, barkasser og både i land. I disse fartøjer foretog »Seeadler«s besætning lange togter, helt ned til New Zealand kom de, men så indstilledes kapervirksomheden. Besætningen søgte derefter i grupper tilbage mod Europa - en lang vej. Gruppen, Henning Thy tilhørte, sejlede i barkasser over Stillehavet til Chile og kom ind på en flod syd for Santiago. Ved kun at sejle om natten nåede de ubemærket så langt op ad floden, som den var sejlbare. Der tog de det gods, de havde brug for, i land, hvorpå barkasserne blev sejlet ud på floden og sænket. Gruppen opløstes derefter,

og i civilt antræk drog dens medlemmer afsted i forskellige retninger.

Henning Thy og en kammerat fortsatte langs floden op i Andesbjergene, og under en farefuld og anstrengende tur krydsede de Andeskæden og kom ind i Argentina. Tildels til fods og tildels på stop, afbrudt af ophold for at tjene penge og hvile ud, nåede de Buenos Ayres. Der var de heldige at få hyre på en norsk damper, og med den kom de til Europa igen.

Hård storm ved Azorerne. Svær slagside

Men nu tilbage til »Viking«. Fra vi forlod »Seeadler« til vi nærmede os Azorerne, hændte intet særligt. Men så, skærtorsdagen 1917, løb vi ind i en vældig storm og måtte klæde skibet af og underdreje det. Andendagen derefter, påskelørdag, fik »Viking« 30°-35° slagside til bagbord, lasten havde forskubbet sig, og situationen var faretruende. Vi havde vand på donkeykedlen, men ikke fyr under den, og der blev da fyret op, så der kunne pumpes, når der kom damp. Kaptajn Rindby og 1. styrmand Madsen ville prøve at få »Viking« over stag, så vinden kom ind på bagbords side, men det protesterede 2. styrmand Mortensen forgæves mod, han mente, det ville forværre situationen. Kaptajnen og 1. styrmand regnede med, at fik »Viking« vinden bagbord ind, ville skibet krænge mod styrbord og lasten dermed glide på plads. Med meget besvær fik vi stagvendt, men det fik uheldige følger, som 2. styrmand havde forudset det. »Viking« lagde sig med luv lønning i vand hen til højdækket, og søerne styrtede over skibet, som var det et blindt skær. Der stod et forfærdeligt hav på dækket, og vi hang alle i styrbords rigning for ikke at blive vasket udenbords. Da det, han frygtede, skete, blev styrmand Mortensen gal og skældte de andre officerer ud. Derpå tog han kommandoen i et forsøg på at få »Viking« over stag igen, og forsøget lykkedes, men det varede det meste af tre timer, inden vi fik skibet lagt over på den anden bov. Da var der endelig damp på donkeykedlen, og pumperne kunne begynde at tømme bagbords tanke og fylde de

styrbords, for derved at rette skibet op igen. Styrmand Mortensen indskærpede stor omhyggelighed ved betjeningen af ballasttankene, så der ikke blev taget fejl af bagbords og styrbords tanke. Hans nidkærhed havde sin grund.

Da »Viking« som lige rigget nybygning lå ved B. & W.'s udrustningskaj, blæste det hårdt op, og en mand tog i pumperummet fejl af tankenes ventiler med det resultat, at »Viking« væltede og lagde sig til hvile i en kulbunke. Overtro sagde, at kæntringen var et dårligt varsel, og at skibet snart ville forlise. Det lykkedes at mindske »Viking«s slagside noget med ballasttankene, og da vi derefter åbnede storlugen, så vi, at majssækkene, svømmende i den løse kornmasse, gled over i læ. Det gjaldt om at få majslasten til at ligge stabilt, og vi gik i lasten så mange, som kunne undværes på dækket. Det var varmt at arbejde dernede, og majsens var en ubehagelig, levende bund at opholde sig på. Man sank i til livet og skulle passe på ikke at komme i vejen for en løbsk kornsæk. Fra dækket fik vi planker ned, som vi anbragte skråt nedstukket langs slingreskodderne og derpå surrede. Derefter fulgte et stort arbejde med at få både sække med majs og løse majs lempet over i styrbords side, så skibet kom på mere ret køl. Med dette arbejde gik begge påskedage, men først da vejret derefter blev helt roligt, og de øvrige luger var åbnet og majslasten trimmet også der, kom »Viking« ved hjælp af ballasttankene til at ligge rigtigt i søen. Dagen efter påske havde 2. styrmand Mortensen et større opgør med kaptajnen og 1. styrmand om grunden til, at lasten havde forskubbet sig. Da det var overstået, gik han hen i underofficersmessen med en sæk øller og kaldte min kammerat og mig ind til lidt øl og en snak, fordi vi under lastningen havde påtalt, at slingreskodderne var for svage. Den dag blev Mortensen godt fuld, skønt det egentlig var mod hans principper, og han sagde, at nu kunne »Skagens fyr« med den store kundskab om sejlskibe selv passe vagten. Styrmand Mortensens optræden under påskestormen viste os, at han fuldt ud var den dygtige

sejlskibsofficer, vi havde anset ham for at være. Vi forude havde en vældig respekt for ham, han kunne nok give os en ordentlig omgang, men når det skete, var det altid berettiget.

»Viking« beordres igen til Queenstown

Der faldt efterhånden ro over gemytterne henne agter, og imens nærmede »Viking« sig Den engelske Kanal og Queenstown. At vi igen var i ubådenes arbejdsfelt sås på mængden af vraggods, og i øvrigt var der mange krigsskibe i farvandene, navnlig armerede trawlere. En af disse trawlere satte en dag en lods ombord i »Viking«, og han tog os gennem minefelterne ind til Queenstown. Ankommet i havn fik kaptajn Rindby travlt med at afgive rapport om mødet med »Seeadler«, og de engelske flådemyndigheder handlede hurtigt. Tre dage senere afsejlede en hjælpepekrydser - i skikkelse af en gammel lastdamper med slagside - mod »Seeadler«s operationsområde ved Ækvator.

I København igen. Afmønstring

Efter fem-seks dages ophold i Queenstown fik »Viking« lov at sejle igen. Resten af rejsen til København forløb nærmest som en gentagelse af sidste rejse på dette stræk. Først vesterud, godt klar af Irland, så nordover mellem Island og Færøerne og derefter kurs mod Nordsøen, hvor vi igen så meget vraggods. Så dukkede Skagen op og der blev signaleret til redet. Undervejs i de danske farvande fik alle i lukafet deres opsigelse, vi var jo stoppet af marinen, når vi anløb dansk havn. I fint vejr pudsede vi »Viking« op til hjemkomsten og gjorde klar til at anløbe havn. Fortøjningsgrejet kom frem, og ankerkæderne blev sjækket i ankrene, som kom ud at hænge under kranbjælkerne, så de var klar til at lade gå. Kronborg passeredes med flagkipning, og ved Hveen lå »Sejerø«, som tog vores slæber ombord, og snart lå »Viking« i Frihavnen.

På tredjedagen efter ankomsten afmønstrede hele dæksbesætningen, og vi matroser gik på session i ud-

skrivningskredsen i Nyhavn. Vi blev alle udtaget til tjeneste som befarne i marinen, og efter at vi havde fået vores afregning, mødtes vi om eftermiddagen i Nyhavn. Vi fik noget at snakke om. En af vore kammerater, Thomsen, matros og tidligere »Viking«-elev, havde netop været på Københavns Navigations-skole og talt med bestyreren, Nedergaard. Denne mente, at vi vordende marinere kunne få udsættelse med militærtjenesten, hvis vi indmeldte os på Navigationsskolen.

På navigationsskolen

Vi var tyve, som afmønstrede fra »Viking«, og de sytten af os søgte næste dag optagelse på navigationsskolen. Der var i forvejen otte ny-tilmeldte elever, og disse sammen med os sytten kom til at udgøre en klasse, og vi tog fat på undervisningen med det samme, idet skolen allerede havde begyndt semestret tre uger tidligere. Imidlertid var der forskelligt at ordne i forbindelse med vor nye tilværelse. Vi »Viking«-folk skulle først og fremmest søge om udsættelse med militærtjenesten, og vi indsendte vore ansøgninger samlet. Nogle af os måtte søge om hjælp til skolepenge og bøger, og logi måtte vi jo også have. Jeg var så heldig, sammen med en kammerat, at få et ledigt tosenstværelse på skolen. En dag kom der meddelelse om, at vi sytten fra »Viking« havde fået udsættelse med marinetjenesten, og så kunne vi med ro i sjælen gå op i undervisningen.

Men jeg skulle ikke opnå at blive hverken styrmand eller skibsfører. Ved oprykningen fra yngste styrmandsklasse til ældsteklassen bestod jeg ikke farveprøven og var dermed afskåret fra at blive navigatør. Det var mig en meget stor skuffelse, for det, jeg havde drømt om og arbejdet hen mod, var umuliggjort.

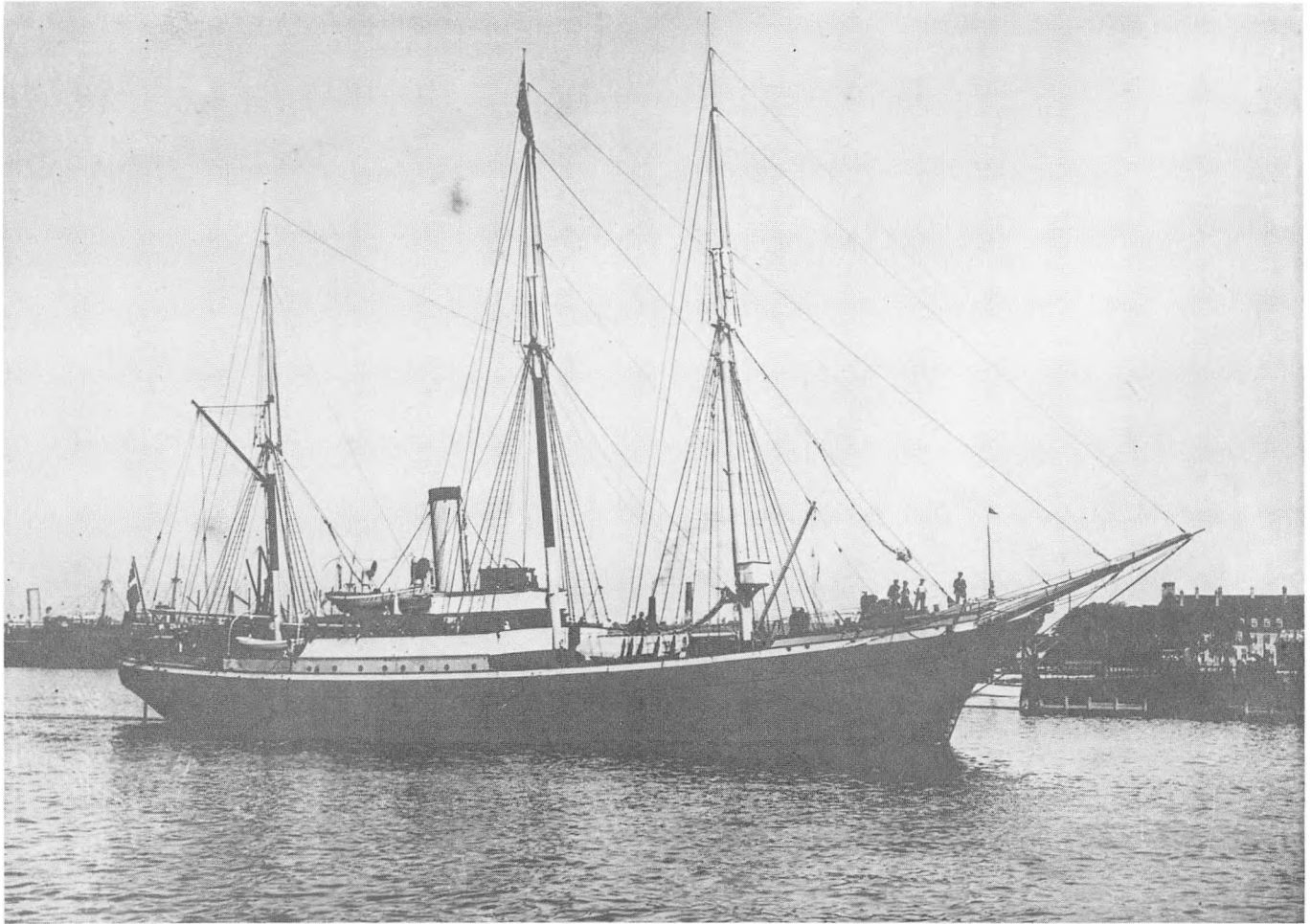
Jeg bliver maskinist

Det blev dog på navigationsskolen, jeg fik ideen til den uddannelse, jeg snart efter påbegyndte, og som muliggjorde mit senere sejlene liv. Da jeg nogle dage efter at være faldet på farveprøven hentede mine papirer hos bestyrer Nedergaard, sagde han, at det jo

af dem fremgik, at jeg både havde sejlet som fyrbøder og været i smedelære. Han syntes, jeg skulle udnytte, hvad jeg havde lært i de to perioder af mit liv ved at tage et kursus, der gav mig adgang til at sejle som motormand. Jeg vidste ikke på stående fod, om jeg ville følge bestyrer Nedergaards råd, og derfor rejste jeg hjem til Vejle for at tænke nøjere over, hvad jeg skulle gøre. Resultatet blev, at jeg søgte ind og blev antaget som lærling på Teknologisk Institut for at blive maskinarbejder. På instituttet var ansat fem værkførere, seks svende og fire lærlinge, som hjalp til ved kursusvirksomhed. På instituttet fik jeg resten af min læretid, og den var hård. Jeg gik nemlig samtidig på Københavns Maskinist-skole om aftenen fra kl. 17-22, efter at jeg havde arbejdet på Teknologisk Institut fra kl. 7 morgen til kl. 16 om eftermiddagen. Det var hårdt, men i 1919 fik jeg så min maskinisteksamen, som skaffede mig arbejde som maskinist ved Vejle Dampbåde, indtil jeg blev indkaldt til marinen.

I Søværnet

Da jeg mødte på Holmen hos Søværnet, traf jeg otte kammerater fra »Viking« og fire fra andre skibe. Som »befarne« blev vi alle sendt ned at bo på banjerne i logiskibet, den tidligere fregat »Fyen«. I »min« bakke var vi kun seks mand, og af dem var vi fire fra »Viking«. De to andre var i øvrigt fra Fanø, som jeg senere fik så meget at gøre med. Kammeraternes og mine veje skiltes dog hurtigt for dagtimernes vedkommende. Da jeg var maskinist, blev jeg allerede efter tolv dages rekruttid udnævnt til reserveunderofficer og sendt ud til torpedobådene på Orlogsværftet, men dog stadig med logi i »Fyen«. Fra da af bar jeg gule vinkler og maskinistmærke på trøjeærmet, men tegnet på, at jeg var befaren, det røde anker, sad under maskinistmærket. Blandt de værnepligtige maskinister på Orlogsværftet traf jeg ingen af mine kammerater fra maskinist-skolen, for de var rekrutter seks-syv uger længere end jeg, og de blev tilsvarende senere udnævnt.



Grønlands Styrelse's »Hans Egede«, 900 br.reg.t., hvori Gammelgaard Christensen mønstrede som 3. maskinmester i 1922.

Maskinmester i Kgl. Grønlandske Handel

Jeg var maskinist i marinen i et år og fik så sønæringsbevis som undermester. Derefter meldte jeg mig på Teknologisk Institut igen og bestod Håndværkerprøven, hvad der gav mig sønæringsbevis som maskinmester af 2. klasse. Jeg var atter en tid ved Vejle Dampbåde, men søgte så ind i Den Kongelige Grøn-

landske Handel, og i april 1922 mønstrede jeg som tredjemester i »Hans Egede«.

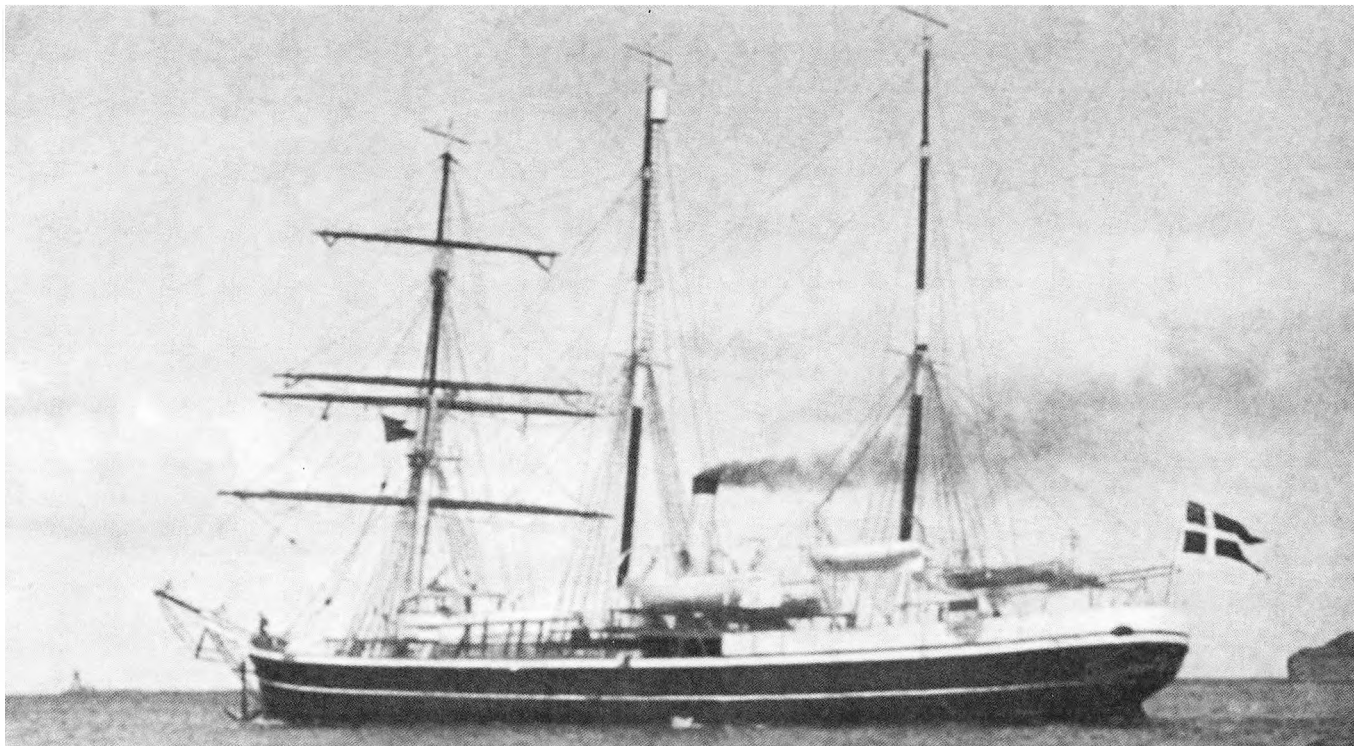
Senere skiftede jeg skib indenfor »Handelen« og kom som andenmester ombord i »Godthåb«, hvor med jeg i sommeren 1924 gjorde min sidste grønlandsrejse. Det var under kaptajn Julius Hansen, og vi var da på Østgrønland og deltog i eftersøgningen



Fra »Hans Egede«. Gammelgaard Christensen står som nr. 1 fra højre i gruppen af uniformerede besætningsmedlemmer.

efter besætningen på Nanoks skib, »Teddy«, som i 1923 blev skruet ned af isen. Folkene var under ledel-

se af søløjtnant Rostock Jensen, og det lykkedes dem over havisen at nå land nord for Angmargsalik. Med



▲ *»Gustav Holm«, det sidste af Grønlands Styrelse's skibe, hvori Gammelgaard Christensen gjorde tjeneste.*

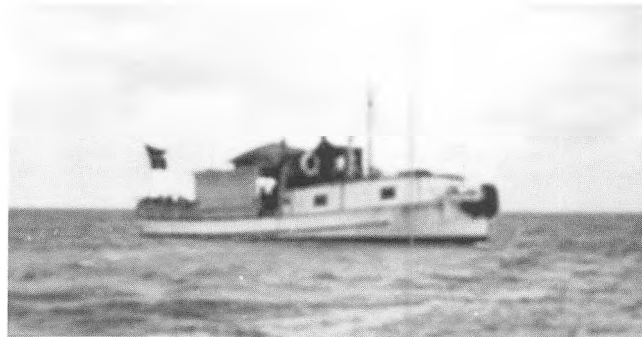


»Godthaab«, 287 br.reg.t., det andet af Grønlands Styrelse's skibe, Gammelgaard Christensen sejlede med som maskinist - her som 2. mester. ►



Grønlands styrelses skib »Gustav Holm«, bygget 1893 i København, 409 br. reg. t.

»Godthaab« var vi ved det store Shannon depot og ved kaptajn Ejnar Mikkelsens hus »Alabama«, hvorfra vi med hundeslæde afsøgte kysten for vraggods fra »Teddy«. Efter at vi havde modtaget telegram om, at »Teddy«s besætning var fundet, begyndte hjemrejsen gennem isen, der det år lå i et meget tæt sammenpakket, bredt bælte. Da vi nåede gennem isen, kom der besked fra København om, at »Godthåb« skulle gå til hjælp for kaptajn Ejnar Mikkelsens barkskib »Danmark«, som havde mistet roret på vej ud gennem Scoresbysund. Vi holdt da nedover for at finde »Danmark«, men hørte ikke mere om skibet og gik så efter samråd med København til Akureyri på Island for bunkers og ordre. Efter flere dages venten, kom der besked om, at »Godthåb« skulle gå til København, »Danmark« kunne klare sig selv. Ud fra det, kaptajn Mikkelsen senere skrev om denne tur, kunne han dog i høj grad have haft brug for »Godthaab«s hjælp, men så var han jo ikke blevet dagens mand i København. Vinteren 1924-25 var jeg i dampskonnerten »Gustav Holm«, hvor jeg kom til skade med min højre hånds pegefinger, og i maj 1925 forlod jeg Grønlandske Handel.



Rømøfærgeren M/S »Sønderjylland«.

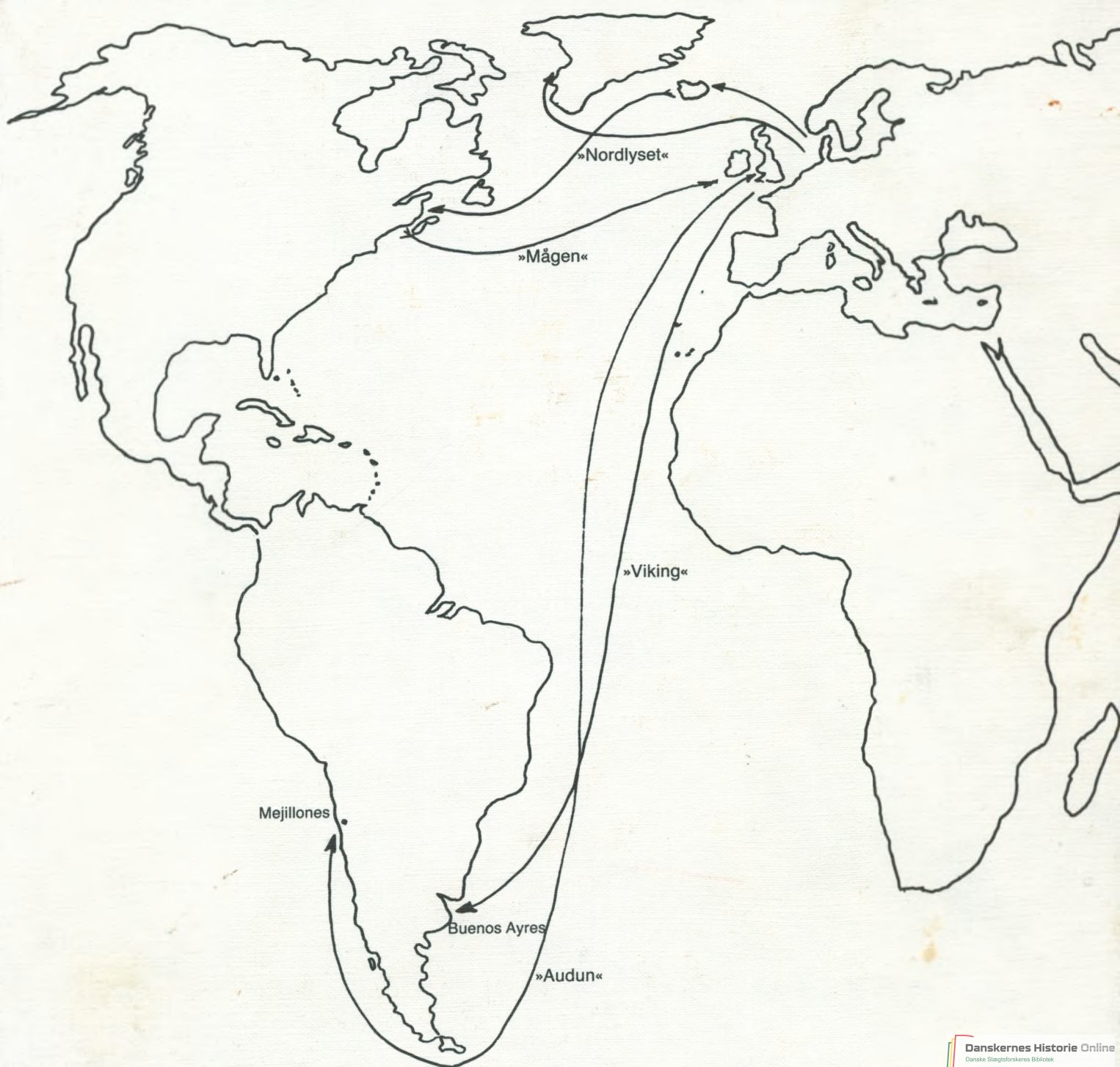
Færgefart i Vadehavet

Jeg søgte derpå ind i Post- og Telegrafvæsenets færgerier, og var ved Vejle Dampbåde til jeg i efteråret 1925 blev ansat i Rømø-færgefarten. Der fungerede jeg som både maskinmester og styrmand i treogtyve år, til Rømødæmningen i 1948 blev færdigbygget. Jeg blev derefter overflyttet til Esbjerg-Fanø-færgeriet, hvor jeg havde ønsket at være, fra jeg blev ansat i Post- og Telegrafvæsenet. Det tog sin tid at komme så vidt, men i Fanø-færgeriet var jeg så til min pensionering ved udgangen af 1965.

I Grønlandske Handel var jeg andenmester og fik sønæringsbevis som førstemester. Den lange tid i Rømø-færgefarten bevirkede, at jeg mistede min status, og statens tunge administration var meget længe om at give mig tilbage, hvad jeg havde mistet.



Fanøfærgeren M/F »Fanø«.



Mejillones

Buenos Ayres

»Nordlyset«

»Mågen«

»Viking«

»Audun«