Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt 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

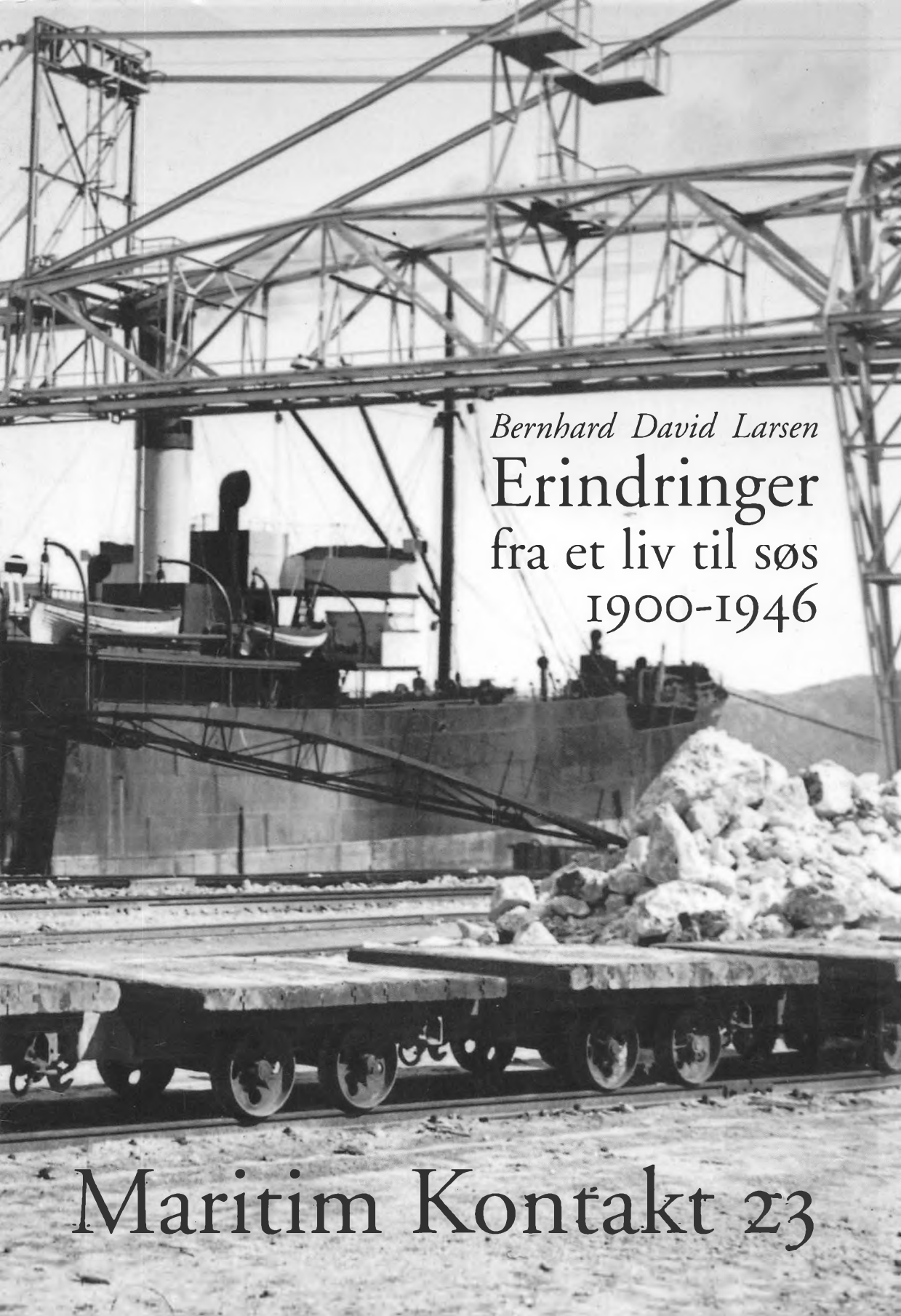
Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

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

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk



Bernhard David Larsen

Erindringer
fra et liv til søs
1900-1946

Maritim Kontakt 23

Maritim Kontakt 23

Museum Lolland-Falster
Biblioteket

Bernhard David Larsen

Erindringer
fra et liv til søs
1900-1946

Udgivet og redigeret ved *Kåre Lauring*

København 2001

Maritim Kontakt udgives af
Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning,
Dyvekes Allé 6, 2300 København S

Redaktion: Erik Gøbel

Lay-out: Jens Lorentzen

Sats og tryk: Special-Trykkeriet Viborg

© Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning

Ekspedition:
Maritim Kontakt, Dyvekes Allé 6, 2300 København S

ISBN 87-87947-07-2
ISSN 0106-7818

Udgivet med støtte fra:
Dannebrog Rederi A/S
Kulturministeriets bevilling til almenkulturelle tidsskrifter

Omslag:
S/S *Lilleborg* laster kryolit i Ivigtut 1937.

Indhold

Forord · 7

1 Barndom og sejlskibstid · 9

2 Første dampskib og Bogø Navigationsskole · 34

3 De Hecksherske Rederier · 48

4 Rederiet Dannebrog og Første Verdenskrig · 60

5 Mellemkrigstiden · 91

6 Kryolitfarten · 126

7 Anden Verdenskrig · 131

Forord

I 1989 modtog Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg en del personlige papirer, fotografier, samt genstande, heriblandt en større samling af skibsmodeller, fra boet efter afdøde skibsfører Bernhard David Larsen, født i Vordingborg 1886.

Blandt gaverne var også hans erindringer fra 46 år til søs, dels ombord i sejlskibe, men også, og måske i særdeleshed, fra de mere end 30 år, Bernhard David Larsen sejlede som styrmand og skibsfører i dampskibe, hvoraf de ca. 35 år var i rederiet Dannebrog.

Allerede fra den dag jeg først så dem, var jeg klar over, at Bernhard David Larsens erindringer var både spændende og informative, og det, at erindringerne nu er blevet renskrevet og udgivet, er da også et ønske, jeg har haft længe. Dette ikke mindst, fordi erindringerne for det meste handler om dampskibe og det i en periode, hvor man ellers, for en stor dels vedkommende, har koncentreret interessen om de mere sagnomspundne sejlskibe. Men livet ombord i dampskibene omkring århundredeskiftet er fuldt ud lige så spændende som livet ombord i sejlskibene. Måske er forskellen, at hvor det er forholdsvis nemt at fremstille det i virkeligheden hårde og barske liv ombord i et sejlskib som en blanding af romantik og drengebog, så er det betydeligt sværere at gøre det samme med dagligdagen for f.eks. en søfyrbøder eller en dampskibsmatros omkring 1910.

Under udarbejdelsen af trykmanuskriptet viste det sig, at der var et hul for årene mellem ca. 1924 og 1938. Men efter en del undersøgelse viste det sig, at erindringerne for den periode befandt sig på Svendborg og Omegns Museum, idet Bernhard David Larsen havde været en personlig ven af Holm-Petersen fra Søfartsamlingerne i Troense. Denne del blev derefter velvilligt stillet til rådighed, så erindringerne kunne blive samlet, for hvilket jeg takker Svendborg og Omegns Museum og museumsinspektør Hanne K. Jensen.

Erindringerne er blevet nænsomt redigeret. Kun meget lidt er blevet udeladt, men enkelte afsnit er blevet flyttet, så de passer ind i kronologien, ligesom sproget er blevet rettet en anelse til.

Efter udarbejdelsen af trykmanuskriptet er dette blevet rettet igennem og redigeret af seniorforsker ved Rigsarkivet, Erik Gøbel.

Frederiksberg, maj 2001
Kåre Lauring

1 • Barndom og sejlskibstid

Født i en havneby og søn af en sømand kunne jeg, skønt far var stærkt imod det, ikke tænke mig andet, end at gå til søs. Som sagt, min far var sømand, han havde sit eget fartøj. Han var kvaseskipper og købte fisk op. En kvase er et fartøj med dam, beregnet til at sejle med levende fisk, fars kvase havde små huller i dammen, og var beregnet til at sejle med ål, men den kunne selvfølgelig også sejle med anden fisk.

Oprindeligt havde min fader et fartøj, der hed *Ydun*. Den blev, så vidt jeg erindrer, solgt til Thurø. Jeg husker, at vi så den til ankers i Thurø Bund, engang vi krydsede gennem Svendborg Sund på en rejse til Flensborg.

Det skib min far havde, da jeg blev konfirmeret, hed *Sandhammeren*. Navnet havde det fået, fordi det var på Sandhammerkysten, at han købte ål op om efteråret, når blankålene vandrede.

Jeg blev konfirmeret i september 1900 og rejste derefter straks til København, hvor jeg blev påmønstret *Sandhammeren* som ungmand. Jeg begyndte dermed min maritime løbebane hos min far, så han kunne give mig den første elementære undervisning i sømandsskabet. Såvel min farfar som alle mine onkler var sømænd.

Den første rejse gik til Ystad, hvor far havde station. Det vil sige, dersom det friskede op fra vest, når vi lå ude på kysten, holdt vi øst og løb til Skillinge, et lille fiskerleje, og gik så derfra igen, når fiskerne havde samlet tilstrækkeligt til udskibning.

Fiskeriet foregik med ruser, på hver ruse var anbragt en indhaler, som løb gennem en blok i toppen på høje stænger. Ruserne kunne så hales i land, når det blæste op af pålandsvinden, og søerne rokkede rusepælene løse.

Der var ikke tale om egentlige fiskere, men mere om husmænd og landhåndværkere, som havde lejet steder langs med kysten, hvor de fiskede ål i sæsonen. De boede i træhytter oppe i klitterne, i reglen i nærheden af et lille bækudløb, hvor de stemmede vandet op og anbragte fangsten af ål i hyttefade, indtil vi kom og hentede dem.

Vi ankrede op så langt inde under land som muligt. Fiskerne kom så ud i deres lette både med ålene i kasser, som blev halet ombord. Lastningen kunne være vanskelig, da der altid stod sø og dønninger. Jo længere det trak hen på efteråret, og vejret blev uroligt, jo vanskeligere blev det.

Min far havde kontrakt med fiskerne på Sandhammeren gennem en fiskehandler i Ystad og en i København. Ham i Ystad hed Lustig, og var det også. Kontrakten løb til 30. november, så fortjenesten afhang af et godt fiskeri. Skuden lastede 9.000 kg., og fragten var 7 øre pr. kilo, hvoraf de 2 øre gik som afdrag på lånet til skibet, så fiskeri-

et skulle være godt, og der skulle jo hænges i, dersom det skulle give et ordentligt udbytte.

Når fiskeriet på Sandhammeren var slut, var der i reglen opmagasineret en del ål i København. De skulle så sejles til Kiel eller Flensborg, og med det var vi gerne beskæftiget til hen imod juletid. Efter nytår, dersom det ikke var isvinter, hvad det jo i reglen var den gang, sejlede vi med torsk.

I vinteren 1901 lå vi indefrosset i Vordingborg til slutningen af marts. Vi fik så meddelelse fra Nykøbing Mors, at der var en last torsk til købs deroppe. Vi sejlede derop, men det blev en lang brydsom rejse med storm og modvind, og vi måtte flere gange søge læ og nødhavn, så vi kom for sent derop. Der viste det sig så, at der var en klausul, om at vi skulle have været der på en bestemt dato. Det var vi ikke, så vi fik ikke nogen torsk ved den lejlighed.

Imidlertid var der blevet isfrit, og vi sejlede så rundt, og købte torsk op forskellige steder som i Kastager og Onsvig på Lolland, og derfra til København hvor vi solgte dem. Engang vi lå for anker ved Vordingborg, havde vi fået samlet en last sammen, men på et tidspunkt, hvor der ikke var store afsætningsmuligheder. Vi mødte så et jagtselskab, der havde lejet slæbedamperen *Activ* fra Præstø for at skyde grågæs. Far kom med som kendt mand, og han kom dermed i snak med kaptajnen om sine torsk. Denne anbefalede far at sejle til Præstø og lade trommen gå. Det gjorde vi så og fik et helt godt resultat ud af det. Når sommeren kom, og folk ikke mere spiste torsk, købte vi rødspætter og skrubber, indtil ålesæsonen begyndte igen.

Efter at jeg havde holdt op at sejle med min far, begyndte han at sejle med ålekvabber. Det var en mægtig forretning, han gav 1 øre for pundet, derefter sejlede han til Stralsund, hvor han solgte dem for 5 pfennig pundet. Selv om der var en del svind, inden han nåede frem, var det altid en 100% forretning.

Rødspætterne købte vi i Langelandsbæltet, men man skulle være på vagt, når man handlede med folk derfra. Vi kom således til en plads ved Langeland, far gik i land, og aftalte med fiskerne, at de skulle komme med deres fisk den næste morgen. Men midt på natten kom de, vækkede os og meddelte, at nu kom de med fisken, fordi de ville gå tidligt ud til deres garn: »Jeg tror, der er noget muggent ved det her«, sagde jeg til den gamle: »Selvfølgelig er der det«, svarede han, og det var der. Vi havde ikke fået kastet mere end et par vejninger ned i dammen, før end rødspætterne lå med det hvide opad. Fiskene var døende, og derfor havde de så travlt med at få dem afsat, men den gik ikke. Min far sagde stop! Fiskerne protesterede og meddelte, at det var en aftale, at vi skulle tage deres fisk. »Ja, levende fisk«, svarede min far, »ikke døde«. Vi kastede så deres fortøjninger los, lettede anker, satte sejl og sejlede bort for at forsøge andre steder.

Den sommer havde jeg en ugle, som jeg fodrede med fisk. Den var meget fredsommelig om dagen, for så sad den og sov, men om nat-

ten var den livlig. Jeg husker en nat, vi lå ved Kastager, hvor jeg troede, at alle Lollands ugler var forsamlet ombord i *Sandhammeren*. Det begyndte med et ugleskrig fra land, som blev besvaret ombord, derefter kom de flaksende og baskende fra alle sider, og der blev en hujen og skrigen, så vi måtte op og jage fredsforstyrrerne bort, men spektaklet fortsatte på afstand. Kort efter mistede jeg min ugle. Den forulykkede under fiskejagt, den vidste ikke, at den ikke kunne gå på vandet.

Sandhammeren var en første klasses sejler, og min far var en sømand, der forstod at sejle den. Skibet var af bygning som en krydsjagt og blev ofte antaget for at være en sådan. Engang ved Ulfsund, da vi om morgnen var ved at lette anker, kom krydsskonnerten *Argus*[1] med tre krydsjagter på kryds gennem sundet. Inden vi var kommet under sejl, var hele flåden kommet et stykke til luvart. Min far udbrød: »Nu skal der sejles!«, og det blev der. Da vi kastede anker ved Masnedsund, var hele krydsflåden langt agterude. Da den var kommet op, og *Argus* havde kastet anker, blev der sat en jolle i vandet, chefen, vistnok en greve, kom ombord i *Sandhammeren* og sagde, idet han trykkede min fars hånd: »Jeg komplimenterer Dem for deres sejlads«.

Min far var en glimrende skytte og strandjæger, og det hændte tit, at han hentede middagsmaden ned fra luften, når der var en edderfugl eller lom indenfor skudvidde. Det var også som strandjæger, at han ernærede sig om vinteren, når alt var frosset til. I øvrigt var det samtidig en stor sport for ham, at kunne leve hele sin dag på isen med et ishus på kanten af en våge, hvori han havde udlagt sine lokkeænder. Når så andeflokken slog sig ned i vågen, var han, skjult af ishuset og den hvide skjorte, han havde trukket uden på sit tøj, klar med sin bøsse. Han kom aldrig tomhændet hjem.

Kun en gang er et skud gået af for ham i utide. Det skete engang under en istransport, hvor han var flotilleфører. Han gik over skrueisen i Storstrømmen sammen med overfartsleder kaptajn Jørgensen, senere mangeårig leder af overfarten ved København. Min far var her så uheldig at snuble, og bøssekolben stødte mod isen, og et skud gik af. Det mærkeligste var dog, at en død and faldt ned. Han havde skudt en and ved et vådeskud, en hændelse som kaptajn Jørgensen altid omtalte, når de senere traf hinanden.

I begyndelsen af februar 1902 lå vi ved Våsen ved indsejlingen til Skælskør og købte torsk. Her indtraf en begivenhed, som blev bestemmende for min senere sømandsuddannelse, men først vil jeg berette en lille historie om, hvordan to gamle sømænd traf hinanden efter mange års forløb.

Når fiskerne havde afleveret deres fangst, kom de ned i kahytten for at få deres traditionelle kaffepuncher, og så gik snakken livligt om deres glade ungdom på »the seven seas«, for dengang var der endnu mange dybvandssømænd blandt fiskerne. Under udvekslingen af for-

1. *Argus*: Toldkrydsskonnert. Bygget 1895 hos N. F. Hansen i Odense til Krydstoldvæsenet.

tællingerne kom min far til at nævne, at han havde været i Port Elisabeth med skonnertbriggen *Thusnelda* af Fåborg.[2] »Hvornår var du der?«, er der en, der siger. »Ja, det var ved den og den tid«. Så viste det sig, at de havde været der samtidigt, og så skar den jo ... kan du huske, kan du huske. »I lånte vores tømmermand til at lave en ny bramrå til *Thusnelda*«. Det var 27 år siden, så der gled nogle ekstra kaffepunche ned.

En aften var min far inviteret til middag hos lodsen i Skælskør, til stede ved selskabet var en kaptajn Smith, som skulle overtage barken *Adolph Harboe*, når den kom hjem fra den nuværende rejse. Min far talte med kaptajn Smith, og det blev bestemt, at jeg skulle med *Adolph Harboe*, når den kom hjem, og kaptajn Smith havde overtaget den.

Jeg skulle så præsenteres for kaptajn Smith. Jeg vil altid huske det besøg hjemme i hans villa. For det var et rigtigt langfartsskipperhjem, hvor den gamle skipperkultur sad til højbords. Det der særligt fangede mit drengesind, var to montrer: i den ene stod en smukt udført model af træbarken *Pandur*, kaptajnens sidste skib, i den anden var en meget forgrenet koralstok, hvorunder der lå et stort strudseæg. Et par store smukke konkylier manglede heller ikke, og dejlige billeder af prægtige sejlskibe var der også, sammen med japanske og kinesiske laksager. Alt sammen bragte det bud fra fjerne strande og byer om en eventyrverden, som jeg nu selv skulle få lejlighed til at opleve.

Jeg blev så antaget til *Adolph Harboe*, når den i løbet af foråret ville komme til Hamborg, så jeg mønstrede af fra min fader nogen tid efter, idet jeg skulle hjem og forberede mig til langfarten. Jeg gjorde dog en lille afstikker ned til Præstø med min onkel, der manglede en styrmand til sin jagt *Dannebrog*. I Præstø lastede vi favnbrænde, rejsen varede 8 dage, og derefter mønstrede jeg af, rejste hjem og gav mig til at afvente den dag, hvor jeg fik ordre til at rejse til Hamborg.

Jeg havde imidlertid fået en kammerat, der var søn af en fiskeriassistent Rasmussen på fiskerikontrolkutteren *Mågen*, og han skulle også med *Adolph Harboe*.

Endelig kom dagen, jeg tror, det var sidst i april, hvor vi skulle rejse til Hamborg. Hvilket dengang var ganske nemt, der var jo ingen pas eller formaliteter, som skulle iagttages. Man købte en billet, og der var ingen, der spurgte, hvor man skulle hen. Der var ingen grænsekontrol eller noget af alt det, som nu hører med til »en behagelig rejse«.

Vi rejste over Korsør-Kiel, og rejsen varede omkring 20 timer. På banegården i Hamborg blev vi modtaget af kaptajn Smith, der ledsagede os ud til skibet, der lå fortøjet ude i Hansahafen. Jeg må indrømme, at skibet så noget forpjusket ud, som det lå der med sine bramstænger rigget ned, sammenlignet med de store franske og engelske firmastere med deres truende storrigninger.

Jeg var glad for den alligevel, for det var dog en langvejsfarer, og det viste sig senere, at der blev et pænt skib ud af den alligevel, da den

først havde været i dok og var blevet pyntet op. Da jeg så det, havde det været ude i 25 måneder, og det havde nok sat sit præg på det. Da jeg først var kommet ombord, blev jeg da også imponeret, alt syntes at være overdimensioneret i forhold til, hvad jeg havde været vant til.

Adolph Harboe havde haft en meget lang hjemrejse med mahognistammer fra Punta Arenas på vestkysten af Mexico. Da skibet kom i dok, viste det sig, hvorfor hjemrejsen havde været så lang, og hvorfor skibet ikke havde været til at drive gennem vandet. Det var fantastisk at se, hvordan et skib kunne blive begroet. Hele skibssiden var besat med langhalsskaller. Side om side, fra for til agter sad disse 5 til 8 cm. høje og 3 til 4 cm. brede skaller. Når dertil kom, at dyrene stak deres lange halse ud, kunne man forstå, at der opstod en meget stor gnidningsmodstand.

Jeg var altså komme ombord i en langvejsfarer og stod på tærsklen til den store verden, hvortil Hamborg var udfaldsporten. Skibet var ikke udlosset, og da det først skulle dokke og derefter lastes, fik jeg god lejlighed til at vende mig til de nye forhold.

Førstestyrmanden ombord var portugiser, han hed Silvio Fario Dos Santos og var fra De Cap Verdiske Øer. Han var som 13 årig taget ombord hos kaptajn Smith i skonnertbriggen *Concordia*[3] af Skælskør. Kaptajn Smith havde så givet drengen en dansk opdragelse og uddannelse, og han fik eksamen fra Bogø Navigationsskole. Styrmand Santos var en dygtig sømand og en flink lille mand, som også kunne lære fra sig, han talte dansk med kun ringe accent.

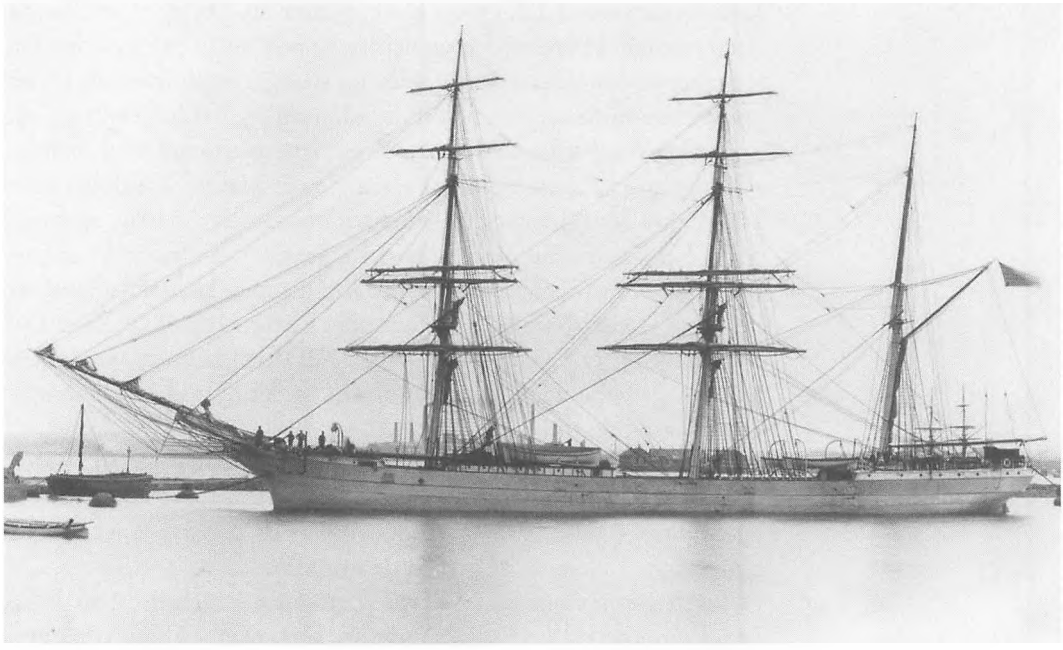
Han fik forresten en trist skæbne. Efter at *Adolph Harboe* var solgt, gik han over til rederiet D/S Vendila, og var der i nogle år. Så blev han ramt af en snigende rygmarvssygdom, der langsomt dræbte lemmerne. Han lå i mange år på sygehuset i Skælskør, inden han døde. Jeg sendte ham en hilsen på hospitalet med en Skælskør mand, og han svarede tilbage, at det var den bedste hilsen, han havde fået længe. Jeg tror, at han døde i 1926.

Andenstyrmand var norsk og hed Lie, også han var en rigtig sømand af en type, der ikke findes mere. Styrmand Lie blev gift med en af kaptajnens døtre og bosatte sig i Skælskør, hvor han fik den lokale smålandsliner at føre.

Hamborg Havn var et imponerende syn dengang. Række efter række af store sejlskibe dannede en uigennemtrængelig skov af master og ræer. Der var de store franske fuldriggere og firmastere med deres hvidmalede master og ræer. Portmaling var dengang almindeligt, det så smukt ud og fremhævede skibenes slanke linjer.

Der var de store tyske sejlskibe, hvoraf skibene fra rederiet Laiez i Hamborg var de fremherskende med deres sortmalede skrog, hvide i vandgangen og orangefarvede master og ræer. Så var der Alsterskibene med deres karakteristiske sortmalede ræer. Smukkest af alle var dog de hvidmalede træbarker og brigger, der var ligesom mere romantik over dem.

2. *Thusnelda*: Skonnertbrig 174 brt. Bygget 1876 hos R. H. Møller i Faaborg til N. Storm samme sted. Forlist 1887 ud for Falmouth på rejse mellem Brasilien og Falmouth. En mand mistede livet. Hævet og solgt til England. Ophugget 1925.
3. *Concordia*: Bark 376 brt. (ex *Margaret Knight*). Bygget i Blyth 1871. Købt af J. Harboe Skælskør. 1879 solgt til Finland.



Adolph Harboe: Bark på 1.154 brt. Bygget i Greenock 1876 som Inchgreen og brugt til passagerfart mellem England og Australien. Indkøbt fra England i 1889 til rederiet Harboe, Skælskør. Solgt til Larvik 1903, forlist 1909 på Harborough Sands i Nordsøen. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

Adolph Harboe havde tidligere været passagerskib og sejlet med kulier mellem Ost- og Vestindien. Kulierne havde været anbragt på mellemdækket, derudover havde der været plads til nogle første klasses kahytspassagerer på agterdækket og anden klasses i dækshuset, som derfor var meget stort, da der havde været enkeltkammer til hver mand. Nu skulle der imidlertid installeres en laste- og lossemotor, og derfor blev dækshuset delt og indrettet til tomandskamre.

Skibet havde også armering, på agterdækket stod to forladekanoner af temmelig svær kaliber, endvidere fandtes der et våbenkammer med 12 mausergeværer og bajonetter, 12 tromlerevolvere og 12 huggerter samt masser af håndjern. Det hele antageligt anskaffet med henblik på kuliladningerne og malayiske sørøvere. Det blev mit arbejde at holde alt dette rengjorte, blankt og velsmurt.

Efter at *Adolph Harboe* var blev udlosset, gik skibet til dokning og reparation samt installering af ovennævnte laste- og lossemotor. Den blev leveret af motorfabrikken Dan, og der var en montør med for at stille den op. Det viste sig senere, at den ikke kom til at leve op til forventningerne.

Efterhånden som arbejdet med reparation og klargøring af skibet ellers skred frem, blev *Adolph Harboe* igen et rigtigt pænt skib. Besætningen bestod af de tidligere nævnte kaptajn og styrmænd, hvortil kom kok, hovmester, sejlmager, tømmermand, smed, tre matroser, tre letmatroser og to ungmænd. I alt 15 mand.

Så længe dækshuset var under ombygning og kabyssen revet ned, var der ingen kok om bord. Kaptajnens kone og døtre lavede mad i

pantryet i petroleumsdunke og på primusapparater, og vi spiste alle i kahytten agter. Maden var udmærket, hvis man altså var fortrolig med skibskost. Det var den gode montør ikke, han kunne ikke med det kød og flæsk, vi fik ombord, der havde været over Ækvator indtil flere gange.

Hamborg lærte vi også at kende, de mange dejlige gamle bygninger, de smukke anlæg og parker og ikke mindst den smukke og interessante zoologiske have. Lørdag aften på Spielbudenplat var også en oplevelse, der var levende billed teater, hvor man kunne sidde en hel aften for 10 phenning. Ja det var billigt dengang.

En dag på forsommren 1902 afsejlede vi fra Hamborg, men stoppede undervejs under slæbningen ned ad Elben. Vi skulle have et parti dynamit med, som ikke måtte afskibes fra selve Hamborg Havn. Da vi var ude i Nordsøen, passerede vi krydseren *Valkyrien*,[4] der var på vej hjem fra Vestindien. Min første frivagt var en eftermiddag. Jeg havde fået besked på at hente rationen den næste dag, men da jeg blev purret ud om eftermiddagen, stillede jeg hos hovmesteren med bakkerne, da jeg troede, det var næste dag.

I Hamborg havde vi fået en masse frisk proviant om bord, men den gamle proviant skulle bruges først. Margarinen var grynet og smagte som amerikansk olie, brødet var hårdt og fyldt med biller og orme. Vi fik os dog spist igennem det, og nåede efterhånden frem til den nye proviant.

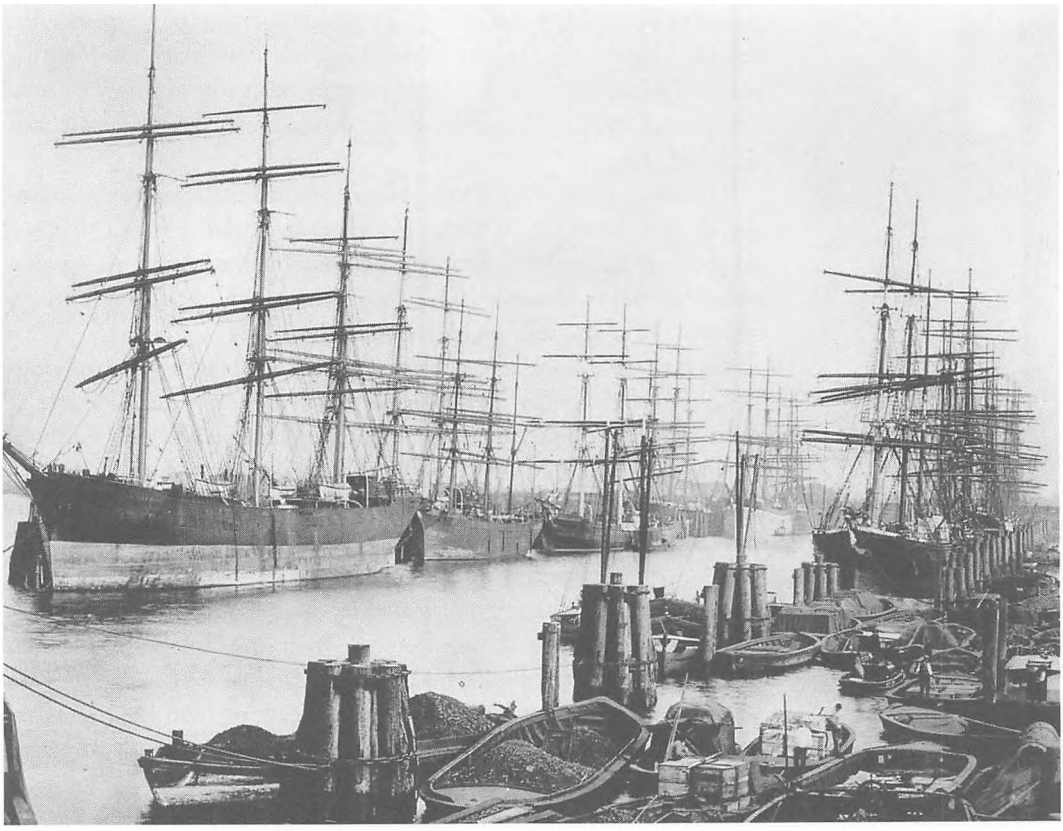
Sejladsen gennem Nordsøen og den Engelske Kanal forløb godt, men med modvind og en del krydsning. Alt var nyt for mig, men jeg fandt sølivet frisk og morsomt, selv om vagten om natten gik med rortørn, udkig og overhaling af gårdinger. Mit første møde med Atlanten gik også godt, når man undtager en byge i Biscayen, hvor et gammelt bramsejl blev revet i stykker.

Vi nåede så ned i Nordøst Passaten, som jeg havde hørt så meget om, og jeg blev ikke skuffet. Det var en vidunderlig sejlads med god fart for fuldt pres af sejlene. Gå ved siden af og nyde synet kunne vi jo ikke, men ved at entre helt ud i nokken af jagerbommen fik man et herligt overblik over det hele. Her var også lejlighed til at betragte delfiners og boniters leg foran boven. Det holdt også styrmand Lie af, og ind imellem hentede han en springer op med harpunen. En springbøf var altid et herligt supplement til den evige salt- og dåsemand.

Vi nåede den varme zone, og jeg nød det, ligesom jeg glædede mig til at komme i havn og se palmer og farvede mennesker. Arbejdet bestod mest af rustbankning, maling samt almindelig vedligeholdelse af rigningen.

Undervejs morede kaptajnen sig med at kalfatre agterdækket. En dag, medens kaptajnen var nede, kom styrmand Santos for at tage en deviationsundersøgelse. Jeg viste ikke dengang, at det var noget styrmanden foretog sig, når han kom hen og satte en pind i hovedkom-

4. *Valkyrien*: Krydserkorvet 3.138 brt. Bygget på Orlogsværftet 1888. Fra 16/10 1901 til 5/7 1902 på togt til Vestindien. Fra 1903 overført til reserven og brugt som stations-, skole- og kongeskib. 1915-17 stationsskib i Dansk Vestindien. Brugt som kongeskib 1921 under Christian Xs rejse til Færøerne og Island. 1923 solgt til ophugning hos Petersen & Albeck i København.



Hamborgs havn ca. 1895. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

passet. Men jeg blev hurtigt klar over, at der var noget, han ikke kunne få til at stemme den dag. Pludselig fik han øje på kalfatrejernene, som kaptajn Smith havde anbragt på skylightsbænken lige ved siden af styrekompasset. I et anfald af sydlandsk raseri greb han kalfatrejernene og smed dem over bord.

Jeg husker ikke, hvor lang en rejse vi havde fra Hamborg til Santos, men vi nåede frem om aftenen og ankrede op ved indsejlingen. Jeg blev sat til at være nattevagt, og det var jeg ikke ked af. For vel var natten mørk, men jeg anede, at der var noget bag mørket, og det viste sig da også, da det begyndte at dages. Vi lå tæt ved land, og jeg kunne i den blå morgendis se den tætte tropiske vegetation, som ved solopgang strålede i al sin pragt. Landet derinde vågnede: en hane galede, flere stemte i, et æsel skrydede, vildfulge skreg og begyndte at flyve rundt i trætoppene. Det blev dog hurtigt dag, mandskabet skulle purres ud, og vi skulle lette anker og være klar, når lods og slæbebåd kom. Lodsen kom ombord, slæbebåden blev spændt for, og vi begyndte at slæbe ind til Santos, hvilket foregik i solskin og varme og med udsigt til de palmebevoksede strande.

Hvad der især vakte opmærksomhed, var de mange mere eller mindre velbevarede vrag, der stod side om side på begge bredder. Vi

fik fortalt, at det var skibe, hvor hele besætningen var uddød, dengang Santos var hærget af den gule feber. Jeg husker, at der var en, der hed *Smaragd*[5] af Stavanger, som vi skulle fortøje ved, da vi skulle til ballastkaj, og hvor styrmand Lie og en letmatros gik igennem dækket, medens de stod og skulle sætte en trosse fast i et ankerspil.

I Santos blev jeg også præsenteret for min første banan. Den var endnu ikke kendt i Danmark, jeg havde i hvert fald aldrig set en. Nu både så og smagte jeg dem, og de var så billige, at man kunne købe en hel klase ad gangen. Også ananas var billige, medens det var lige før, at man fik appelsiner bare ved at hente dem. Styrmand Santos mødte sin broder, der var første maskinmester i en af de brasilianske kystbåde. Det har sikkert været sidste gang, de så hinanden.

Jeg tror, vi lå 40 dage i Santos, og vi fik fersk kød hver dag, lavet som suppe. Til sidst smagte det ikke godt. Jeg forstod ikke, hvorfor vi ikke ind imellem kunne få det stegt, men ideen var nok, at vi skulle blive kede af det og spise mindre. Hvem kender en gammel Ærøbos tankegang.

Jeg havde aften og nattevagt, medens vi lå der, og havde således fri om dagen. Jeg benyttede derfor lejligheden til at se mig om i Santos. Det var en gammel og meget smuk by med gamle og smukke bygninger, og mange parker, anlæg og alleer smykket med høje palmer. På toppen af et bjerg midt i byen lå et kloster. Der klatrede jeg op og nød udsigten. Markedspladsen var et kapitel for sig, den blev forsynet ved hjælp af kanoer, der kom ind til havnen tungt lastet med bananer, ananas og alle de frugter, »som bonden aldrig ser«. Der var nogle store, dejligt udseende røde frugter, som især tiltrak sig tømmermandens opmærksomhed. Men føj, de smagte ikke godt. Det var tomater, en frugt som ikke var kendt eller særlig udbredt i Danmark ved århundredeskiftet. Livet på markedspladsen var ellers meget malerisk, med de store bjerge af grøntsager og frugter i alle mulige farver og størrelser foruden de mange forskellige slags fisk og skaldyr. Befolkningen var også meget blandet: sorte, røde, hvide og gule i renkultur og i mange forskellige krydsninger.

Alt har en ende, således også losningen af en ladning stykgods i Santos. En skønne dag var vi udlosset og forhalede til ballastkajen på den modsatte side af havnen ved et stort bjerg, hvorfra ballasten af ler og granit blev taget, og der var nok af den.

Granitblokkene blev efter kaptajnens ordre stuvet ned mellem bundstokkene, noget jeg ikke tænkte videre over dengang, men senere er det gået op for mig, at det gjorde skibet for stift, og at det var af den grund, at det slingrede så voldsomt på rejsen til Australien. Da ballasten var indtaget og sejlene slået under, afsejlede vi til Gangeroo Island for ordrer, og hvis der ikke var nogen »ordrer«, skulle vi fortsætte til Elisabeth i Australien.

Denne rejse, der foregik nede i »de brølende fyrrere«,[6] var noget andet end tropesejladsen til Santos. De langvarige vestlige storme

5. *Smaragd*: Skonnert af Stavanger på 116 brt. Bygget 1876 i Bergen til David L. Hana samme sted.

6. De brølende fyrrere: Opkaldt efter breddegraden 40, som man nåede ned omkring eller forbi, når man sejlede syd om Afrika eller Sydamerika.

med sne og haglbyger var jo ikke det mest behagelige, men vinden var god, og vi lænsede med god fart.

Jeg husker en lille hændelse, der skete, medens vi endnu befandt os i Sydøstpassaten. Jeg kom en aften, det var mørkt, med en bakke labskovs til skafningen i lukafet. Pludselig hørte jeg et smæld oppe over hovedet på mig og derefter et smask i labskovsen. Det var en flyvefisk, der efter at vinden havde ført den højt op i luften, var tørnet mod foreundermærssejskøderne og nu stod på hovedet i labskovsen – den endte på stegepanden.

Vi slingrede ellers videre østover. Der var et utal af søfugle: albatrosser, capduer, stormsvaler og hvad de ellers hed alle sammen. Vi drev jagt på dem, særlig på albatrossen, som havde gode kødfulde lår og et bryst, hvoraf man kunne lave nogle glimrende hakkebøffer. Fangsten foregik ved, at man lavede en ligesidede trekant af tynd galvaniseret jernplade, udskåret så der fremkom et ca. 10 cm. bredt bånd. På den ene side blev anbragt en hanefod, hvortil slæbelinen blev anbragt, endvidere blev der anbragt et stykke kork til at holde trekanten flydende, på de to andre sider blev der bundet nogle strimler flæsk. Redskabet blev så kastet ud agter, og når albatrosserne kom for at sluge flæsket, blev de hængende ved den store krog, som deres næb endte i.

Det kunne sommetider være temmelig svært at hale sådan en krabat ind, de satte sig nemlig til modværge ved at stritte imod med



Albatros fanget ombord i norsk bark Risør, ført af kaptajn Aa. Abrahamsen. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

vinger og udspilede fødder og svømmehud. Kødet af albatros kunne smage lidt trannet, men når der kom godt med krydderier på, gik det. Svømmefødderne blev flået og tørret og derefter brugt som tobakspunge.

Vi var på denne rejse beskæftiget med rustbankning i lastrummene. Det var ikke et særlig opmuntrende stykke arbejde, og en dag faldt jeg i søvn over det. Jeg var krøbet ned i en ballastkurv, det var på min 16 års fødselsdag (6. oktober 1902), og jeg havde hjemve. Nå, jeg blev savnet og eftersøgt, man troede først, at jeg var faldet overbord, men da de fandt mig og så, at dette ikke var tilfældet, blev de så glade, at jeg slap for øretæver. Jeg fik også den obligate fødselsdagskakao med snaps. Det var en fast tradition, at der blev serveret kakao og snaps på fødselsdage, rederen var jo brændevinsfabrikant.

Som nævnt tidligere var skibet noget stift på grund af ballastens stuvning og slingrede derfor meget – næsten så meget, at rånokkerne ind imellem blev dykket i vandet. Det var ikke meget søvn, vi fik, når det var dårligt vejr, der lå nemlig nogle løse nitter inde i underræerne, og de rullede frem og tilbage og lavede et infernalsk spektakel. Dertil kom stormens hylen i riggen og, når de var sat i svingninger af vinden, de dobbelte stags slag mod hinanden. Det var ikke mærkeligt, at de farvande kaldtes »de brølende fyrrere« eller »the roaring forties«.

Vi nåede frem til Cangaroo Island, men da der ikke var nogen ordrer for os, fortsatte vi til Elisabeth. Under opholdet ud for Port Adelaide Road mistede vi, en aften det blæste op, et anker. Det skete, da vi skulle give den det andet anker. For 15 favne sjæklen blev slået over, da kæden var sjæklet forkert med bolten forefter. Vi måtte så rigge reserveankeret ud. Det første anker fik vi op igen, ved at der blev sendt en dykker ned med en trosse, som blev sat i kæden.

Under opholdet i Santos havde kaptajnen, af en bekendt, fået nogle dynamitpatroner, som vi nu brugte til at »skyde« fisk med. Det var nogle uhyggelige fyre, der kom op, smaragdgrønne og giftiggule med hoved og tænder som rotter. Nogen spisefisk fik vi ikke på den måde, men der viste sig hurtigt en anden og bedre metode. En dag, hvor vi havde fået fårekød til middag, tog jeg et lille stykke fårekød, satte det på en krog med line, som jeg kastede ud over skibssiden. Da jeg lidt efter checkede krogen, sad der en stor dejlig makrel på krogen. En rigtig makrel som dem man fanger i Nordsøen, men til forskel for Nordsøen havde denne her makrel bidt på stille madding Det satte fart i fiskeriet, jeg havde en hel pakke med ålekroge med, så alle kunne få en krog. Dagen efter var søndag, og der blev fisket langt mere, end vi kunne spise.

Efter nogen tid fik vi fik ordrer til at gå til Albany i Vestaustralien. Vi nærmede os julen, og i tilfælde af at vi ikke skulle nå frem inden jul, blev der indkøbt inden afrejsen fra Port Adelaide. Seks radmagre får, der skulle agere flæskesteg, når julen indtraf. De var mere døde end levende, efter at de havde ligget med benene bundet sammen

Gud ved hvor længe. Nu fik de det imidlertid bedre. Jeg husker at styrmand Lie ved hjælp af sten og ler lavede et bjerglandskab til dem under bakken. Hø og halm fik vi også ombord til dem.

I Albany skulle vi laste træ til London. Jeg husker ikke navnet på træet, men det var rødt og meget hårdt og tungt, og det blev brugt til brolægning i Londons gader. Da vi skulle losse vores ballast ved hjælp af vort nye motorspil, viste det sig, at det ikke duede til meget, og til sidst måtte skibet losses ved hjælp af kranerne på kajen. Måske var der også tale om hindringer fra havnevæsenets side. For til en Hernøsandbark, der ikke ville antage stuvere, men stuve selv, leverede havnevæsenet de korte træstammer først. Da de næsten var færdige, måtte de have det hele op igen, for ellers kunne de ikke få de lange længder stuvet ned.

Der var en rigdom af fisk i Albany, og vi fangede en masse laks i en ruse, som vi havde fundet på rejsen. Indtil en nat, hvor der gik en blæksprutte i den, som ødelagde rusen så meget, at den aldrig blev til ruse igen, men vi fangede en masse andre fisk med krog og line.

Imidlertid oprandt julen, men den var der ikke noget særligt at bemærke ved. En jul på den sydlige halvkugle, i bagende sol, mangler jo al julestemning. Vi fik noget ekstramad i nogle dage, det er det eneste, jeg husker om det. Til gengæld husker jeg noget, der skete første juledag. Det var stegende hedt, vi var to, der var på vej ud til en bugt, hvor vi ville bade. Vejen gik over en hede, hvor det var meget tørt, idet der ikke var faldet regn i lange tider. Da vi havde været ude at bade og var på vej hjem, blev vi stoppet af en stor brand, idet der var gået ild i det tørre buskads. Til at held havde der været ild før, så der var tomter rundt om, der kunne stoppe ilden. Man kunne for øvrigt hver aften se brande rundt om.

Foruden *Adolph Harboe* lå der i Albany den tidligere omtalte Hernøsandbark samt en Bremerbark ved navn *Steinadler*. Kaptajnen ombord i *Steinadler* holdt meget af whisky og kom ombord hos os hver aften i en vældig brandert. I den anledning havde vi udspændt et net under landgangen, »safety first«. Vi var tre ungmænd, som gik vagt på hvert sit skib, men vi lavede et system, så vagten skiftevis kunne passes af en mand. Vi lavede nemlig et snoretræk oppe fra broen ned til hvert af de tre skibe. Når så ham, der havde vagten, så en komme, trak han i snoren til det pågældende skib, og på den måde skaffede vi os lidt ekstra søvn.

Jeg havde for resten et arbejde på nattevagten, idet jeg fyldte drikkevand. Vandet kom langvejs fra gennem jernrør, som var meget rustne. Vandet var som følge heraf fuldt af rust, som skulle bundfældes. Vi lod derfor vandet løbe ud i en tank på dækket. Når så rusten havde bundfældet sig, måtte jeg med en konservesdåse øse vandet op i drikkevandstanke, og dermed fik vi godt vand, hvilket jeg også fik ros for af styrmanden. Jeg skal senere komme tilbage til noget af dette vands skæbne.

Nogle dage ind i det nye år 1903 var skibet tillastet, og vi satte kurs

mod Kap det Gode Håb og derfra til London. *Steinadler* var afsejlet nogle dage før, idet han ville ned og tage vestenvindsbæltet rundt om Kap Horn til Europa. Vi arbejdede os så langsomt over mod Håbet. Dagene gik med at male, og på frivagterne, når der ikke blev sovet, lavede vi husflid. En avis blev der også udgivet: »Indiske Oceans Nyheder«. Oplag: et eksemplar.

En dag indtraf der noget udover det sædvanlige. Barometret begyndte at falde foruroligende, og der opstod meget høje dønninger, medens himlen stadig var klar, og ikke en vind rørte sig. »Vi kan vente en cyklon«, sagde den gamle og beordrede alle sejl gjort fast. Der lå vi så og slingrede et par dage, medens den gamle sad nede i kahytten med et spraglet tørklæde bundet om hovedet på rigtig sørøvermaner, med en knude i venstre side og fligen nedover skuldrene, medens han læste i biblen.

Om det var denne bibellæsning, der gjorde det, ved jeg ikke, men cyklonen udeblev, og en skønne morgen skulle vi igen sætte sejlene, i hvilken anledning begge styrmændene kom på dækket. »Nu skal vi sætte sejl folkens«, råbte styrmand Santos. »Sheet home, main lower topsail«, råbte styrmand Lie, der holdt af at kommandere på engelsk. »Hold kæft med det der«, råbte Santos, »vi begynder fra en ende af. Hejs jageren«. Og så hejste vi jageren, yderklyver, inderklyver, forestængestagsejl, fokken o.s.v.

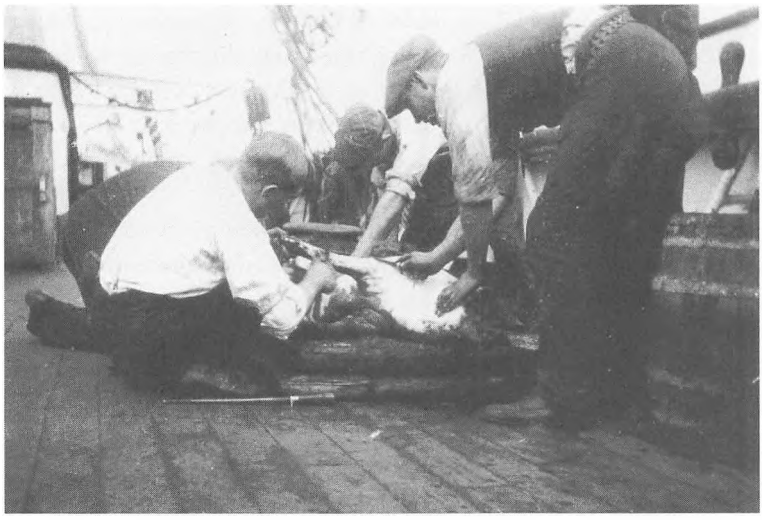
En søndag, vi skulle lige til at spise middag, dåseoksekød fra Beuavais, kom begge styrmændene løbende og sagde, at vi ikke måtte spise af kødet. Der havde været hul på dåserne, så det kunne være det rene gift. Dåserne, der også havde været med på forrige rejse, var i Hamborg blevet stuvet på ny, men denne gang mellem brød- og meltankene. Ved disse brød- og meltankes arbejde under skibets slingren, havde de trykket hul på dåserne. En masse af dem var derfor blevet kasseret, men der var nogen, der kun havde fået et lille hul, og dem mente kaptajnen og stewarden nok, at man kunne spise. Men til alt held blev det opdaget og stoppet, inden der skete nogen skade.

Vi havde en gris med, der var på opfedning. Hvornår den blev slagtet, husker jeg ikke, men jeg kan huske, at vi ved den lejlighed fik noget der hed blodsuppe. Jeg får stadig kvalme bare ved tanken om det.

Da vi var kommet over mod Afrika og tæt på Cap Agulhas,[7] så jeg Afrika for første gang. Jeg var efter en stagvending oppe for at skifte mesangaffeltopsejlshals over. Jeg tilbragte lidt mere tid end nødvendigt deroppe, men styrmand Lie smilede godmodigt, og lod mig blive deroppe for at se på Afrika. Det var lige før, jeg ventede at se en løve derinde.

Da vi havde været tre måneder i søen, indtraf en kedelig begivenhed, idet man opdagede, at vandet var lækket ud af den ene tank, da man skulle til at bruge af den. Tilbage var nu kun en reservetank med

7. Kap Agulhas befinder sig på positionen 34 50 S/20 1 E, medens Kap det Gode Håb ligger på 34 22 S/18 28 E.



En gris skrabes efter at være blevet slagtet og skoldet ombord i bark Oakhurst af Kalundborg på rejse ud for Bahia, Brasilien 1917. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

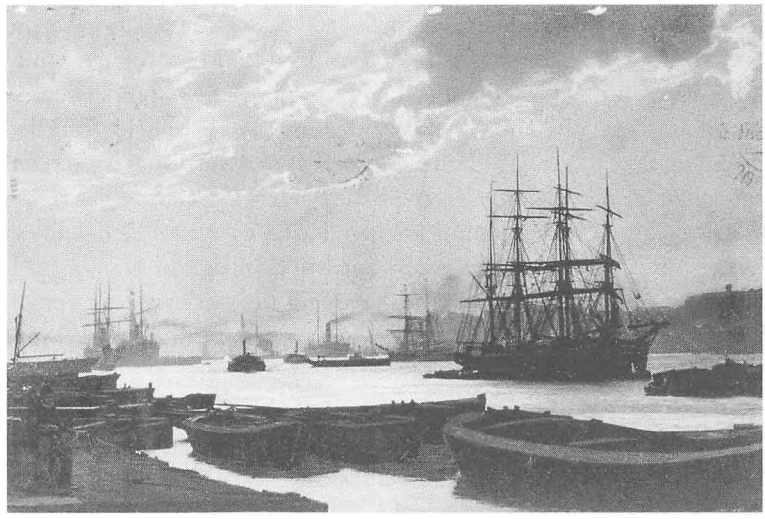
vand til 14 dage. Da vi endnu kunne vente en lang rejse, blev vandet rationeret, og vi kunne kun få et krus drikkevand om dagen udover kaffe og te.

Der blev så spændt et regnsejl ud over skibet, men der faldt ikke en dråbe regn. Hvordan vi fik vasket vores tøj, husker jeg ikke, men vi badede i saltvand, og om morgenen gik vi ud og tørrede duggen af med vores håndklæder. På den måde fik vi ferskvand i ansigtet. Der blev også skænket en snaps til hver mand to gange om dagen for at modvirke tørst.

Det gik langsomt mod nord, kæmpende mod vindstille eller modvind. Jeg husker, vi passerede tæt forbi Azorerne, men kaptajn Smith gik ikke derind for at fylde vand, måske fordi vi den dag havde god vind. Begivenheden er omtalt i Søfartstidende fra slutningen af juni eller begyndelsen af juli 1903.

Omsider nåede vi op i Kanalen, vi havde stadig modvind og skulle derfor have en slæbebåd, men da vi stadig lå langt ude, var det dyrt. Der kom mange og tilbød sig, men de ville ikke slå af på prisen. Endelig kom der en slæbebåd ved Beechy Head, der havde været i Antwerpen med en stor 4-master, han var villig til at slå af på prisen for at tage os ind til Gravesend. Så skulle sejlene slås fra, vi fik akkord på det arbejde, for hvis vi kunne gøre det så hurtigt som muligt, ville vi få lov til at drikke al det vand vi kunne, når vi var færdige. Vi blev så slæbt op ad Themsen og ankom til Gravesend, hvorfra vi fortsatte til Purfleet på nordsiden ad Themsen. Efter 158 dage i søen var det helt underligt at ligge stille igen. På vej op af Themsen mødte vi *Steinadler*, fuldtlastet for udgående til Australien. Han havde taget en længere rute hjem, men havde sejlet betydeligt hurtigere.

På slutningen af rejsen var der flere af os, der begyndte at føle sig lidt utilpas. Benene begyndte at svulme op, og mærkerne blev sidden-



Londons havn ca. 1900. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

de, når man trykkede på dem. Der var ingen tvivl, det var beri-beri. Det ville kaptajnen dog ikke indse, så vi måtte henvende os på konsulatet for at få en undersøgelse gennemført. Vi kom så på sømandshospitalet i Greenwich, hvor det viste sig, at det var beri-beri. Nogle blev holdt tilbage, medens vi andre blev sendt ombord med den nødvendige medicin. Men turen fra Purfleet gennem London og Blackwall Tunnel var en oplevelse, der nok var en smule beri-beri værd.

Sygdommen var fremkaldt af alt det konserves, vi havde spist under vandrationeringen. Medens vi lå i Purfleet, kom briggen *Dorane* for udadgående. Den havde været i London for at losse kokosnødder. Vi havde været sammen med den, da vi gik ud af Hamborg, og nu skulle den tilbage til Hamborg for at laste stykgods. Jeg kom for resten til at mønstre med den senere. Størstedelen af mandskabet blev mønstret af, men jeg blev nogle dage endnu som vagtmand og var for øvrigt også blevet udnævnt til letmatros.

Så mønstrede jeg også af og rejste hjem sammen med styrmand Santos. Vi rejste over Harwich-Esbjerg med S/S *J. C. La Cour*,[8] dengang et vidunder af teknisk snilde og komfort. For nogle år siden så jeg, at den blev slæbt til ophugning: »Sic trancit gloria mundi«.[9]

Ombord på *J. C. La Cour* var en del afmønstrede søfolk. Der var bl.a. en svensker, som havde været længe ude. Han gik rundt og sagde: »Jag skall hem og äda sild«. De havde også en flaske whisky, som gik flittigt rundt. Jeg skulle jo være med: »Lad være at drikke« var der en tysker, der sagde: »Stik tungen op i flaskehalsen, det gør jeg«. Under en sådan drikkescene kom der et selskab af honette rejsende forbi, og der var en dame, der sagde: »Det er den røverbande, vi blev overfaldet af på Liverpool Street Station i London. Se hvordan den lille klarer sig godt«. Den lille, det var mig, jeg havde først mødt banden i Harwich, og jeg havde på grund af tyskerens anvisning ikke fået en dråbe ned.

8. S/S *J. C. La Cour*: Passagerskib på 1.615 brt. Bygget 1901 på Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til DFDS. Fra 1901 til 1914 indsat på ruten Esbjerg-Harwich. Solgt til ophugning 1933.
9. Således forgå verdens herlighed.

Vi havde en fin rejse over Nordsøen og ligeledes over Jylland, Fyn og Sjælland. En fin sommersøndag stod jeg igen i min fødeby efter min første langfart – 15 måneder ude. Der blev stor glæde ved min uventede ankomst, navnlig min søster blev glad, hun sad nemlig og flæbede, fordi hun ikke måtte gå alene til sommerbal i forsvarsforeningen. Det var dejligt at være hjemme igen og nyde synet af Gåsetårnet.

Da jeg havde været hjemme i nogen tid, fik jeg igen udlængsel. Jeg rejste så med en kammerat fra Masnedsund tilbage til Hamborg. I Slagelse stødte yderligere en Skælskørmand til, han havde for resten været med ved skonnerten *Estrups* forlis[10] den 13. november 1901. Han blev senere lods i København.

Den 28. august 1903 udmønstrede jeg som letmatros med briggen *Dorane*[11] af Fanø, som var bestemt til Rio de Janeiro med stykgods. Omkring midten af september gik vi for slæb ned ad Elben fra Hamborg, men måtte ankre ved Cuxhaven, hvor vi blev liggende nogle dage på grund af vestlig storm.

Ombord havde vi en såkaldt »Vierhundertmarker«, således kaldtes de drenge, som forhyringsagenten for 400 mark udrustede og skaffede skibslejlighed hjem. Denne var søn af en hotelejer i Rio, han havde været i Tyskland for at gå i skole, og nu skulle han tilbage til Rio de Janeiro for at blive uddannet i den brasilianske marine. Han var også blevet godt udrustet med tobak, men da han blev søsyg, fik han lede ved tobak og forærede det til os. Vi gemte det, fordi vi regnede med, at han ville have det tilbage, når han fik det bedre, men det ville han ikke. Vi havde fået det og kunne beholde det. I stedet gik han til »den gamle« og fik en ny forsyning.

Da vejret blev bedre, blev vi slæbt ud af slæbebåden *Roland*, som dengang var verdens stærkeste slæbedamper. Skønt slæbetrossen var fastgjort godt og solidt til fokkemasten, gik det kun langsomt frem, og *Roland* havde nær revet fokkemasten ud af skibet. Rejsen gennem Nordsøen forløb godt, men nede i Kanalen, ud for Isle of Wight, fik vi en nat en storm, så vi måtte bjerge alle undermærssejlene. Om morgenen observerede vi en skonnert, der lå med nødflag. Mærkeligt nok foretog kaptajnen sig ikke noget, skønt skonnerten lå i læ af os. Først da der var nogle, der råbte: »Nu synker den«, holdt vi af og styrede mod stedet, men vi så kun nogle enkelte vragstykker.

Efter stormen i Kanalen fik vi ikke mere dårligt vejr på rejsen til Rio. Over Nordatlanten og ned til til Nordøstpassaten havde vi fint vejr. Kun den, som har oplevet en passatrejse med en råsejler under fuldt pres af sejl, ved, hvor herligt det er, særlig når man er ung og modtagelig. Dag efter dag med frisk vind og solen højt på himmelen. Flyvefiskenes glideflugt henover bølgetoppene, mørke nætter hvor tankerne gik tilbage til Columbus og hans karaveller,[12] der var en romantik over det, som man ikke kan opleve på et mekanisk fremdrevet skib.

Vi ankom til Rio på en lørdag, og der kom straks en sæk kaffe ombord. Om søndagen fik vi en kop kaffe, der kunne vaske sig, hvilket

havde visse uheldige følger. Det nævnte vi for kokken, hvortil han svarede, at det var fordi, det var den første rigtige kaffe, vi havde fået i to måneder. Det andet havde været brændte gråærter. Der havde kun været et pund kaffe ombord i *Dorane*, da vi gik fra Hamborg, og af dem var der 19 bønner tilbage, da vi nåede til Rio. Jo! Fanikkerne var sparsommelige, hvorfor købe kaffe, når der kun var to måneders sejlads til en kaffeby.

Da vi havde losset vores last af stykgods, skulle vi laste saltede huder. En last jeg stadig mindes, når jeg går en tur gennem Københavns Frihavn og mærker »duften« af en last saltede huder.

Huderne blev saltet ned i skibet. Det foregik på den måde, at der blev lagt et lag huder ud over hele lastrummet. Derefter blev de oversprøjtet med en stærk saltlage og dernæst et ca. fem cm. tykt lag salt. Således gik det lag efter lag. Det var et mægtigt arbejde at pumpe al den saltlage op, og det stank frygteligt, men det vænnede vi os til. Dagen sluttede med et ferskvandsbad, idet der lå en ferskvandslægter på siden af os, hvor saltlagen blev fremstillet.

Efter at ladningen var indtaget, afgik vi juleaften 1903 fra Rio mod Falmouth for ordrer. Vejret var fint, og vi glædede os til en rolig juleaften, men da vi var kommet klar af kysten, fik vi en af de pludselige storme, der optræder dernede. Så vi fik travlt med at bjerge sejl og dreje skibet til for undermærssejlene.

Jeg var oppe på foreovermærssejl ude på luv nok, og jeg blev søsyg. Forresten sidste gang jeg har været det. Det var ikke rart for kammeraterne, der lå i læ. Nåh! Vi fik sejlet gjort fast, og vi kom ned til julemaden. Jeg spiste en halv høne og drak en halv flaske rødvin, og så var den søsyge forbi.

Da tropestormen var stilnet af, forløb rejsen godt og hurtigt, passaten var frisk, så vi ind imellem måtte gå med overmærssejlene fast, men da vi var kommet på højde med Azorerne, fik vi en SSV orkan. Alle sejlene måtte bjerges, så vi lænsede til sidst for den nøgne rigning og loggede 9 miles fart. Søen var i et mægtigt oprør, og vi måtte bruge olieposer.[13]

Under bjærgningen af underformærssejl, da vi var fire mand til vejrs, og andenstyrmand stod til rors, medens førstestyrmand og dæksdrengen stod på forlugen, brød en sø ind over skibet, der blev begravet i vand fra for til agter. Andenstyrmand blev skyllet udenbords med både styrehus og rat. Men han var så heldig, at han blev hængende i storbrasen, så han kom indenbords igen. Førstestyrmand og drengen blev skyllet op under bakken, men kom heldigvis heller ikke noget til. Jollen derimod, der stod på storlugen, blev fuldstændigt tværet ud, ferskvandsfadene blev fyldt op med saltvand og skanseklædningen i begge sider slået ud.

Kaptajnen var nede i kahytten, da skibet tog brådsøen over. Han kom straks på dækket, og da han så, at skibet var uden styreevne, greb han straks en håndspag, hvormed han fik rorpinden under kon-

10. *Estrup*: Skonnert 135 brt. Bygget 1879 hos P. Bom Thurø til samme. Forlist 1901 ved Berwick upon Tweed på rejse mellem Newcastle on Tyne og Kalundborg.
11. *Dorane*: Brig 313 brt. Bygget på Fanø 1883 til C. H. Nielsen samme sted. Solgt til Brasilien 1904. I 1918 sejlede den som *Maria Lorenza* af Montevideo.
12. Af de skibe, Columbus havde med sig på den første rejse 1492, var *Nina* og *Pinta* karaveller, medens *Santa Maria* sandsynligvis var en lille karak.
13. Olieposer: Kanvasposer der var fyldt med fed olie eller hvaltran. I stormvejr brugte man at tømme disse poser ud til luv side for at dæmpe søen.

trol. Styregrejerne var stadig intakte, men rategerne var knækket inde ved navet. Vi gik så i gang med at lave et nødrat. To huller blev boret vinkelret på hinanden gennem navet, og derigennem blev drevet to jernstænger, som blev forbundet med vævlinger. Med dette rat fortsatte vi så rejsen.

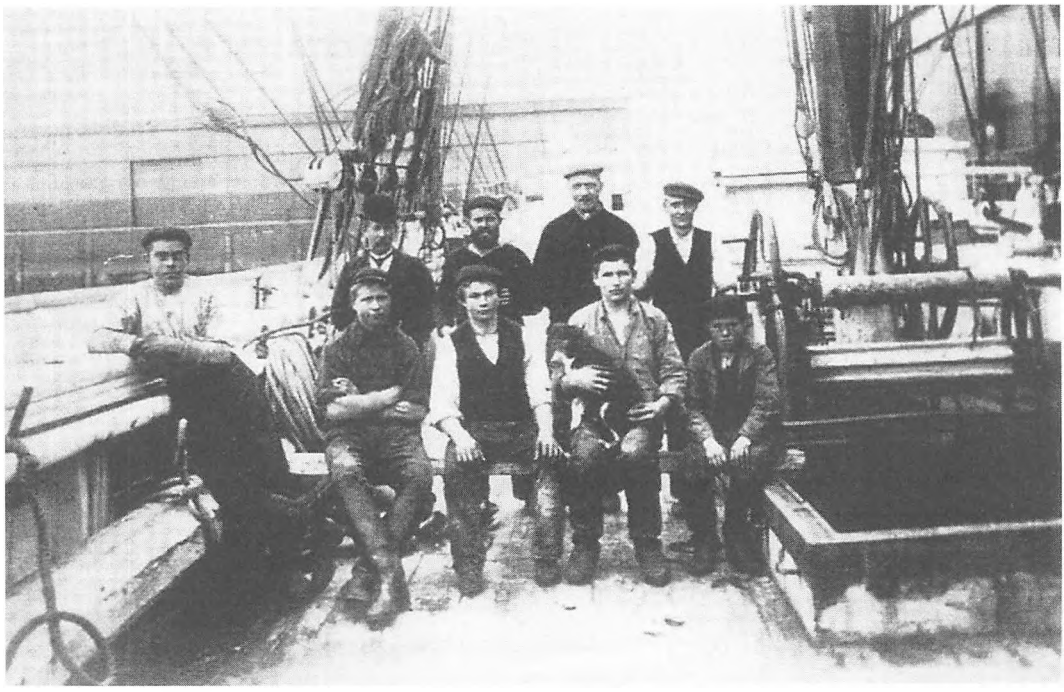
Vandfadene var som nævnt blevet fyldt op med saltvand, så vi var uden mulighed for at få en kop varm kaffe eller te. I stedet fik vi så øl til at slukke tørsten. En aften begyndte vandet at stige i lasten. Vi gik straks i gang med at pumpe, men vandet steg stadigt. Vi pumpede med to skift natten igennem, uden at det tilsyneladende gav resultat. Først næste dag opdagede vi årsagen. Mastekraven var slået fra, og da kilerne ikke sad tæt sammen, var der frit nedløb i lasten for vandet. Vi fik så udbedret skaden og skibet pumpet læns. Derefter var der så lejlighed til at gå ind og få skiftet til tørt tøj, men medens vi var ved det, tog skibet en brådsø ind over lukafet, skylightet blev knust, og vand og glasskår væltede ind over os.

Omsider blev vejret bedre, og vi fik lejlighed til at lave en foreløbig reparation af skanseklædningen, ligesom vi endelig kunne komme til at få noget ferskvand. Efter en rejse på 48 dage ankom vi så til Falmouth, hvorfra vi efter nogle dages ophold fortsatte til Le Havre, hvortil vi ankom i slutningen af februar 1904.

Da skibet var udlosset, gik vi til Barbados for ordre, og vi havde en god og rolig rejse over. Opholdet på den lille paradistropeø var en oplevelse. Jeg husker de friske morgener, når fiskerne kom ind med deres fangster af flyvefisk og andre mærkelige tropefisk. Derudover medbragte de også koralgrene og store konkylier, som de falbød os, medens de sejlede ned langs siden af skibet. Vi købte dem for at bringe dem hjem som souvenirs, og vi smed småmønter ud til negerdrengene, der dykkede efter dem eller svømmede under skibet.

Efter nogle dages ophold ved Barbados fortsatte vi til Rio Hacha i Columbia, hvor vi skulle laste dividivi, nogle 45 cm. lange bælgfrugter som anvendes i forbindelse med garvning og udvinding af farvestoffer. Turen gennem det Caraibiske Hav var en vidunderlig oplevelse. Rio Haca ligger ved udløbet af en flod af samme navn. Der findes ingen egentlig havn, skibene ligger ud for den åbne kyst og lastes fra store kanoer, hvorfra sækkene hales ombord. Kanoerne kan dog kun gå ud om formiddagen, for senere på dagen er søbrisen for stærk og dønningerne for voldsomme. Så den del af dagen bruges til at »tampe« lasten. Dividivi er nemlig et meget let stof.

Når vi gik op ad floden for at laste ferskvand, som vi dog kun brugte til at vaske i, kunne vi inde på flodbredden se indianerne og deres bopladser. Jeg husker en stakkels fyr, som havde en ækel byld under det ene øje. Han sad med hånden rakt frem og sagde: »Money! Doctor!« Hans unge kønne kone forsøgte at blødgøre os, ved at sende os brændende og bedårende smil, hvorved to rækker blændende hvide tænder kom til syne. Manden fik, hvad vi havde. Oppe ad flo-



Mandskab ombord i brig Dorane af Nordby fotograferet i Le Havre marts 1904 efter ankomst fra Rio de Janeiro. Siddende som nr. 1 fra venstre ses letmatros Bernhard David Larsen. (Foto: Svendborg og Omegns Museer).

den, hvor vi ankrede for at fylde vore vandfade, kom de unge piger svømmende ud og krøb op i båden for at bede om tobak. Vi tog så nogle plader Cavendish med, som vi gav dem. De begyndte straks at tygge og spytte værre end nogen sejlmager.

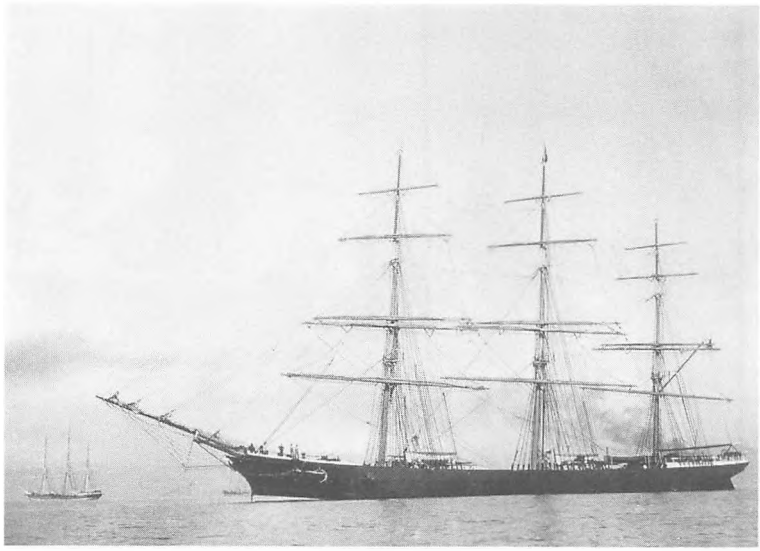
Vi købte også en del småfugle og papegøjer, de såkaldte parakitter. De var meget morsomme, men lavede en frygtelig støj. En søndag vi var til gudstjeneste, var papegøjerne særligt støjende, hvilket foranledigede styrmanden til at få fat i katten. Så vi var lidt uopmærksomme under resten af gudstjenesten, men det viste sig, at der ikke var sket noget med fuglene.

Søen omkring os vrimlede med mange mærkelige fisk, og de var nemme at fange med en krog. En dag, vi var inde med jollen for at sætte kaptajnen i land, var der pludselig en stor fisk omkring en meter lang, der sprang ud af vandet og fløj lige forbi kaptajnens næse.

Omsider fik vi lasten ind, og efter en normal og rolig rejse ankom vi til Hamborg. Før jeg afmønstrede i Hamborg, forærede jeg min parakit til præstefruen, men jeg tror ikke, hun var glad for den, for den afmønstrede med det samme og rejste med hjem til Vordingborg via kulkassen.

I eftersommeren 1904 mønstrede jeg i Hamborg ud med fuldskibet *Jupiter* af København, et smukt skib og dengang Danmarks næststørste sejlskib. Kun *Copley* af Fanø på 1.794 brt. var lidt større.

Jupiter var ført af kaptajn Laurits Funder, der var en uforlignelig sømand. Førstestyrmand var også meget dygtig, medens andenstyr-



Jupiter (ex Lord Dufferin): Fregat af jern på 1.713 brt. Bygget i Belfast 1879. Købt 1894 af J. F. Dessauer, København. Solgt 1910 til Stettin og ombygget til lægter. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

manden, også kaldet Big Bill, nærmest var uegnet til jobbet. Sidst jeg hørte om ham, var under Første Verdenskrig i New York, og da var han forhyret ombord i en af rederiet Nordens dampere. Skønt det var ti år siden, han havde været ombord i *Jupiter*, var han stadig andenstyrmand.

Jupiter skulle til Talchahuano i Chile og Callao i Peru med stykgods, og en dag i oktober sejlede vi fra Hamborg. Vi blev assisteret ned ad Elben af en slæbedamper, og om aftenen lå vi ud for Helgoland. Men på grund af en optrækkende storm, måtte vi bjærge alle sejlene, og antage slæbedamper igen, der slæbte os tilbage til Cuxhaven.

Efter nogle dages ophold på Cuxhaven Red blev vi så slæbt ud igen, kom under sejl, og i fint vejr gik vi over Nordsøen og ned gennem Kanalen. Det var lige i fugletrækkenes tid, og vi havde en masse stære og finker ombord, som vi drev jagt på. Hovmesteren betalte et pund tobak for en finke og et halvt pund for en stær. Finkerne var lette at fange, for om natten søgte de tilflugt i hullerne i »jomfruerne«, det var så bare at sætte en hånd for hver ende af hullet, så var fuglen der. Hovmesteren fik på den måde samlet en del fugle, og tømmermanden lavede ham et bur, han kunne have dem i.

Ude i Atlanterhavet fortsatte rejsen i fint vejr, og der skete, så vidt jeg erindrer, intet usædvanligt. Normal passatsejlads med sejlskiftning, vedligeholdelsesarbejder og rengøring. På en sådan rejse, hvor skibet udsættes for skiftende klimater, skiftes sejlene nede i det variable bælte, medens skibet ligger og slingrer i vindstille. Sol og regn tager nemlig hårdt på sejlene, derfor anvendes de dårlige sejl dernede, medens de gode sejl blev gemt til den hårde tur rundt om Cap Horn.

En dag, medens vi lå i stille vejr, forsvandt hovmesterens stære. De stod på storlugen i det bur, tømmermanden havde lavet til dem. Døren stod som sædvanligt åben, idet stærene selv plejede at komme tilbage og gå ind i buret, men en dag udeblev de. Dagen efter observerede vi en anden fuldrigger langt ude i horisonten, og vi antog da, at stærene havde taget fejl af skibene. Det havde de, og da de to skibe nogle dage efter kom tættere på hinanden, kom stærene tilbage, til stor glæde for os alle.

Kosten i danske sejlskibe dengang var efter reglementet: »med svedsker og rosiner i passende mængde«. Sammenlignet med nutidens kostreglement (dvs. 1955, det år hvor dette afsnit er skrevet. K. L.) med forskellige slags pålæg, var datidens bespisning dårlig, men i forhold til andre nationers skibe var den god. Vi fik meget saltmad, konserves og hårdt brød, men det var normalt, og vi fandt os i det. Man havde jo heller ikke dengang mulighed for at køle eller fryse ned.

Omsider kom vi ned igennem det stille bælte og fik fat i Sydøstpassaten. Skibet fik fart på, og skønt det var sommer, mærkede man snart, at det blev koldere, så vi begyndte at forberede os på dravaten rundt om Cape Horn. Vi havde vekslende vindstyrke, og der var altid arbejde at gøre med skibets 28 sejl.

Juleaften 1904 befandt vi os lidt syd for Falklands Øerne, vejret var fint, og vi gik med røjlerne i top. Vi havde lavet et af disse juletræer, som sømænd dengang lavede. Nu leveres de jo lynfrosne ombord. Vi havde fået julemad, jeg husker ikke menuen, men det har sikkert været konservesfrikadeller, hvilket, omstændighederne taget i betragtning, var godt. Juletræet var tændt, det så smukt ud, kaptajn Funder gik rundt om stormasten og nød det. Sejlmageren, der var habil på harmonika, spillede »Stille Nacht Heilige Nacht«, og vi havde fået en bolle punch. Det var ikke uden stemning, og alt åndede fred og ro. Røjlerne var stadig i top, men kl. 23 30 kom det første pust, som tog i røjlerne og røjlstagsejlene, som vi straks måtte bjerge. Derefter gik det slag i slag. Udpurring, frivagten op på dækket før vagtskiftet, som der ikke blev noget af. Vinden tiltog i styrke og rejste sig til en storm, så vi næppe kunne bjerge de store sejl. Stormen tog endnu mere til, og klokken fire om morgenen lå *Jupiter* og slingrede kun for undermærssejl. Vi, der havde haft vagten til kl. 12, kunne fortsætte med vagt, idet frivagten gik med at bjerge sejl.

Skibet lå nu dødt i vandet, men det slingrede voldsomt i den bjerghøje sø, medens vandet vældte ind over skansedækket. Det havde trods alt sin egen charme, for det var sømandsliv, ikke som det fremstilles på teater eller film, men »in puris naturalibus«.

Det havde dog været rart, hvis vi havde haft lejlighed til at komme ind og få tørt tøj på, men for det var der ikke mulighed. For i lukafet, der altid var fyldt med vand, når vejret var dårligt, var der altid vådt, fugtigt og klamt. Indgangen til lukafet var nemlig på agter-

kanten af dækshuset, lige der hvor der var mest vand, så selv om døren var en dobbeltdør, kunne den ikke holde vandet ude, vi skulle jo også ind og ud. Vi måtte derfor altid surre vores skibskister, så de ikke sejlede rundt i vandet. Vi fik senere gennemtrumfet, at der blev fyret i kabyssen natten over, så vi kunne få tørret vores tøj.

Omsider blæste stormen af, men den var starten på et tre ugers kryds, hvor den ene storm afløste den anden. Kaptajnen holdt ikke af for lange bouter,[14] så der måtte stagvendes flere gange i døgnet. Ofte måtte der halses rundt, når søen var for høj. Der var ikke meget lejlighed for at arbejde på dækket, men skader på den løbende og stående rig blev udbedret, og ellers arbejdede vi under dæk. Vi blev så sat til at banke rust i forpeaken helt nede mellem bundstokkene. Belysningen var en osende petroleumslampe, så det var en kvalm historie. Dertil kom, at vi malede med patentmaling, og som skibet lå og duvede hårdt i søerne, var det noget, der kunne klemme i mellemgulvet. På andenstyrmands vagt blev vi nu hurtigt fri for det arbejde, for det var noget, førstestyrmanden havde sat i gang imod kaptajnens ønske. Så for vores vedkommende blev det kun til »standby« på de vagter.

Vi arbejdede os langsomt vestover, stadig mødt af storme og modvind. Under en af stormene kom hovmesters fugle ud for en ulykke. En nat slog en brådsø luv kabysdør ind, kabyssen fyldtes med vand og fugleburet kom ud at sejle, hvorved fuglene druknede på nær to, som vi senere forærede til en dansker ved navn Krøyer i Talcahuano.

Endelig kom vi så langt, at vi kunne ligge op. Vi lå med styrbords halse med meget små sejl, men vinden skrallede stadig, så der kunne sejles rumskøds med vinden bagbord ind. Vi kunne ikke stagvende og måtte derfor halse rundt. Skibet blev holdt for vejret, indtil braser og skøder var klaret op, hvorefter der blev luvet op. Nu rummede vinden mere og mere, og der kunne sættes flere sejl, men vi kunne stadig ikke komme på stordækket for at sætte store overmærssejl. Vi satte så forovermærssejl og fokken. Vinden løjede nu af og drejede så meget, at vi fik den lidt agten for tværs. Så kunne alle sejl trække, og lidt efter var hele »den hvide flok« sat, og skibet skød en mægtig fart. Vi loggede med håndloggen, og den viste 17 knob. »Det er løgn«, sagde den gamle, hvorefter han selv tog line og glas. »Ja! Fanden lyne mig!«, sagde han. Den viste stadig 17 knob. Den fart holdt vi dog ikke længe, da vinden løjede noget af, men vi skød stadig en god fart og nåede snart op i mildere og roligere vejr. Dette varede ved, og vi nåede frem til rejsens mål Talcahuano i Chile efter en rejse på 120 dage.

Efter ankomsten til Talcahuano blev skibet forankret både for og agter, og losningen, der foregik til lægter, kunne begynde. The Captain of the Port var dansker, hed Kruse, og han var, fra *Jupiters* tidligere besøg i Talcahuano, en god ven af kaptajn Funder. Derudover var der, som nævnt tidligere, endnu en dansker i byen ved navn

Krøyer. Han var tømmerformand på orlogsværftet, stammede fra Nyboder og var udlært på Holmen. Krøyer havde en del døtre, og vi blev inviteret til bal om lørdagen. Der var inviteret en del unge piger fra den nærmeste omegn, men efter gammel skik, blev hver pige overvåget af en mor og en moster, klædt i sort, som gifte kvinder var det, så det hele foregik meget ærbart.

Klimaet i Talcahuano var behageligt, men vi oplevede dog en storm, medens vi lå der. Vinden var tværs ind for skibet, og det blæste hårdt. Vi måtte da også stikke agterankrene fra os,[15] så skibet kunne svaje vindret. Jeg husker, at vi måtte bruge alt det reservetovværk, vi havde ombord, også liggods til sejlene. Vi havde et mægtigt arbejde med at få det ind og tørret.

Blandt alle de historier, der fortaltes om livet på vestkysten, var også den, om at politiet morede sig med at trække neglene af fulde søfolk, når de gjorde modstand ved evt. arrestationer. Jeg fik en dag at se, at det var rigtigt. Jeg havde en søndag været sammen med nogle af besætningen fra en 4 master. De gik imidlertid hen og blev fulde, og så ville jeg ikke lege med længere. Om onsdagen, den følgende uge, var vi så i land for at hente skipperen, og jeg traf da en af engelskmændene, hans skib var sejlet mandag aften, og han var blevet agterudsejlet, idet han var blevet arresteret om søndagen. Alle neglene var blevet revet af på hans højre hånd, og der stod han så, og var blevet »beachcomber«. Skibet var sejlet, uden at man havde spurgt efter ham. Hvad var en sømand da også i et skib dengang: »Just hands, and nothing else, Sir!«

Jeg var selv ude for et »hold up« og udplyndring. Jeg havde af førstestyrmanden fået en pakke, som jeg skulle tage med ombord for ham. Men da vi havde været på søndagsudflugt for at spise kogte krabber og drikke koldt øl, havde jeg deponeret pakken hos Krøyer, for derefter at hente den på vej hjem til skibet. Jeg kom derved bort fra de andre, og da jeg så yderligere ville skyde genvej mellem nogle lagerbygninger, blev jeg overfaldet. Jeg blev grebet bag fra, min jakke blev krænget ned, og pakken blev revet fra mig. Jeg fik dog revet mig løs og slap væk, men pakken så styrmanden aldrig mere.

Losningen af *Jupiter* foregik ved håndkraft til lægter, det tog sin tid, men omsider var vi blevet udlosset og kunne fortsætte rejsen op til Callao i Peru, hvor vi ankom efter en god og rolig rejse. I Callao lå vi til kaj, og vi kunne endelig få gjort noget ved skibet udenbords. I fritiden tog vi en svømmetur i havnebassinet mellem søløverne, der svømmede rundt mellem os. Der lå en engelsk bark *John Locket*,[16] og besætningen her foranstaltede en svømmekonkurrence mellem besætningerne, som englænderne vandt.

Callao er en smuk gammel spansk by, og vi var da også en tur i Lima, der også bar præg af sin spanske oprindelse. Jeg oplevede dog også byen fra en anden side. Vores smed var nemlig rømmet nede i Talcahuano, og vi skulle derfor have en ny. En stor dansk grovsmed,

14. Boute: At krydse imod vinden. Dvs. sejle snart på den ene og snart på den anden bov.
15. Hermed menes, at man kappede ankerkæden og dermed ankret. For hver 15 favne var ankerkæden normalt samlet med en sjækkel, som man kunne slå op. Dermed var det muligt at kappe ankret uden samtidigt at miste hele ankerkæden.
16. *John Locket*: Bark 841 brt. Bygget 1884 i Liverpool til J. B. Wolmsley & Co. Liverpool.

der var i byen, meldte sig, han var vist nok godmodig nok, men kaptajn Funder ville alligevel ikke have ham. Jeg havde da også en aften, sammen med nogle andre, været sammen med denne smed. Han ville vise os Callao, sagde han, og tog os med hen i et gammelt kvarter til et lille lavt hus, hvor en kineser lukkede op og førte os hen til en trappe, der førte ned til en slags huler. Dernede blev der spillet roulette rundt om en bankør med et modbydeligt grisk blik i øjnene. Der blev også danset, musikken blev leveret af et mægtigt stort positiv,[17] der blev drevet af et stort håndsving, der blev drejet rundt. Det var mest polka, der blev spillet, og efterhånden som de dansende gik op i dansen, kastede de deres klæder fra sig, både kvinder og mænd, og klaskede hinanden på legemets mest kødfulde dele. Atmosfæren dernede var, så man kunne skære i den, så vi var glade, da vi igen kom op i frisk luft. Tiden var dog løbet fra os, så da vi nåede ned på havnen, var dokporten lukket. Vi måtte derfor taget tøjet som en bylt på nakken, medens vi svømmede uden om dokporten hen til vores skib.

Omsider var skibet udlosset, og vi fortsatte rejsen til Iquique sydligere på Chiles kyst, hvor vi skulle laste salpeter til Falmouth for ordrer. På rejsen mellem de to havne brækkede tømmermanden dækket i styrbords side op og fornyede det. Det var et meget stort arbejde, men han slap meget smukt fra det.

Efter ankomsten til Iquique gik vi i gang med at losse ballaststen, og så snart et lastrum var tømt, gik lastningen fra lægter i gang. Det foregik, ved at en sæk med salpeter blev hevet hen til lønningen, der blev en anden krog så hugget i, hvorefter sækken blev firet ned. Og manden på slidsken skal arbejde hurtigt, for han skal være tilbage med krogen, når den næste sæk er klar ved lønningen. Vi nåede da også op på omkring 30 sække i minuttet.

Der var dog en morgen, hvor førstestyrmand alligevel ikke syntes, at det gik hurtigt nok. Så da den næste salpeterlægter kom op på siden af os, råbte han: »Mas pronto Hombre!« Men svaret lød: »Tag det lige roligt kammerat«. For manden, der havde kommandoen på lægteren, var dansk og hed Kristian Korsør.

Hans bolig var også en lægter, hvor han havde hele sin familie: kone, svigermor samt en utrolig mængde unger. Det er chilensk og dansk blod, sagde Kristisan Korsør med stolthed. En ged havde han også, den skaffede mælk til de mange børn.

Han var lykkelig og tilfreds, men længtes ofte efter et stykke flæsk eller salt kød. Det fik han så, når stewarden havde glemt at låse for rationsfadene, så vi kunne hugge noget. Vi fik så fisk tilbage, det hændte nemlig, at søløverne drev store stimer af sildelignende fisk ind i bugten, og så var Kristian Korsør der med sin pilk.

Også i Iquique så jeg et eksempel på det chilenske politis brutalitet. Det var en tysk sømand, der havde drukket så meget, at han skulle sættes ind. Det var nemlig politikassens hovedindtægt at indkassere de løsepenge, skibene måtte betale for at få søfolkene ud igen.

Tyskeren blev fanget med lasso, og lassoen blev gjort fast til saddelknappen, derefter blev hesten sat i galop, og den arme djævel hang og slæbte langs siden af hesten.

Da lastningen var tilendebragt, skulle en række forskellige og traditionelle ceremonier gennemgås. Da den sidste sæk således var hevet indenbords, blev den mindste mand ombord sat på en stang med nationalflaget i hånden, hvorefter det hele under afsyngelsen af shanties blev hejst op under rånokken. Når han var kommet derop, blev der råbt hurra fra de to nærmeste skibe om styrbord og bagbord. Desuden var styrmanden i løbet af dagen ude og notere navnene på alle skibene i havnen tur efter tur i nøjagtig rækkefølge.

Om aftenen, da det var blevet mørkt, blev der hejst et sydkors i form af et stort trækors, hvorpå var hængt, hvad skibet havde af farvede lanterner. Korset blev hejst op under afsyngelse af »Rolling home to merry England«. Når korset var i top, blev der råbt hurra for alle skibene i den rækkefølge, styrmanden havde optegnet dem. Fra hvert skib blev der så svaret, hvorefter der blev ringet med klokkerne. Hvis der var 50 skibe eller mere i havnen, kunne det godt tage sin tid, og det blev nemt midnat, før man var igennem, klokkeringningen kunne fortsætte længe efter. Der blev også skænket grog på en sådan aften. Jo! lidt romantik var der over sømandslivet dengang.

Når ceremonien var udført, og papirerne var ordnet, slog man sejlene under, de blev jo altid slået fra, når skibet var i havn. Ankeret blev hævet undere munter sang, sejlene sat, og den lange rejse hjem kunne begynde.

Det var nu blevet vinter på den sydlige halvkugle, hvilket betød lange mørke nætter rundt om Hornet. Jeg husker stadig pingvinernes skrig derude i det begsorte mørke, det lød uhyggeligt. Vi undgik heller ikke nogle storme, nu havde vi dog vinden med os, men det gav alligevel nogle våde trøjer.

Vi arbejdede os ellers støt »op på jorden« igen, medens vi gennemgik udrejsen i omvendt orden. En dag, da jeg var sendt op for at male fløjknappen på stortoppen samt oliere storebramstang, fik jeg land i sigte, det var Scilly Islands, og jeg var den første, der så dem, men jeg var også 180 fod oppe, så jeg havde god udsigt.

Efter nogle dages ophold i Falmouth sejlede vi videre til Antwerpen, hvortil vi fik lods helt ude fra Isle of Wight. Sejladsen gennem Kanalen forløb godt, og vi fik slæbebåd op ad Schelden til Antwerpen, hvor vi mønstrede af. De fleste rejste hjem, men jeg blev i Antwerpen for at søge ny hyre.

17. Positiv: Lille stueorgel, evt. konstrueret som en form for harmonika.

2 • Første dampskib og Bogø Navigationsskole

I Antwerpen boede jeg på Det belgiske Sømandshjem i Ankerrui, som var et godt sted. Der var pænt og propert, værelserne var tomandskamre, og derudover var der fælles opholds- og skrivestue samt bibliotek. Kosten var god og rigelig, og om fredagen var der af hensyn til katolikkerne altid en fiskeret. Der var også adgang til hjemmet hele døgnet, indtil natportieren nogle år senere blev fundet myrdet. Derefter blev kontrollen med adgangen skærpet, det var jo trods alt ikke helt »bona fide«, alt hvad der kom for at bo på det hjem.

En sejskibshyre var ret sjælden i Antwerpen, så tiden gik med at se mig om på museer, zoologisk have samt middelalderslottet »Het Steen«, der lå nede ved havnen midt i den travle trafik.

Til sidst blev det mig for længe at vente, og jeg besluttede mig derfor til at tage en dampskibshyre. I den anledning henvendte jeg mig til inspektøren på hjemmet for at spørge, om han kunne skaffe mig en hyre, sådan uden om systemet. Formedelst nogle få franc lovede han at skaffe mig ud at sejle snarest muligt.

Det var nu ikke sådan, at man behøvede at blive nervøs når hyren udeblev, når man boede på det belgiske sømandshjem, i modsætning til Det skandinaviske Missionshjem, hvor en mand var færdig og blev bortvist, når han ikke havde flere penge. Hvilket man kunne se af de mange søfolk fra dette hjem, der endte som vagabonderende søfolk (beachcombers) rundt om i Antwerpen. Det skete ikke på Det belgiske Sømandshjem, for her var den danske konsul inspektør, og han kom hver uge på inspektion og for at spørge, om beboerne var tilfredse med forholdene. Hjemmet var jo også bygget med tilskud fra alle søfarende nationer.

En dag kom assistenten og tog mig med til førstestyrmanden på den engelske damper S/S *Lochmore*[18] tilhørende Johnston Line i Liverpool, der senere blev opkøbt af Furness, Whitty & Co. Ltd. Vi var to, en englænder og så mig, der ville have hyren. Englænderen var både ældre og en mere erfaren dampskibsmatros, end jeg var, men han var englænder, og så var hans skæbne beseglet. »No British wanted«, så jeg blev antaget. Englænderne var dengang ikke særlig velanskrevne i deres egne skibe: »too much trouble with them«.

Som skik og brug var dengang, skulle vi ikke ombord, før skibet lå i dokslusen for udgående. Jeg mødte så ved aftenhøjvande, den dag skibet var udlosset og skulle afgå til Liverpool. Det var min debut som dampskibsmatros, jeg kendte intet til at behandle dampspil, så jeg fik lidt undervisning af en norsk letmatros, men alligevel gik det galt, første gang jeg selv skulle betjene dampspillet. Det foranledige-

de en ordentlig salve fra førstestyrmanden, men andenstyrmand tog mig i forsvar ved at sige: »the man is all right, but he has never before been onboard a steamship«.

Dæksbesætningen bestod af: en bådsmand (hollænder), en tømmermand (finne), en fransk, en estisk, to liflandske og to danske matroser samt ovennævnte norske letmatros. Vi havde tre styrmænd, hvoraf den tredje hed Rasenheimer, så han har nok senere taget navneforandring ligesom prinsen af Battenberg, der blev til prinsen af Mountbatten.

S/S *Lochmore* gik normalt i fart fra England til Middel- og Sortehavet med stykgods og landbrugsmaskiner fra Liverpool til Grækenland, Tyrkiet, Bulgarien og Rumænien, returgodset var mest korn og træ til Rotterdam eller Antwerpen.

Vel ankommet til Liverpool tog vi vores stykgodsladning ind, og efter i nogle dage at have oplevet byen med dens Empire Theater, biografer og ikke mindst de dejlige Capstan cigaretter afsejlede vi for Middelhavet. Rejsen ned forløb godt, og vi nåede frem til Gibraltar og Afrika, som jeg så for første gang, og for første gang mærkede duften af branket olie og kamelgødning, som man får i næsen, når man med sydøstenvind passerer Gibraltar.

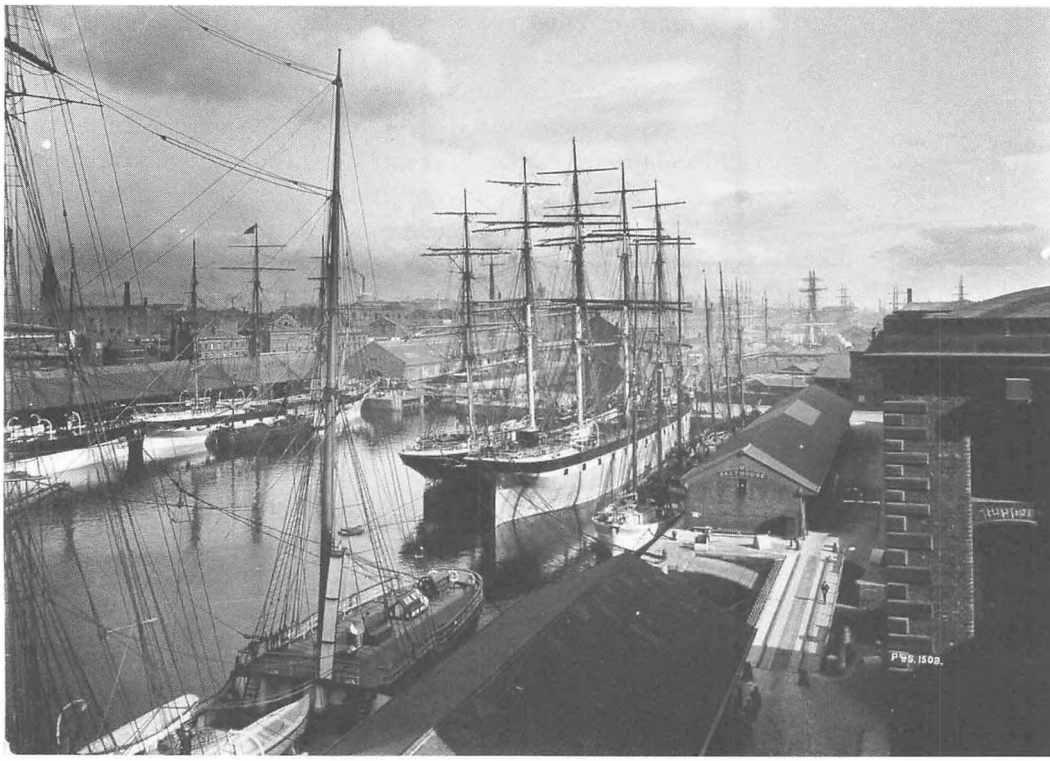
Kosten i engelske skibe havde ikke noget godt ry, og S/S *Lochmore* var ingen undtagelse. Rationen pr. uge var på ¼ pund margarine, ¼ pund marmelade og ¼ pund sukker. Også brødet var rationeret, jeg husker ikke hvor meget, men man skulle passe på det. Kaffe så vi aldrig, men derimod den nationale drik te. Til frokost fik vi for det meste hvide bønner bagt med røget spæk, og til afveksling fik vi ind imellem lidt »stew«. Middagsmaden var ærtesuppe og somme tider fersk suppe med salt kød. Det var temmelig ensformigt. I kahyt og messe så det derimod anderledes ud, for dér var der store bure med høns og andet fjerkræ.

Rejsen gennem Middelhavet forløb også godt og roligt, og vi nåede frem til Grækenland og Piræus, hvor der var både smukt og varmt, men komme i land kunne vi ikke, idet vi var mønstret på betingelserne: »No shore leave or no money during the voyage«. Den næste havn, vi kom til, var Thessaloniki, men også her måtte vi blive ombord på grund af klausulen i vores mønstringskontrakt.

Efter udlosningen i Thessaloniki skulle vi gennem Bosporus til Warna i Bulgarien med resten af lasten. På rejsen havde vi en del passagerer med, som skulle i land i Konstantinopel. De blev anbragt på lugerne, hvorover der var udspændt presenninger. Det var fattige armeniere, der selv havde proviant med i form af vandmeloner. Vi fik lidt dårligt vejr på rejsen, så de blev søsyge, og vi havde en del spulearbejde bagefter. Under opholdet på Konstantinopel red blæste det igen op, så vi kunne ikke få dem i land, og de måtte derfor følge med til udsejlingen ved Sortehavet.

Da vi ankom til Warna, var det november og begyndt at blive kø-

18. S/S *Lochmore*: Fragtskib på 2.461 brt. Bygget 1889 i Sunderland til W. Johnstone & Co. Liverpool.



Salthouse Dock Liverpool 1897. Endnu dominerede sejlskibene, men allerede 8 år senere, da Bernhard David Larsen kom til byen, har byens havn været domineret af dampskibe. I 1900 blev Liverpool således anløbet af 26 danske sejlskibe og 31 dampskibe. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

ligt. Da skibet var udlosset, skulle vi laste korn, det foregik med håndkraft, da det var forbudt at anlægge elevatorer, for ikke at tage brødet ud af munden på den store arbejderbefolkning. Lastningen foregik på den måde, at der blev hængt en slags trapper ud ved alle lugerne. Kornet blev med håndkraft hældt over i kurve, og som en jævn strøm løb folk op med kurvene og tømte dem. Det var næsten som en elevator, så mange folk var der beskæftiget med det. Efter Warna gik vi til Galati og Braila også i Rumænien. Det var begyndt at fryse og sne, vinteren stod for døren, så det gjaldt om at blive lastet og komme afsted.

Jeg fik det indtryk af Bulgarien og Rumænien, at arbejderbefolkningen var meget fattig. Særligt de mange zigøjnerkvinder, der gik på kajerne og tiggede. Ganske unge kvinder, barfodede i sne og kulde, og alle havde de et barn ved brystet og et på vej.
Mens vi lå i Galati, kom en svensk fyrbøder over i vort lukaf for at spå os i kort. Jeg lod mig også spå, og jeg må sige, at det kom til at passe ganske godt.

Med det samme vi er ved lukafet, må jeg i tankerne sammenligne det med et dansk mandskabslukaf af i dag (1955), som jo er rene luksuskahytter. Vores lukaf var under dæk forude under bakken. I midten var der en luge, som dannede nedgang til kabelrummet, hvor der blev opbevaret separationsklædning og måtter. Disse var selvfølgelig

fulde af kornstøv, så det var et kønt lukaf, der kom ud af det, når der blev taget måtter ned. Der var også fuldt af væggetøj, så hver aften inden vi gik til ro, blev alle revner og sprækker gået efter med et tændt trimmelys i et forgæves forsøg på at skaffe lidt nattero.

Imidlertid fik vi lasten ind: korn, ærter og bønner i lastrummene og træ på dækket. Afsejlingen var besværlig, idet vi først fik en tæt frosttåge, dernæst frøs styremaskinen til. På hjemrejsen anløb vi først Bulgarien for bunkers og dernæst Malta. Valetta, hovedbyen på Malta, var smuk, havde et broget folkeliv og duften af Afrika. Dertil kom alle de mange frugter og souvenirs, som blev falbudt. Vi fik også nogle får ombord, for julen nærmede sig.

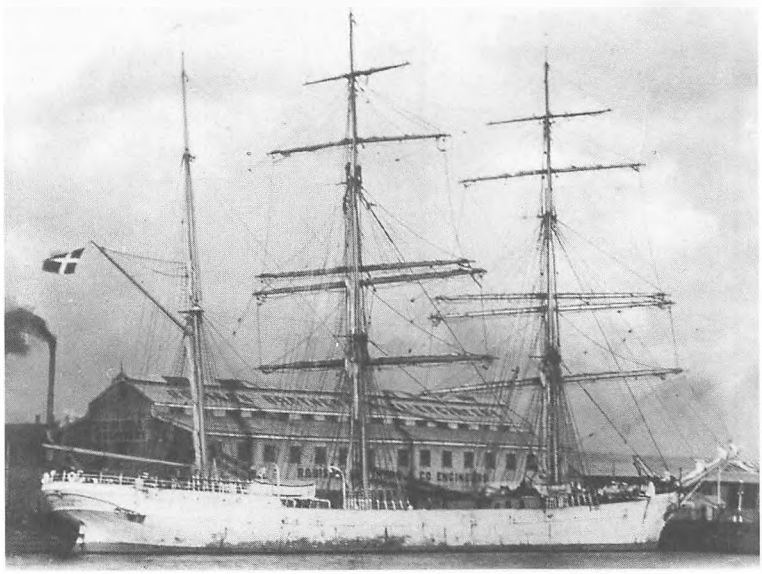
Efter kulden i Sortehavet var det dejligt at sejle igennem det milde Middelhav, men derefter skulle vi igen nordpå, og nogle dage efter at vi havde passeret Gibraltar, begyndte vi igen at mærke kulden.

Det blev jul, men da englænderne ikke fejrer juleaften, blev det en kedelig aften. Men Første Juledag fik vi så vores »Christmas Dinner«, i hvilken anledning fårene fra Malta måtte lade livet. Vi fik dem serveret som ragout, og derudover fik vi noget »pudding«, der ikke smagte godt. Efter en rolig rejse nordpå ankom vi en af de sidste dage i december til Rotterdam og blev straks mønstret af.

Der var en dansk »boarding-master« Christiansen i Rotterdam i Schidamche Dijk, han ville have fat i os, men vi skulle til Antwerpen, hvor jeg havde min danske søfartsbog og nogle penge stående på sømandshjemmet. Så vi rejste derned, det var lige til Nytårsaften, og der var et mægtigt leben i Antwerpen på den aften, så jeg gik og så på livet til langt ud på natten uden at tage ind på noget logi. Jeg overvejede nemlig at tage til Hamburg, men op på formiddagen, medens jeg gik og ledte efter et sted at spise frokost, kom jeg forbi et »boarding-house« i Ondemanstraat, der mødte jeg en af kammeraterne fra S/S *Lochmore*, der boede de, og nu ville de også have mig til at flytte ind. Det gjorde jeg så, og begyndte derefter at vente på hyre.

Indehaveren af logiet i Ondemanstraat var en tysker ved navn Adolph Wibking. Jeg boede der, medens jeg ventede på en sejlskibshyre, men dem var der ikke mange af. Der var kun to sejlskibe i havnen: en engelskmand *Robert Duncan*, som hurtigt var overtegnet, og så barkskibet *Prins Valdemar*, som lå og lastede stykgods til Valaparasio. Jeg gik så ned til forhyringsagenterne Thiele og Hakenbruit. Thiele var dansk, og han lovede mig en hyre på *Prins Valdemar*, men jeg kunne ikke komme ombord, før end skibet var på vej ud gennem dokslusen. Det kom til at vare længe, for det var januar og regnfuldt, så lastningen af skibet trak ud.

Endelig oprandt dagen, hvor vi skulle møde. Besætningen var dansk, på nær to der var svenske, hvoraf den ene var sejlmager, den anden var skåning, slagsbroder og en bisse ved navn John Lind. Efter vi var kommet ombord, forhalede vi til dokslusen, hvorfra vi skulle sejle med aftenhøjvandet.



Prins Valdemar: Bark på 1.361 brt. Bygget 1892 i Helsingør til N. P. Winther A/S, Nordby. Solgt til Norge 1911, hvorfra den senere blev solgt til San Francisco. 1925 indrettet som flydende hotel i Miami Florida. (Foto: Handels- og Søfarts-museet).

Medens vi lå i slusen og ventede, gik der nogen i land, jeg tror uden tilladelse, de blev fulde, og John provokerede det første slagsmål frem. Det kom til at gå hårdt ud over hans landsmand. Nå vi kom af sted og slæbte ned ad Schelden til Vliessingen, hvor vi ankrede op. Hvor længe vi lå i Vliessingen, husker jeg ikke, men jeg husker, at vi havde en belgisk dreng Francis de Crop med, som jeg mange år senere traf som havnelods i Antwerpen. Faderen var lods og skulle selvfølgelig tage os ud til søs, nu da sønnen var ombord. Vi lettede så og stod til søs sammen med en engelsk fuldrigger, som lettede en time før os. Vi tabte den hurtigt af syne og så ikke noget til den hele vejen, men den kom ind til Valparasio en time før end os.

Rejsen over Nordsøen og Nordatlanten forløb uden uheld, men omtalte John var en ondskabsfuld fyr, opsætsig mod kaptajnen og officererne. En dag viste han sit ondsind mod mig ved at kaste to klare flasker, som jeg skulle bruge til at sætte modelskibe i, overbord. Jeg havde skyllet flaskerne og sat dem til tørre. Han var fuldstændigt kulret, og til sidst truede han med at ville skære halsen over på os med en ragekniv, medens vi sov. Vi kom dog af med ham i Valparasio, derom senere.

Da vi var kommet så langt ned, at vi skulle skifte sejl, havde vi igen vrøvl med skåningen. Han dannede et komplot, der nægtede at tage en time på frivagten for at få sejlene stuvet ned og stuvet af vejen, medens de var tørre. Han måtte dog bøje sig. Kosten var den sædvanlige, men den var vel tillavet, idet vi havde en udmærket kok. En tidligere styrmand der på grund af døvhed havde måttet opgive navigationen.

Vi havde også en bådsmand, jeg husker ikke navnet, jeg erindrer,

at han var en dygtig sømand og en god kammerat. Men han kendte ikke rigtig forskel på dit og mit, og han blev leder af et større tyveri fra lasten. Skibet var jo lastet med stykgods, der var mange værdifulde sager i lastrummet og rig lejlighed til at gå på opdagelse i lasten, idet det var nemt at gå ned gennem forlugen. Det benyttede bådsmanden sig af sammen med en medskyldig, der havde gemt sig under falsk identitet.

En nat vågnede jeg på frivagten, ved at de to førte en hviskende samtale. Jeg hørte dem tale om, hvad de havde fået fat i: et kjolesæt, et sæt lyst sommertøj, et fotografiapparat og meget mere, der havde befundet sig i en stor kasse, hvori der stod en kurvekuffert, der indeholdt alle de gode sager. Der var også fint silkeundertøj og skjorter, ikke særligt anvendelige på en tur rundt om kap Horn, men særdels anvendelige bagefter som handelsvarer.

Det var utroligt, hvad der var i den kuffert: fine bøger, banknoter og meget andet. Nyheden om det spredtes langsomt, og selv om man ikke var direkte impliceret, så ville man jo heller ikke være stikker, og dermed blev man vel en slags medskyldig. Efterhånden som operationen skred frem, kom kurvekufferten jo til at se farlig ud. Styrmanden kunne komme på inspektion, så det blev besluttet, at udslette sporene ved at kaste både kurvekuffert og kasse overbord. Det blev jeg vidne til, for det skete en nat nede i Nordøstpassaten på hundevagten, hvor jeg var på udkig, og styrmanden efter sædvane havde været henne og se efter forskøderne, og nu igen var på vej agterud. Forlugen blev lydløst taget af, kassen kom op og røg stille og roligt overbord.

Jeg husker også en anden tildragelse med bådsmanden. En dag, medens han opholdt sig oppe under bakken, bad han lampemanden om at måtte låne noget petroleum, da han manglede til kabelrumslampen. I stedet for at hælde det på lampen, hældte han det ud over en levende rotte, som han derefter stak ild i. Dyret løb skrigende hen over dækket, men det varede ikke længe, så blev det skyllet overbord. Jeg er sikker på, at bådsmanden kun syntes, at det var sjovt, ikke ondt.

Vi var efterhånden kommet ned, hvor vi skulle rundt om Kap Horn, da jeg fik stærk feber og måtte melde mig syg. En nat, medens jeg var syg, da det blæste med stiv kuling, og vi gik for bramsejl, røg store overmærserakke, så råen kom til at hænge alene i drejerebet. Da det var umuligt at hale det ind til stangen ved hjælp af braserne, måtte man sætte taljer over på mesanen, således at man kunne få sejlet firet ned. Vinden tiltog i styrke, og dette sammen med den piskende regn gjorde arbejdet meget vanskeligt, men under ledelse af førstestyrmanden blev det gennemført med succes. Da råen var kommet ned, og sejlet gjort fast, blev der lagt en kæde rundt om rakke og rå, og på den måde blev rakken udbedret så godt, at der efter ankomsten til Valparasio kun blev foretaget en ubetydelig ændring af den, og vi kunne derefter sejle hjem uden at der skete noget.

Vi fik os omsider kæmpet rundt om hornet og gik derefter nordpå, snart var vi oppe i mildere vejr, og efter en rejse på fire måneder ankom vi til Valparasio, sammen med vores makker fra Vliessingen, som vi på hele turen ellers ikke havde set noget til.

Efter ankomsten blev vi fortøjet i række og geled med andre skibe, hvorefter losningen kunne begynde. Vi var dermed fremme ved det tidspunkt, hvor kassen fra under forlugen skulle udleveres. »Åh!«, sagde styrmanden, »den har jeg inde hos mig«. Det viste sig dog at være en helt anden, meget mindre kasse med nogle prøvesendinger af en eller anden art. Jagten efter den rigtige kasse gik så ind, men den måtte efter nogen tid opgives. Kassen var væk, modtageren fik besked om, at den var »stjålet i Antwerpen«. Jeg husker stadigt de skuffede ansigter hos dem, der havde mistet deres ejendele.

Røverne derimod brændte jo af længsel efter at få omsat deres tyvegods, og ved den først givne lejlighed gik de i land, iført det fine tøj. Nogle timer efter vendte de tilbage, døddrukne og iført laser og pjalter. På den måde kom de af med tyvekosterne, og uden at noget sivede ud om det. Dog gik der snart rygter om alle de herligheder, man kunne købe ombord i det danske skib. Det kom også en lokal dansker for øre, der levede af røverier og var kendt op og ned ad hele Pacific kysten fra Alaska til Kap Horn. Han havde sejlede med Pacific Steam Navigations skibe som tømmermand, medens han undervejs ved hjælp at falske nøgler havde plyndret passagerkahytterne.

En dag, hvor vi havde antaget lokale folk til losningen, stillede han da også ombord medbringende brækjern, nedstryger og andet værktøj. Han spurgte efter det sted, hvor kasserne stod, men det var der ingen, der vidste, og for øvrigt var de der heller ikke mere. Han prøvede så at finde noget andet, der kunne stjæles, men opgav. Også et forsøg på stjæle førstestyrmandens guldur måtte opgives, hvorefter han forsvandt igen.

En søndag snart efter kom vi også af med balladmageren John. Vi havde til middag fået en dejlig suppe med rigelig kød, men da man også fandt et ben i suppen, foreslog John straks, at der skulle klages. Et komplot på tre mand gik agter for at starte balladen, men uden at der blev brug for assistance, blev de overmandet af kaptajnen, styrmanden og kokken. Politiet blev tilkaldt, uromagerne blev taget med i land, det var det sidste, vi så til John Lind, og vi kom ikke til at savne ham.

Da Valparasio dengang var ubeskyttet mod nord, kunne en storm fra den kant få katastofale følger. En sådan storm kom vi til at opleve, den kom hurtigt, og den afskar halvdelen af besætningen, der var i land, fra at komme ombord. Ligesom en dansk fører i Pacific Steam Navigation Company, der var på besøg ombord i *Prins Valdemar*, blev afskåret fra at komme i land. Hvis et skib under en sådan storm kom i drift, var det med at forlade det hurtigst muligt, derfor var alle redningsbåde bemandet og holdt gående ude mellem skibene.

Vi havde et mægtigt arbejde med at holde os fast under stormen, og det værste var, at skibet lå på egen risiko, idet reglerne, om at skibene skulle ligge med strøgne bramstænger i vintermånederne, ikke for vort vedkommende var overholdt.

Eftersom vinden tiltog i styrke, rejste søerne sig, det rev i hårdt i ankerkæderne, til sidst måtte vi lægge et kabeltov om dækshuset og masterne og derpå svære gier på kæderne, som der så kunne hives noget slæk på, så red skibet på det, men alligevel truede det hele med at springe hvert øjeblik.

Vi blev vidne til et par strandinger, der var en chilenerbark *Antofagasta* af Antofagasta, som kom i drift, det var en træbark på 600 tons. Besætningen blev bjerget, men den kvindelige kok måtte fjernes med magt. Skibet gik derefter sin skæbne i møde, udslettelsen foregik hurtigt, og efter to svære søer var der kun pindebrænde tilbage.

En italiensk fuldrigger gik også i drift, forladt af besætningen, men ligesom den var ved at gå på klipperne, holdt ankrene. Den red stormen af, og besætningen kunne gå ombord igen, efter at stormen havde løjet af. Der lå to træflydedokke i Valparasio, de tilhørte den danske konsul, også de blev sænket under stormen. Ligesom stormen lavede en del ravage mellem havnens småbåde. Der var en dansker »Christian one eye«, der havde mistet sin båd. Han kom så ombord i *Prins Valdemar*, hvor han fik lov til at bygge sig en ny. Han levede af at færge folk til og fra skibene, og han var chilensk gift.

En søndag, vi var i land, var vi kommet ind på det tyske værtshus som hed »Zum Wolfshlucht«. Der var mange tyskere derinde, og med os var der en bornholmer, der ikke kunne tåle tyskere. Da han samtidigt havde fået en del i hovedet, skulle der laves ballade. Værten, der kendte sine gæster, havde dog nogle beredne betjente i beredskab, og lige som det begyndte at gå løs, var der en, der trak mig i ærmet og sagde: »Lad os se at komme væk!« Det var en gammel skolekammerat, som jeg ikke havde set i mange år og som var i Valparasio med et andet skib. Vi gik så ind som fredsstiftere, og fik dæmpet gemytterne, men balladen bevirkede dog, at besætningen fra *Prins Valdemar* derefter var forment adgang til værtshuset.

Lasten til Valparasio var efter nogen tid udlosset, og vi skulle videre til Iquique med resten, men nu manglede vi to mand. John Lind var jo taget af politiet, og bådsmanden var rømmet, for aldrig mere at vende tilbage til Europa. Kaptajnen ville hyre erstatning, før end vi begyndte hjemrejsen, og han spurgte derfor, om vi var villige til at sejle med to mand for lidt, hvis han selv arbejdede som matros. Det var vi villige til, men under ankerhivningen fortrød bornholmeren det og gik amok. Han havde drukket for meget og faldt over lodsen (en sønderjyde ved navn Schmidt). Jeg var så heldig, at stå til rors under det hele, for bornholmeren fik tilhængere, og det udartede sig til et regulært mytteri.

Lodsen beordrede ankeret ned igen og krævede bornholmeren straffet. Han kom så i land, hvor han blev stillet for retten og fik en længere fængselsstraf. Styrmanden spurgte, om der var andre, der ikke ville sejle med, det var der ikke, og vi kunne endelig afgå til Iquique med tre mand for lidt ombord.

I Iquique lossede vi resten af lasten samt et stort parti kartofler, som kaptajnen havde indkøbt i Valparasio for at sælge dem til skibene i Iquique. Det var kaptajnerne på de store franske, engelske og tyske skibe, han henvendte sig til, men de kunne også lave forretning, og da de kendte prisen på kartofler i Valparasio, trykkede de i fællesskab prisen ned til det leje. Kaptajnen måtte derfor give lidkøb, hvilket endte som et større champagnesold, så det blev i det hele taget en skidt forretning. Jeg genopfriskede også mit kendskab til Christian Korsør, som jeg havde truffet under mit sidste ophold med *Jupiter*. Der var i mellemtiden kommet endnu et familiemedlem på lægteren.

Ellers blev vor sidste del af lasten udlosset, og vi begyndte indladningen af salpeterlasten. Der skulle god fysik til at være salpeterstuver. Jeg husker ikke, hvor meget en sæk salpeter vejede, men det var meget at løbe med på nakken hele dagen. Der skulle også kendskab til at stuve sådan en last, så skibet ikke blev for stift, ladningen skulle derfor fordeles rigtig mellem underlast og mellemdæk.

En af de indianske arbejdere spiste i kahytten, det havde han krav på, men han var nu ikke rigtig salonfähig. En aften, vi fik skipperlabskovs, øste han godt op på sin tallerken, hvorefter han satte skeen tilbage i fadet. Derpå betænkte han sig, tog skeen igen, slikkede den ren og satte den så tilbage i skålen. Efter middagen takkede han af med en mægtig bøvs. Hverken kaptajnen eller styrmændene skulle have labskovs den aften.

Vi fik omsider lasten ind samtidigt var skibet blevet malet udenbords og rigningen overhalet og klar til den lange hjemrejse, hvor vi skulle til Malmø. Afsejlingen fandt sted under udfoldelse af den sædvanlige ceremoni, og besætningen var fuldtallig, idet kaptajnen havde på mønstret en nordmand, en svensker og en columbianer. Sidstnævnte var en lille hårdfør halvblods indianer.

De to andre kom ombord med deres ejendele i en lille pose, Neil hed nordmanden, han stødte sig på bundbrædderne i køjen, da han skulle til køjs, men så vendte han dem om, og det hjalp, sagde han. Svenskeren hed Victor, og vi havde megen grin med dem under hjemrejsen.

Vi stred os så syd efter og kom rundt om hornet, vi passerede en del isbjerge på denne rejse, det var mærkeligt at se, hvordan de selv kunne varsko deres tilstedeværelse på lang afstand ved den lysning, de afspejlede på himmelen, hvis det altså ikke var tåget.

De to skandinaver var altid i strid om hvem, der var mest hårdfør, som bare fødder i gummistøvlerne rundt om Hornet og den slags. En dag havde Neil dog fundet på noget nyt. Han havde fundet en rotte,

der havde været død så længe, at den var ved at blive levende igen. Nu skulle den rotte ligge på deres skaffebakke, medens de spiste biksemad. Den, der holdt ud længst, havde vundet. Alt gik efter programmet, biksemaden blev øst op, rotten anbragt på bakken, og kappestriden kunne begynde. Det varede ikke længe, så måtte Victor give op. Neil derimod blev ved til sidste bid. De var begge to også habile harmonikaspillere, Neil var egentlig skibsredersøn, men også familiens sorte får. En anden af besætningen var en tysk friherre, Willy von Lichtenfels, jo der er mange skæbner, der ender på havet.

Vi havde også, som normalt på de lange rejser, en gris med. Den skulle nu slagtes, og det skulle foregå en morgen på styrmandens vagt. Alt blev gjort klar, vand blev varmet, kniv og andet lagt frem, vi gik med røjlerne i top, med alt hvad den kunne tåle. Det var for meget, det viste vi godt, og røjlerne skulle have været bjerget, men styrmanden ville gerne have griseslagteriet overstået først. Vi fik da også stukket grisen, og skulle til at skolde den, da der pludseligt kom et kraftigt vindstød. Skibet lagde sig over, og den grønne sø væltede ind over skanseklædningen, og kørte både gris og kogekar ned ad dækket. Det røg dog ikke overbord, men vi måtte i hast op at bjerge røjlerne, før end griseslagteriet kunne fortsætte.

Ombord i skibe på langfart fik man nogle frikadeller, der var lavet af salt kød og knuste beskøjter. De kunne smage godt, men når de var kolde, var de meget hårde. En morgen, hvor vi lå stille, havde vi fået fat i nogle af disse kolde frikadeller, som vi gik og skød til måls med. Da kom der en bogfinke og satte sig på kanten af styrbords fyrtårn. »Nu skal jeg slå hovedet af fuglen med en frikadelle«, var der en, der råbte, hvorpå han kastede den og ramte fuglen i hovedet. Bogfinken var død på stedet, det var synd, men det var gjort i kådhed, og uden at han egentlig havde sigtet på fuglen med frikadellen – den sad der bare!

Ellers gik livet sin gang, som det gjorde det i langfartstraderne. Vejret vekslede mellem godt og dårligt, og vi var beskæftiget med vedligeholdelsesarbejder, rengøring og fritidens husflidsarbejde.

Omsider nåede vi da også op gennem Nordatlanten, videre gennem Den engelske Kanal ind i Nordsøen og op over Skagen, hvor jeg for første gang så Skagen Fyr. Fra turen ned gennem Kattegat husker jeg ikke noget, men da vi kom ned og skulle ind i Sundet en aften ved syv tiden, havde vi nær sejlet en lille skonnert ned. Vi var ved at trimme brasen, jeg var til rors, og andenstyrmand var oppe på poopen, da advarslen lød. Vi fik hurtigt skibet til at falde af, men det var i sidste øjeblik, og vi strøg forbi agterenden af skonnerten i en afstand af kun tre fod. Kaptajnen var på vej op ad kahytstrappen, lige som det skete, men krængningen var så kraftig, at han faldt baglæns ned ad trappen igen.

Samme nat ankom vi til Malmø, hvor vi ankrede op på reden for at afvente næste dag. Da det var blevet lyst, kom lods og slæbedam-

per ud og tog os ind til havnen. Rejsen var endt efter 120 dage i søen.

Da skibet var blevet fortøjet, blev vi afmønstret og kunne rejse hjem. I Galatz var jeg som nævnt tidligere blevet spået. Spåmanden havde sagt, at jeg ville komme ud på en lang rejse, det havde jeg også lige været, men han havde også sagt, at den første jeg ville møde af min familie, var min søster, han havde gennem kortene konstateret, at jeg kun havde en, men han sagde at hun ville være syg. Det passede også, for da jeg traf hende i København, var hun indlagt på Kommunehospitalet med gigtfeber.

Jeg fejrede ellers en god jul med min familie. Jeg havde tidligere lovet min fader, at jeg ville gå navigationsvejen, og nu syntes han, at jeg skulle læse til styrmand. Jeg overvejede sagen, og efter nogen betænkningstid besluttede jeg, at jeg ville på navigationsskole og tage styrmandseksamen, for derefter at begynde i dampskibsfarten. For det var jo en trist kendsgerning, at sejlskibene var ved at synge deres svanesang, og at dampskibene var fremtiden.

Når jeg valgte Bogø Navigationsskole, var det af geografiske grunde, idet jeg derfra kunne komme rimeligt hurtigt hjem til Vordingborg. Skolen var en kostskole, så vi boede på skolen, og to mand delte et værelse, desuden var der læsestue og opholdstue. Det kan have sin fordel at bo på skolen, for så er man altid sammen, kan hjælpe hinanden og kan altid søge råd hos en studiekammerat. Således boede jeg et stykke tid sammen med en stud. polyt. med bestået første del, og det havde jeg stor gavn af. Det var flasken, der havde afbrudt hans studier, derefter var han gået til søs, og nu forsøgte han så at holde sig ædru, så han kunne tage en styrmandseksamen. Det gjorde han også, på kun tre måneder og med 147 points, hvilket var højeste karakter. Men så gik det galt igen, og han rejste fra skolen. Da jeg hørte om ham mange år senere, var han matros på en lille indenrigsfarer.

En anden, som havde begyndt som frivillig lærling i marinen, var sigtet fra i første omgang, han gik, da han havde bestået begge dele af styrmandseksamen, over til journalistikken, blev presseattache, legationsråd og R. af Db., men begge var de glimrende kammerater.

Bogø var en smuk ø, befolkningen gæstfri, så vi savnede ikke adspredelser. Vi kom meget ud til selskaber og baller, og vi holdt også selv mange skoleballer. Der var som nævnt et godt kammeratskab, men i forberedelsesklassen blev vi holdt som tjæregaster, medens eksamensklassen rangerede lidt højere, hvorefter fulgte dem, der havde bestået første del.

Vinteren var streng, men den gik, og det blev forår. Et dejligt dansk forår, som jeg ikke havde oplevet det længe. Det kneb med at sidde inde og terpe hele dagen, men vi var to, der havde besluttet, at vi ville være færdige med første del til august og anden del til jul. Men så kom vi i tanke om, at vi så skulle ud og finde hyre om vinteren, så vi besluttede alligevel at tage det lidt mere med ro.

Vi var kommet igennem at oprejse den vinkelrette på midten og i enden af linier, vi var færdige med at søge mindste fælles mangefold, største fælles mål og alt det der og var nået frem til den egentlige navigationslære. Vi var nået igennem astronomien og var begyndt at tage solhøjder over kunstig horisont. Senere, da solen var kommet højere op på himmelen, kunne vi begynde at måle over strandkanten. Ved midsommertid kunne vi få solen over den vestlige horisont til en længdeobservation.

Således gik sommeren 1907, og det gik mod jul og eksamen. Dengang blev der afholdt eksamen tre gange om året, men vi gik til det med ro og godt humør og opnåede også gode resultater, hvorefter vi kunne rejse hjem og holde jul.

Vinteren var igen streng med meget sne, så vejene var helt ufremkommelige. Heldigvis var gæstgivergården nabo til skolen, så der kunne vi hurtigt komme over uanset vejret. Peter Carstensen hed værten, og han var en prægtig fyr, og der var næsten hjemlig hygge hos ham, når vi i hold på 3-4 mand kom ind og bestilte eftermiddagskaffe, for derefter at rafle om hvem der skulle betale den.

Værtinden på badehotellet kaldte vi »Moster«, hos hende tilbragte vi også mange hyggelige timer gennem vinteren, når hotellet ellers var lukket. Vi trommede nogle unge piger sammen, og så holdt vi et lille bal, jeg tror, det var uden sognefogdens tilladelse.

Lærerstaben bestod af forstanderen og tre andre lærere. Forstanderen var tidligere officer fra hæren, af hvilken grund han havde afbrudt sin militære løbebane og valgt søen, ved jeg ikke, men det havde han gjort, og han var for øvrigt meget dygtig. Så var der Landt og Mathiesen, sidstnævnte var tidligere marinemand, der ude i Østen havde mistet en hånd under en salutering på kongens fødselsdag. Den tredje og yngste af lærerne kom lige fra seminariet, han underviste forberedelsesklassen i dansk og matematik.

Vi gik så i gang med anden del stoffet, og det føltes ikke vanskeligt, nu da vi var i gang. Vi læste dengang en del om noget, der kaldtes månesdistance, en observation der blev brugt til at bestemme skibets påværende længde. Distancen er forlængst udgået af undervisningen, man skulle også være fire mand til at bestemme den, og så mange navigatører er der jo sjældent på et skib. Men vi syntes egentlig, det var meget sjovt, når vi en vintermorgen anbragte vores kunstige horisont i en snedrive og så liggende på maven målte distancen mellem solen og månen som samtidige højder af samme. Resultaterne var for det meste vidt forskellige og altid langt ved siden af.

Tiden gik, og det gik atter mod forår og den afsluttende eksamen. Jeg havde, medens vinteren stod på, fået den ide, at det kunne være rart at få overstået værnepligten, nu når jeg alligevel var hjemme. Jeg havde derfor også meldt mig som frivillig, og jeg havde fået meddelelse om, at jeg skulle møde den 8. maj.

Da eksamen var i begyndelsen af maj, rejste jeg direkte fra Bogø

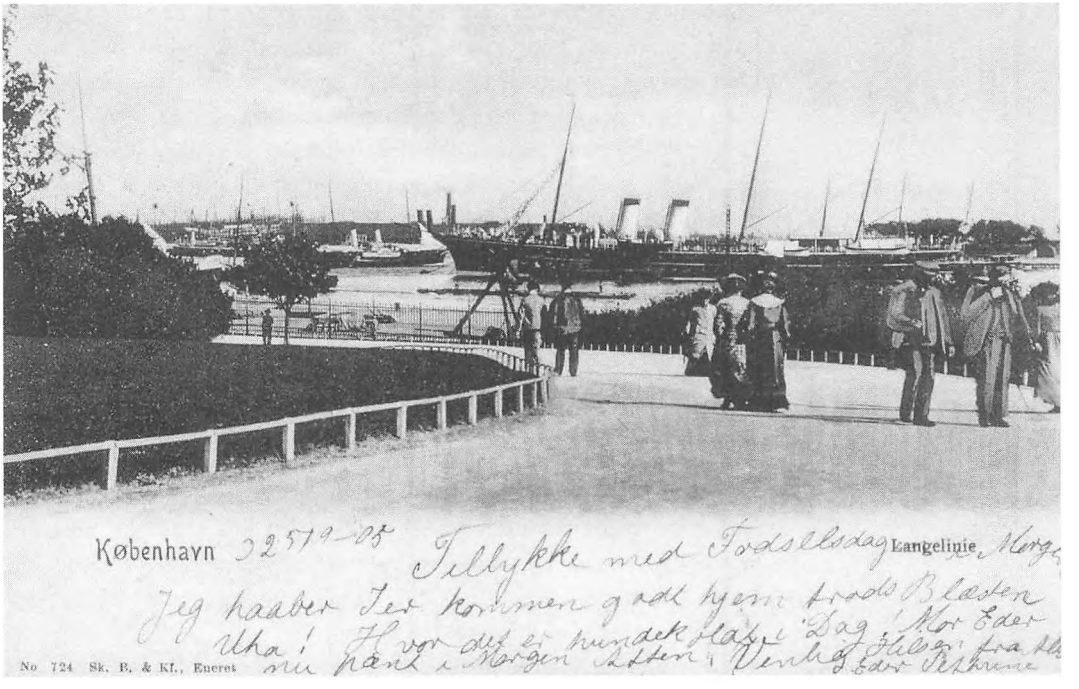
og ind til orlogsværftet, hvor jeg meldte mig til tjeneste. Efter nogle dages forløb, hvor vi gennemgik træningsskole, blev jeg taget til kongeskibet *Dannebrog*, hvilket var, som jeg ønskede det.

Vi stillede ombord i *Dannebrog*, hvor vi blev modtaget af seniorbådsmand Møller, der holdt en formaningstale til os, hvori han bl.a. udtalte, at vi var sikkert gode søfolk, og når man var det, så kunne man også blive en god soldat. Så han håbede derfor, at vi ville være gode soldater. Skibets chef var kommandør Nyholm, næstkommanderende hed Albrecht, derefter fulgte søløjtnant Cay baron Schaffalitzky de Muckadell, og endelig var der skibslægen dr. Hornemann, alle flinke og elskværdige mennesker.

Efter nogen tid blev kommandoen hejst, og skibet sejlede ud i Sundet til prøvesejlads og kompasretning. Jeg blev udtaget til lodhiver, det var ikke godt, for jeg tilhørte Dronningens kvarter, der hørte til om bagbord, hvilket bevirkede, at jeg skulle svinge lodlinen ud med venstre arm. Jeg fik aldrig lært det.

Efter turen i Sundet blev skibet fortøjet i bøje »0«, og nu begyndte et herligt sommerliv, idet tjenesten var let og mest bestod af lidt rengøring. Landlov havde vi hver anden dag, så der var rigelig tid til at følge med i livet på Københavns Inderred. Det var også et smukt billede, når den russiske kejseryacht *Standard* og det engelske kongeskib *Victoria and Albert* lå der, medens de to dronninger Alexandra og Dagmar besøgte deres fødeland.

Det var også i de tider, at reden blev anløbet af de gamle norske og svenske barkskibe foruden de mange dampskibe, der skulle ind



Københavns yderhavn set fra vejen omkring lystbådehavnen ved Langelinie 1905. I havnebassinet ses den russiske kejseryacht Nordstjernen, og til venstre for den skimtes den gamle kongeyacht H/S Dannebrog bygget på B&W 1880. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

for bunkers og proviant. Om styrbord havde vi den rytmiske klang af nittehamrene fra Burmeister & Wain. Den der inspirerede Holger Drachmann til linjen: »Ja, høres end fra reden kun smedehamres klang«.

Vi lå så der »til parade« hele sommeren kun afbrudt af to rejser, hvor vi var ude med kongefamilien. Den første rejse gik til Limfjorden, hvor vi sejlede op og hentede kongen og hans følge i Skive for derefter på hjemvejen at anløbe alle havnene i Limfjorden med Aalborg som sidste havn. Overalt hvor vi kom, blev vi mødt af festligheder, hvilket inspirerede prins Gustav til at udbryde: »Der er ingen smalle steder i Limfjorden«.

Efter Limfjorden gik turen til Frederikshavn og Randers, hvorefter vi returnerede til København. Det næste togt gik til Storebælt, hvor vi satte kongen over, da han skulle til Fyn for at afsløre en rytterstatue af Christian 9. Efter den tur returnerede vi igen til bøje »0« og kom ikke ud mere det år. I oktober 1908 blev kommandoen igen strøget, og samme måned blev jeg permitteret fra tjenesten og rejste hjem til Vordingborg.

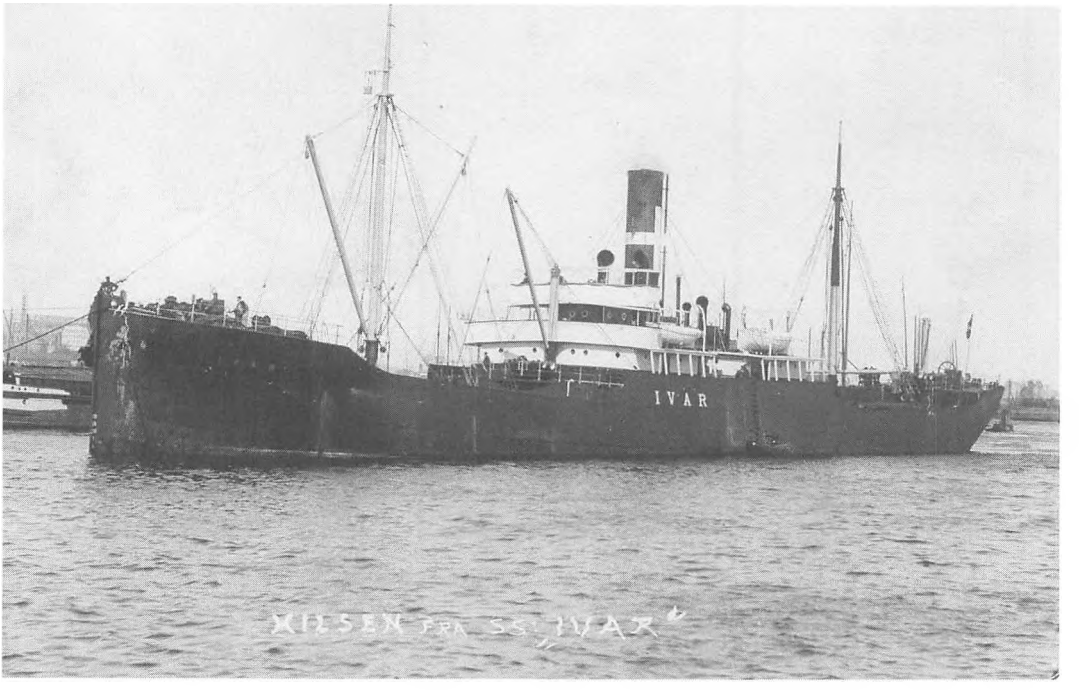
3 • De Hecksherske Rederier

Efter at have været hjemme et stykke tid, vendte jeg tilbage til København, for at søge hyre som styrmand. Jeg henvendte mig først på de store dampskibsselskabers kontorer, men på alle de steder havde de stabler af ansøgninger liggende. Til sidst henvendte jeg mig til den kendte forhyringsagent Jeppesen, og han lovede at skaffe mig en hyre, selv om der nok ville gå nogen tid. Der var flere af kammeraterne fra navigationsskolen, der var i samme situation, så vi gik og havde det rart sammen, og tiden gik hurtigt. Jeg boede på Hotel Göteborg på Sankt Annæ Plads, da der en morgen kom bud fra Jeppesen, om at han havde en hyre som tredjestyrmand på S/S *Ivar* på 3.000 tons fra D/S Carl.

Jeg sejlede så ud som tredjestyrmand, ikke fordi jeg så noget særligt i det, men jeg tog det som led i min videre uddannelse som navigatør. Jeg kendte ikke meget til dampskibe, og jeg blev skuffet. Man blev udnyttet som arbejdsmand mest muligt, det blev jeg hurtigt klar over, og jeg blev også klar over, at det var stort set det samme i alle de rederier, der havde dampskibe i trampfart.

I Dansk Styrmandsforenings medlemsblad fra de år kan man læse

S/S Ivar: Fragtskib på 2.139 brt. Bygget 1907 i West Hartlepool til D/S Carl A/S, København. Sænket af kanonild 1916 af østrigsk ubåd ud for Cap Mele i Middelhavet på vej fra Cardiff til Genua. Ingen omkom. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).



om uddannelsesforholdene ombord i danske trampbåde. Man kan læse om skibsførere, der i bogstaveligste forstand satte sig på søkortene og navigationsinstrumenterne. Jeg kom således til at gå vagt med førstestyrmanden, men kun om natten. Om dagen måtte jeg overhovedet ikke komme på broen eller i bestiklukafet, for der havde jeg ifølge skippers mening ikke noget at gøre. Der var dengang en bestemt kategori af skibsførere, der mente, at styrmandsaspiranter og unge styrmænd skulle holdes nede.

Vi gjorde nu nogle rejser mellem Sunderland og Stettin, men hen imod vinteren, da Botniske, Finske og Rigabugten frøs til, kom vi på Middelhavet. Vi lastede på Bristol Kanalen til Venedig, det var tæt op imod jul 1908, så vi ville komme til at fejre jul og nytår i Venedig. Helligdagen blev derefter brugt til at se Dogepaladset, Rialtobroen, Campanilen, Markuspladsen og alle de andre seværdigheder, hvilket var en stor oplevelse. Den 28. december blev en bevæget dag, for den dag var der et stort jordskælv i Mesinastrædet og Calabrien, og byens studenter gik rundt, og samlede tøj og penge ind.

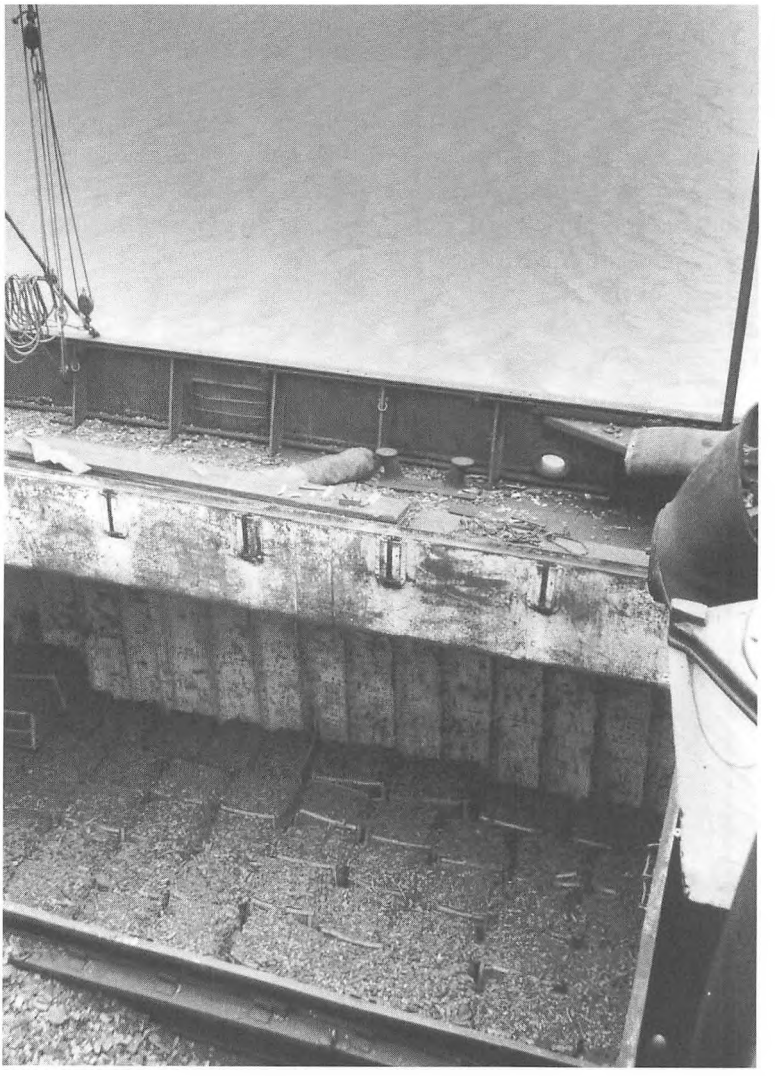
I lighed med juleaften blev også nytårsaften fejret i kahytten, og vi fik den traditionelle danske menu bestående af risengrød efterfulgt af gåsesteg med tilbehør. Efter middagen gik vi unge mennesker i byen for at opleve nytårsnat i Venedig, og det blev da også en smuk oplevelse. Vi lejede en gondol, og langsomt gled vi gennem de snævre kanaler, medens vi lyttede til mandolin og guitarspil fra de andre gondoler.

Da vi var udlosset, blev vi sendt til Novorossijsk i Sortehavet, hvor vi lastede korn til Bergen. Vi lå sammen med en båd fra Bergen, den havde ikke været hjemme længe, og den lastede korn til København, sådan kan det ske på fragtmarkedet.

Kosten ombord var god, vi havde en restauratør, som havde forplejningen i entreprise, og han mente os det godt. I Novorossijsk lastede han 18 levende gæs og 12 ænder foruden masser af almindeligt kød. Kosten ombord i skibene var dengang meget debatteret, generelt fandt jeg den god, idet de varer der blev indkøbt, oftest var gode. Til gengæld var det ikke altid, at kokken var det samme, hvilket ofte var den egentlige årsag til utilfredsheden.

Novorossijsk var en slem omgang, det var hård frost, så vi glædede os til at blive færdige og komme af sted. Det var også et modbydeligt job at ligge nede i lasten og se efter trimningen, med alt det støv der blev hvirvlet op. Endelig blev vi dog færdiglastet og kom af sted, men kort efter at vi var kommet over mod Bosporus Strædet, fik vi tøvejr, og da det kom pludseligt, fik dæksplankerne, der var tørret ind i frosten, ikke tid til at udvide sig, så der løb vand ned i alle kahytterne.

På vej gennem Bosporus og ud i Middelhavet fyldte vi bunkers på i Konstantinopel og Algier. Derefter gik det til Bergen, og efter udlosning dér gik vi til England og lastede til Barcelona, det var første



Espartogræs i lasten. Fotografi fra en senere rejse med S/S Lilleborg. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

gang jeg skulle til Spanien. Efter udlosning i Barcelona gik vi over til Nordafrika og lastede fosfat og espartogræs,[19] til Skotland, da vi kom derop var det blevet forår, vi skulle igen til Østersøen, så vi lastede kul i Methil til Stettin.

Da vi havde udlosset i Hedewigshütte og var ved at lægge luger på, faldt en matros ned i lasten gennem firelugen. Under arbejdet med at hjælpe ham op var jeg selv så uheldig at træde forkert, og også jeg faldt ned. Vi kom så begge to på hospitalet i Swinemünde, matrosen med et brækket ben, jeg selv med indre blødninger. Da vi havde ligget stille et par dage, var jeg all right igen, men jeg måtte vente med at blive udskrevet, da overlægen var på pinseferie.

Nu skulle jeg altså hjem, og jeg huskede kaptajnens lidt slidte ord: »Husk nu, at De som officer bør gøre udgifterne for rederiet så små

som muligt«. Selv havde han, fandt jeg ud af, allerede gjort, hvad han kunne for at gøre det ekstra billigt. Han havde nemlig givet den danske konsul, som jeg havde drukket morgente sammen med, den morgen jeg blev udskrevet, ordre til ikke at forstrække mig med kontante penge. Mit tilgodehavende havde jeg fået på anvisning fra rederiet, og jeg skulle sendes hjem som dækspassager med en lille svensk båd, stuvet mellem melsække og sildekasser. Hvilket jeg nægtede, da jeg havde krav på befordring.

Jeg måtte så rejse pengene et andet sted, og jeg henvendte mig til en speditør, der lånte mig 100 mark på mit glatte ansigt. Jeg tilbød ham anvisningen som pant, men det afviste han. Jeg sendte ham selvfølgelig også pengene tilbage, så snart jeg var kommet til København, hvortil jeg rejste over Warnemünde-Gedser, fast besluttet på at søge ind i et andet rederi.

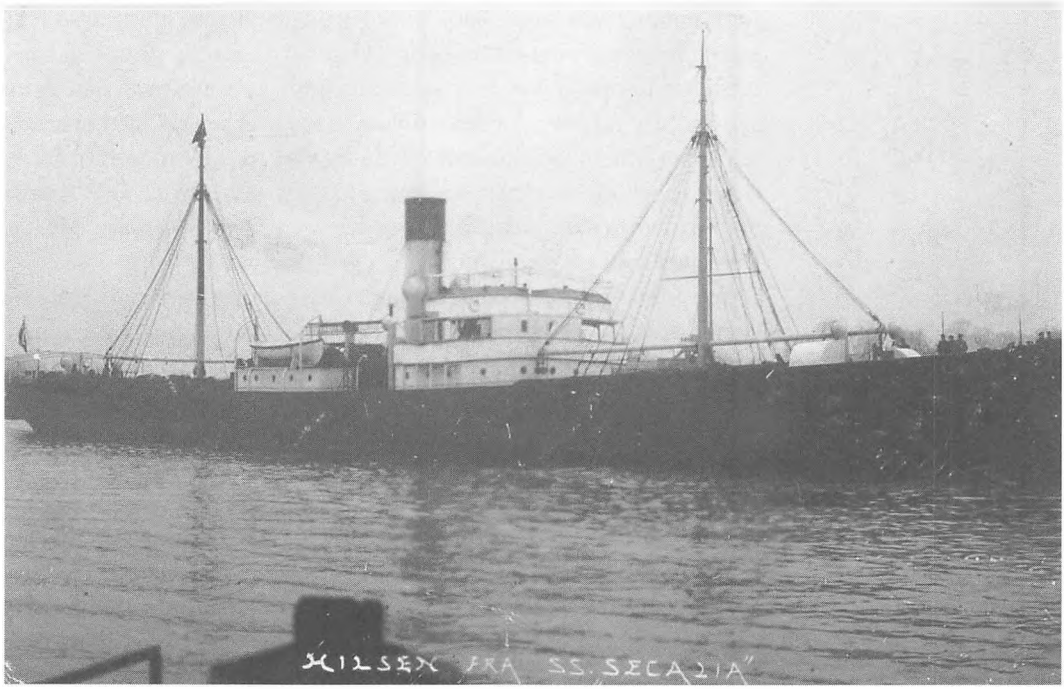
Efter et stykke tid hjemme, begyndte jeg igen at søge hyre. Jeg havde stadig ansøgninger inde hos ØK og DFDS, men dér var der ikke noget at gøre, så jeg måtte finde på noget andet. En dag stod jeg derfor i rederiet Heckshers kontor, hvor jeg blev forestillet for skibsinspektøren kaptajn Rasmussen, en flink og elskværdig mand. Jeg fik en ansøgningsblanket, jeg skulle udfylde, og nogle dage efter fik jeg meddelelse om, at jeg var antaget og skulle ud med S/S *Secalia*, når den passerede København på rejse op i Østersøen til Kronstadt. Jeg skulle være tredjestyrmand, men nu havde jeg jo også erfaring fra dampskibe. S/S *Secalia* var på ca. 4.000 tons, og Hecksher havde en del skibe i timecharter mellem USA og Vestindien, så rederiet bød også på en mulighed for at slippe udenfor Nord- og Østersøen.

Da skibet passerede København, kom jeg ombord, også andenstyrmanden var ny, han var fra Troense og viste sig at være en god kammerat, og vi blev venner for livet. Desværre omkom han i begyndelsen af Anden Verdenskrig som fører af S/S *Jægersborg*.

Der herskede et usædvanlig godt kammeratskab ombord i S/S *Secalia*, og der var et godt forhold mellem dæk og maskine. Kaptajnen hed Anton Jensen, men han blev aldrig kaldt andet end papegøjen. Et navn han på grund af sin snaksalighed havde fået på navigationsskolen.

Under krigen 1914 til 1918 fik han yderligere titlen Danmarks smukkeste skipper. Det var i 1917, da de tyske ubåde begyndte at optræde langs USA's østkyst, og en del fyrskibe derfor blev indraget deriblandt *Fryin Pan Shoal* ud for Florida. En del skibe gik derfor på grund, også danske, hvorimellem var S/S *Peter Mærsk* og S/S *Aggersborg*, ført af Anton Jensen. Sidstnævnte kom selv af grunden, men *Peter Mærsk* stod fast og måtte trækkes fri af *Aggersborg*. Begivenheden blev omtalt i den danske avis i USA, Nordlyset, hvori der stod: »Det varede ikke længe, før end Danmarks smukkeste skipper kaptajn Anton Jensen, som førte *Aggersborg*, kom sin betrængte kammerat til hjælp«, så var papegøjen døbt, og navnet fulgte ham resten af livet.

19. Espartogræs: Græstype, der vokser i landene i det vestlige Middelhav. Bruges ved fremstilling af papir.



S/S Secalia: Fragtskib på 2.639 brt. Bygget 1906 på Howaldtswerke Kiel til D/S Dan A/S, København. 1910, da D/S Dan gik fallit, blev Secalia solgt til D/S Atlantic (C. K. Hansen) og omdøbt til S/S Børglum. 1928 blev skibet solgt til Jens J. Pedersen, Haderslev og omdøbt til S/S Svava. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

Foreløbig gik turen dog til Kronstadt, hvor vi lossede vores kulladning. Kronstadt var dengang en meget travl havn, hvor et utal af skibe lå og lossede kul og fik props og papirtræ med retur. Senere da den gamle Nord- og Østersøfart ophørte, lå havnen øde hen.

Vi sejlede så i Nord- og Østersøfart til henimod jul 1909, hvor vi gik til Hamborg for at laste kainit[20] til Wilmington i North Carolina. Det blev en hård rejse over Nordatlanten, S/S *Secalia* var nemlig et dårligt søskib, nærmest at betragte som en undervandsbåd. Fra vi passerede Scilly, og til vi kom over til Cap Hatteras ud for North Carolina, så vi intet til skibet. I høj sø hvor den ene storm afløste den anden, lå det i bogstaveligste forstand under vandet hele tiden.

Foran mit kammer var et forrum, hvor en dør førte ind til kabyssen og en anden ind til maskinmestergangen. Dette lille rum var altid fuldt af vand, og jeg måtte bygge et skot kalfatret med værk og talg op i dørens halve højde, for at holde vandet ude.

Juleaften tilbragte vi i kahytten, hvor vi fik den traditionelle julemad med risengrød og gåsesteg. Det blæste en hård kuling, der senere på aftenen blæste op til en forrygende storm, så julestemning var der ikke meget af. Søen var høj, og på grund af den døde vægt i bunden af skibet rullede det voldsomt, medens vandet vaskede indover fra for til agter.

Medens vi sad ved de obligatoriske æbleskiver, blev der via broen fløjtet op fra den vagthavende mester, at fyrbøderne var gået amok. Førstemaskinmester gik så ned for at assistere, og lidt efter hørte vi

høje brøl nede fra fyrpladsen. Det er mester Sørensen, der er ved at tæve en fyrbøder, meddelte kaptajnen. Han kendte Sørensen, og vidste at denne kun havde et middel imod uro på pladsen.

Nå! Langt om længe fik vi os pilket over Atlanten og ankom til Wilmington med en del ovenbords havari, såsom ituslåede både og knækkede ventilatorer. Vi lossede lasten ved en kunstgødningfabrik, det var ikke rart, for det lugtede, og vi var vandt til den friske luft på Nordatlanten, og nu lå vi i en kemikaliedunst, så det ætsede lakken af dækshusene. Efter udlosning gik vi til Norfolk i Virginia, hvor vi lastede kul og imprægnerede telegrafpæle til Port Royal i Jamaica. En tur jeg glædede mig meget til, da det betød en rejse væk fra kulden og ned til varme og solskin.

Vi kom foreløbig til Norfolk, hvor vi tog vores last ind, og kom afsted. Det varede ikke længe, førend vi mærkede det mildere vejr. Vi kunne nu tage det tunge vintertøj af, og khakien og andet let sommertøj kom frem. Da vi endelig nåede frem til Port Royal, var det ikke alene varmt, men også et smukt syn at se denne tropeø med svajende kokospalmer langs den kridhvide sandbred og den øvrige frodige vegetation som bananpalmer, sukkerrør, ananasmarker og orangelunde.

Vi så også Nattens Dronning blomstre, idet vi gik i land om natten, og så det i skæret fra vores lommelygter. Om morgenen hang de samme blomster slatne og døde ned fra murkanten.

Under opholdet i Port Royal kom vi sammen med nogle unge NCO'er (non commissioned officers, dvs. underofficerer), de var næsten gennemsigtige af at drikke rom og ryge Capstan cigaretter, for sådan kan tropelivet også virke på folk.

Da vi havde losset telegrafpælene, sejlede vi til Kingston der, skønt det var en tropeby, godt kunne have været en by på østkysten af England. Det var helt hjemligt at læse gadenavne som High Street, Queen Street og Market Street.

Kajen i Kingston var ikke lang nok til skibet, og vi lå med halvdelen af skibet udenfor. Losning af kul foregik derfor på den måde, at kullene blev hevet op på dækket, hvorfra de blev båret i land. Det passede ikke kaptajnen, og en dag råbte han da også, til stor glæde for sig selv og de negerkvinder der slæbte kullene: »Don't make my ship into a skithouse«. Negerkvinderne slog en skraldende latter op og gentog lang tid efter ordene.

Losningen gik ikke videre hurtigt, så der var rig lejlighed til at se byen og oplandet. Her som overalt i Antillerne og i Mexico kunne man træffe sorte landsmænd. I Kingston var der således en barmaid der hed Jensen, hendes far havde været lods på De dansk Vestindiske Øer, der jo endnu var danske på denne tid.

Fra Kingston gik vi til Jucaro på Cuba for at laste sukker til New York, idet skibet nu var i timecharter for Moonson Line i New York. På vej til Cuba var vi ved at komme ud for en ulykke, idet første- og tredjemester foruden jeg selv en dag var gået i land på en lille ø for at

20. Kainit: Gødningstof, der består af en blanding af klorkalium og svovlsur magnesium. Det udvindes i store saltlejer omkring den tyske by Stassfurt.



Officererne ombord i S/S Secalia har kvindeligt besøg. Sandsynligvis er der tale om hustruer og veninder, der under skibets ophold i Øresund aflægger visit ombord. Stående yderst til venstre ses tredjestyrmand Bernhard David Larsen. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

jage ænder. Førstemester fik da også skudt en and, men den faldt ude i strandkanten, og da tredjemester løb ud for at hente den, sank han i kviksand til armhulerne. Vi råbte til ham, at han skulle ligge helt stille og brede armene ud, medens vi løb over til båden for at hente et tov, det fik vi så om ham, og snart var han trukket op igen. Vi huskede også anden.

Efter at sukkerlasten var indtaget, gik vi til New York og derfra tilbage til Cuba og Mexico. I Tampico i Mexico, medens vi lå på strømmen og ventede på tørn, var vi så uheldige at ligge mellem to hold banditter, som lå på hver sin side af floden og skød på hinanden. Kuglerne peb i luften, og det var yderst risikabelt at færdes på dækket.

Vi lå ikke i selve Tampico og lossede, men på en plads, der hed Dona Cicilie, hvor vi traf en sort landsmandinde, der sagde, at hun var »a Danish creol and proud of it«. Hun levede af at sælge kolde øl og havde en lille forretning mellem de andre skure, for stedet var en rigtig lille Wild West by. Shoppen var åben til de tre sider, og en aften, da vi stod og talte med creolerinden, viste der sig pludseligt et hestehoved i hver af de tre åbninger. De stammede fra ridende betjente iført både revolvere og lasso. Besøget gjaldt en undvegen fange, som havde søgt tilflugt i byen.

Her som andre steder i Mexcio var der mange negere, der var indvandret fra de engelske besiddelser. De kaldte sig »English people« og bestred jobs som lokomotivførere, arbejdsformænd og andet.



Officerer ombord i S/S Secalia fotograferet under ophold i New York 1910. Tredjestyrmand Bernhard David Larsen står som nr. 3 fra venstre. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

Vi anløb også Progresso på Yucatan halvøen, hvor vi lastede en slags manillagræs til Mobile og New Orleans. Jeg tror, de kaldte det seicel. Det bestod af fibrene fra en agaveart, som voksede i store mængder på Yucatan Halvøen. Agaverne blev så knust i grøn tilstand, fibrene blev udtørret og derefter brugt i høstbindegarn og andet tovværk.

Vi var også i St. Jago på Cuba, hvor vi lastede jernerts til Philadelphia. Vi afgik fra St. Jago den aften, jorden skulle passere gennem Halleys komethale, og da den bestod af blåsyre, mente mange, at jorden af den grund ville gå under. Derfor blev der også kimet med alle kirkeklokker. Præsterne gik rundt og messede, medens kordrengene svingede med røgelseskar. Om det nyttede eller ej, ved vi ikke, men som bekendt overlevede jorden.

Vores charter udløb, uden at det blev fornyet, og vi gik derfor til Mobile og Pensacola for at laste til Toulon og Neapel. Vi begyndte lastningen i Mobile, vort skib lå et stykke oppe ad floden, og den nærmeste vej til byen var at følge jernbanesporet. En aften, da vi skulle i land, brændte det i sumpene omkring sporet, hvilket bevirkede at slanger, tudser og alligatorer var flygtet op på skinnerne. Det var ikke rart, og vi måtte da også finde en anden vej.

Efter Mobile gik vi til Pensacola og lastede færdig, hvorefter vi sejlede til Toulon, hvor vi ankom efter en fin og normal rejse over Atlanterhavet. Da vi havde losset i Toulon, gik vi til Neapel, hvor vi lossede resten af lasten. Derfra gik vi så tilbage til Toulon, hvor vi las-

tede boseit[21] til Rotterdam. Vi kom så ind i en fast fart mellem Middelhavet og Nordeuropa indtil oktober 1910, hvor vi fik nyheden om at De Hecksherske Rederier var gået konkurs, og at vores skib S/S *Secalia* nu var overtaget af rederiet C. K. Hansen.[22]

Vi lå i Savona, da vi fik nyheden om konkursen, der vakte stor bestyrtelse mellem vores handlende og andre forretningsforbindelser. Da de pludselig ikke havde sikkerhed for deres eventuelle tilgodehavender, men de blev hurtigt beroliget, efter at vi var blevet overtaget af C. K. Hansen. Jeg var selv i tvivl, om hvad jeg skulle gøre. Jeg kunne sige op, eller jeg kunne benytte mig af tilbuddet om at søge ind til C. K. Hansen eller Dannebrog. Efter nogen betænkningstid valgte jeg det sidste, og har i det store hele ikke haft grund til at fortryde det, skønt der selvfølgelig har været stunder, hvor man godt kunne have tænkt sig, at et og andet havde været anderledes.

Secalia skulle nu døbes om til S/S *Børglum*, der var navnet på en ruin i NV Jylland. Også de andre skibe, der i forbindelse med konkursen blev overtaget af rederiet Dannebrog, blev opkaldt efter ruiner som *Jungshoved, Kalø, Hammershus* og *Ørkild*. Alle Dannebrogs skibe endte med -borg, men vores skibe blev opkaldt efter ruiner, og kom derfor til at hedde ruinskibene. Det var nok ment som en lidt besk ironi overfor De Hecksherske Rederiers direktør Peter L. Fisker.

Juli 1910, medens vi lå i Stettin og lossede fosfat og kork fra Tunis, blev skibet beslaglagt af et skibshandlerfirma i Rotterdam, som Dannebrog eller Hecksher skyldte penge. Vi fik rød plakat på kahytten og kæde og lås om stormasten. Rederiet kunne dog ikke have skibet liggende sådan, så regningen blev hurtigt betalt, og vi sejlede til Hernøsand Distrikt, hvor vi lastede træsparer til Alexandria.

Alexandriasparer var granstammer, der var hugget firkantet. De var specielt lavet til opdæmming på Nilen, og de var ikke savet, men hugget ud i hånden. Vi lastede så disse sparer, og tæt på jul gik vi til Alexandria med en svingende dækslast. Jeg tænkte ved mig selv, at den var for stor, og at vi aldrig ville nå til Alexandria med den, og det gjorde vi heller ikke.

Juleaften, da vi lå ved Bornholm, fik vi en storm fra NØ, og skibet lagde sig over på bagbordsiden med stor fare for at vælte helt over. Der blev holdt skibsråd, og det blev bestemt at kaste så meget af dækslasten overbord, at skibet rettede sig op. Det var omkring midnat, og alle mand gik straks i gang med arbejdet. Det tog 4 til 5 timer, så var der igen balance i sagerne, og vi kunne fortsætte rejsen.

Vi anløb derefter København, hvor den egentlige overtagelse af skibet fandt sted. Der kom et utal af skibs-, proviant- og maskininspektører ombord, og vi hejste Dannebrogs for øvrigt smukke kontorflag.

Bagefter gik vi til England, hvor vi anløb Tyne Docks for bunkers. Det var den 31. december, og under opholdet fik vi, som vi desværre

ofte havde, skærmydsler med fulde søfolk. I dette tilfælde udviklede det sig til et regulært slag med brådne pander og knækkede ribben. »Der Einsunddreizigster December neun hundert und zeen wird nie vergessen«, som vores tyske søfyrbøder råbte, medens han gik rundt og slog folks dørfyldninger ind. Den efterfølgende regning tog hårdt på hans tilgodehavende.

Efter ankomst og losning i Alexandria sejlede vi videre til Port Said, og der var vi virkelig på tærsklen til Orienten med et virvar af alle mulige folkeslag og sprog. Alt kunne man købe fra knappenåle til lig, og overalt mødte man alle mulige slags mennesker: tryllekunstnere, slangetæmmere, letlevende damer, alfonser og lommetyve. Jo, man skulle passe på, og helst opholde sig hvor der var lyst.

Kaptajnen gik til en perser for at blive spået. Efter at perseren havde lovet ham guld og grønne skove, kom han med et dambrædt og bad kaptajnen lægge tre pund på et af felterne. Det gjorde kaptajnen, perseren sagde tak, det er lige min betaling. Hvorvidt kaptajn Jensen fik valuta for sine penge, ved jeg ikke, men han ærgede sig godt over at være blevet taget ved næsen.

Selv vores stevedore, der selv var perser, blev taget ved næsen i Port Said. En dag kom et par af hans landsmænd ombord og fortalte, at de ved en proces, kun de kendte, kunne få guld til at veje dobbelt så meget som normalt. De fik så overladt et par guldpund, og dagen efter kom de med en guldklump, der vejede dobbelt så meget. Stevedoren var nu grebet af ideen, fik skrabet flere hundrede pund sammen, som guldmagerne så, mod en passende betaling, skulle lave, om så det vejede dobbelt så meget. Guldmagerne forsvandt med guldpundene, og det var det sidste, vi så til dem. Stevedoren ville anmelde tyveriet, men det blev ham frarådet, da det nemt kunne føre til, at han selv ville blive anklaget for at deltage i fremstillingen af falske mønter.

Kaptajn Jensen havde ombord en motorbåd, men da vi nu var kommet under C. K. Hansen, blev han anmodet om at sælge båden. Det gjorde han så til et tysk kulfirma i Port Said. Jeg var på afleveringstur med den, men de penge, vi skulle have, blev vi snydt for, og det eneste vi fik var 1.000 Simon Arz cigaretter.

Fra Port Said sejlede vi til Sortehavet, vel vidende at det ville blive en kold tur. Allerede i Konstantinopel fik vi frost så rørledningerne frøs, og vi måtte tø dem op. Vi kom så gennem Bosperus, og straks efter blev vi mødt af tåge og en frost så hård, at den bed i næse og ører. Dertil kom, at vi fik en forrygende storm fra N. Termometeret røg ned på 30 grader, så det var vanskeligt at holde kulden ud. Selv om vi havde fuld drøn på alle radiatorer, var det umuligt at holde varmen i kamrene, og koøjerne var rene isklumper. En nat, hvor jeg lå og frøs i køjen, ville jeg trække tæppet op om ørerne, men det kunne jeg ikke, for det var frosset fast til skottet. Inde hos førstemesteren, der havde to radiatorer i sit kammer, frøs hans øl i stykker inde i klædeskabet.

21. Boseit eller bokseit: Sandtype, der bruges i forbindelse med produktion af aluminium.
22. De Hecksherske Rederier blev grundlagt i 1889 af Carl Hecksher. Efter hans død i 1891 blev rederierne overtaget af en af deres ledende medarbejdere, Peter L. Fisker, medens firmaets mæglervirksomhed blev skilt ud i firmaet Hecksher & Søn. Rederiet, der efterhånden kom til at bestå af D/S Østersøen, D/S Inga, D/S Union, D/S Dan og D/S Ocean, kaldtes også De Fiskerske Selskaber. Det viste sig dog, at indtjeningen var for lille, medens afdragene på lånene til oprettelse af de mange rederier var for store. I 1910 blev selskaberne erklæret konkurs. Deres 18 skibe blev derefter fordelt med 13 til rederiet Dannebrog og fem til rederiet Torm.

Vi arbejdede os langsomt nordpå imod stormen, medens vi hyppigt loddede dybden med Clausens Loddeapparat. Vi måtte have en pøs opvarmet vand med til at stille apparatet i, for ellers bundfrøs det, inden vi kunne nå at aflæse det. Hvilket vi gjorde inde i kabyssen, hvor vi også efterlod det, til vi skulle bruge det igen.

Vi skulle til Port Corby, og da vi nærmede os, kom vi ind på grundt vand. Der mødte vi is, og en tid drev vi så med isen, indtil vi fik land i sigte kun en halv sømil fra os. Vi forsøgte dernæst at finde ud af, hvor vi var, og da vi observerede en damper, sejlede vi langsomt over mod den. Pludselig stod vi på grund, men fik dog hurtigt bakket af igen. Vi sendte så en jolle over til skibet, der var engelsk, for at få underretning om, hvor vi var, og hvor Port Corby lå. Men engelskmanden stod på grund, det havde han gjort i en uge, og han var nu i gang med at hive sine bunkerkul overbord, så han kunne komme af grunden, hvad han også gjorde, medens vi lå der.

Af engelskmanden fik vi at vide, at det var umuligt at komme ind til Port Corby, så kaptajnen besluttede i stedet at gå til Eupatoria på Krim. Der var isfrit, og dermed kom vi igen i forbindelse med omverdenen. Da vi havde ligget i Eupatoria i nogen tid, fik vi meddelelse om, at der nu var isfrit ved vort bestemmelsessted, hvilket dog viste sig, da vi nåede frem, ikke at være helt sandt. Tøbruddet var dog sat ind, og isen var nu let at bryde, men det tog os alligevel et par dage at komme ind i havnen. Vi måtte bakke ind, der lå en Cardiff båd og rodede i isen, og da han så, at vi bakkede ind, gjorde han det samme og nåede også ind.

Vi kom så ind til Port Corby, hvor vi begyndte at laste byg til Bremen. Nu var foråret for alvor kommet, og det havde sat ind med tø, som gjorde, at alle veje var et bundløst ælte, medens alt var begyndt at spire og blomstre. Lastningen, der foregik med elevator, var hurtigt tilendebragt, og vi afsejlede til Bremen uden vanskeligheder. Da vi havde losset i Bremen, gik vi til Liverpool for at dokke. Vi fik påført nyt skorstensmærke, rederiet Dannebrogs, ligesom alt opstående blev malet brunt efter Dannebrogs reglement.

Efter dokningen gik vi til Methil for at laste kul til Triest, der dengang lå i Østrig. Vi havde, siden vi havde været i Alexandria, været plaget af rotter. Så meget, at det nu var ved at tage overhånd, så vi foretog en udrygning med trækul, og resultatet var overvældende. Alene i poop og proviantrum fandt vi over 200 døde rotter, og havde de levet en kort tid længere, kunne de være blevet til over dobbelt så mange.

I Triest havde vi en morsom lille oplevelse, vi var i land andenstyrmanden jeg selv og nogle af mestrene. På vejen hjem kom vi forbi en biograf, hvor de spillede en film, som hed »Die Hymne der Grosstadt«. Vi blev enige om at gå ind og se den, det var en fortløbende forestilling, og som vi sad og prøvede at få fat i handlingen, udbrød en af mestrene: »Det er jo linie to, der kører ud af Amager-

brogade«. Det var rigtigt, for det var en dansk film, Nordisk Film var jo verdensberømt dengang. Ifølge plakaten spillede Carlo di Alstrup hovedrollen, medens en Henry Seeman, klædt ud som neger, steppede på en beværtning i Nyhavn.

Efter Triest gik vi til Eupatoria for at laste salt, men nu var det sommer, så havde det været koldt, sidste gang vi var der, så var det nu tropisk varmt. En aften vi var i land, en dejlig stille sommeraften, hvor vi var ude at spadsere langs med havnepromenaden, så vi, da vi kom ned til anløbsbroen, en mand, der var ved at stryge rejer, og der var mange af dem. Vi fik ham så til, formedelst en rubel, at øse nogle af dem op i vores båd. Det gjorde han, medens han lo i sit store russerskæg, for han syntes, at han havde gjort en god forretning. Det følte vi også, at vi havde gjort, og der blev spist rejer over hele skibet.

Efter at have indklareret i Eupatora, gik vi op til pladsen, hvor vi skulle laste. Det skulle foregå ud for åben kyst et par sømil fra byen. Da vi kom derud, blev kaptajnen syg, og det blev nødvendigt for ham at få et kurophold i land. Det tog han så på byens bedste hotel, da man ikke kunne regne med russiske hospitaler og læger.

Da vi ikke havde nogen motorbåd, den var jo blev solgt i Port Said, måtte forbindelsen med land opretholdes ved hjælp af en af redningsbådene. Et sejl blev rigget op, og jeg kom til at stå for paketfarten mellem skib og land. Kaptajnen sad så på sit hotelværelse, hvor han modtog og udstedte ordrer. De nødvendige forsyninger af proviant måtte jeg også stå for, så det var en travl tid.

Med hensyn til lastningen blev saltet bragt hen på siden af skibet i lægtere, hvorfra det så blev hevet ombord ved hjælp af spil. Vi havde en del russiske arbejdere ombord til at trimme lasten, de var på egen kost, og den var noget ensformig. En suppe kogt på en klump fåretalg, et hvidløg og en humpel brød var den daglige kost.

Vi fik lasten ombord og gik derefter ind til Eupatorian for at udklarere. Vi skulle til Riga med lasten, men da jeg på det tidspunkt var træt af være tredjestyrmand, havde jeg søgt ferie og kom i land, da vi passerede København i august 1911.

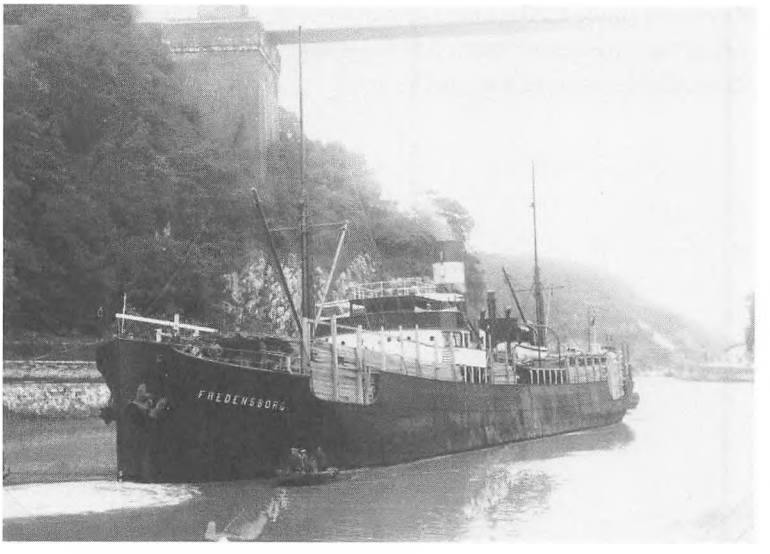
4 • Rederiet Dannebrog og Første Verdenskrig

Da jeg havde holdt en passende ferie, den var jo dengang for egen regning, meldte jeg mig igen til tjeneste i rederiet Dannebrog, og jeg kom så ud som andenstyrmand med S/S Fredensborg, der gik i fart på Østersøen.

Jeg har tidligere nævnt, at en del af tidens skibsførere ikke havde den store forståelse for, at de også havde pligt til at varetage de unge navigatørers videreuddannelse. Det kom jeg ombord i *Fredensborg* ud for et grelt tilfælde på.

Efter at være kommet ombord overtog jeg en aftenvagt oppe i Norra Quarken, det var sommer og lyst, og der lå et kort udbredt på kortbordet på broen. Jeg fandt det ganske naturligt at gå hen til dette kort for at orientere mig, men nej! Der trådte jeg kaptajnens ære for nær. Han gik hen og tog kortet, rullede det sammen og stod med det omme på ryggen, til jeg var gået om på den anden side af broen. Det blev bagefter fortalt mig, at kaptajnen var regnet for en meget fin mand, det forstod jeg ikke. Vi skulle laste props i Kristinestad, hvortil kan jeg ikke huske, det interesserede mig heller ikke, for jeg skulle i land igen, første gang vi passerede København.

Jeg kom så med S/S *Næsborg* ex *Newton* fra rederiet D/S H. Kirschner. Rederiet C. K. Hansen, der indtil de blev samlet i 1917 under Dannebrog, bestod af D/S Neptun, D/S 1896, D/S Atlantic samt D/S Dannebrog, havde på det tidspunkt indkøbt en del skibe fra rede-



S/S Fredensborg: Fragtskib på 1.566 brt. bygget på Burmeister & Wain 1889 til Dannebrog Rederi. 1912 solgt til D/S 1912 A/S (A. P. Møller) og omdøbt til S/S Lexa Mærsk. Derefter solgt flere gange indtil 1935, hvor det gik til Danzig for ophugning. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

rier, der var trådt i likvidation. Rederiet havde da også fået samlet sig en flåde på 48 skibe, så det så ud som om, der var gode avancementsmuligheder, men tiden skulle dog vise, at det forholdt sig noget anderledes.

Det var ellers på den tid, at Dansk Styrmandsforening fra 1907 var begyndt at blive en faktor. Vel kneb det med at få rederierne til at anerkende foreningen, men den vandt alligevel støt fremad, enkelte rederier havde også forhøjet hyrerne, men nogen fast tarif eller overenskomst havde man ikke. Den kom først i 1912 med fast løntarif og feriebestemmelser. 1912 var også et opgangsår for skibsfarten. Hyren var gået betydeligt op, og C. K. Hansen betalte næsten 10 kr. mere på alle lønsatser end tariffen, endvidere udbetaltes der en måneds ekstra hyre, af hvilken grund C. K. Hansen måtte melde sig ud af rederiforeningen, da denne modsatte sig dette.

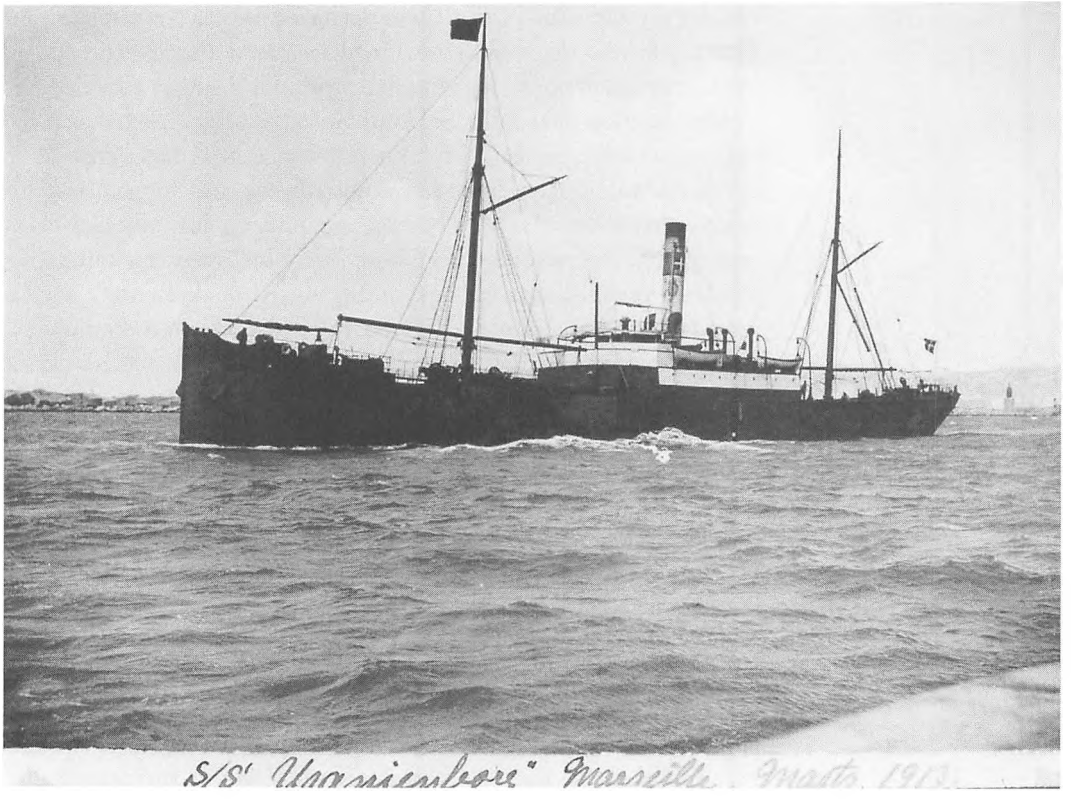
Jeg kom altså med S/S *Næsborg*, og den første rejse gik med et lille parti byg til Bergen, hvorfra vi fortsatte til Arkhangelsk for at laste props til Barrow in Furness. Det var sent på sommeren, og det var begyndt at blive koldt, så vi var glade, da vi havde fået lasten ind og kunne sejle igen.

Der blev dengang talt og skrevet meget om kosten ombord i skibene, og hvordan det var vigtigt, at den var god og varierede med de forskellige klimaer, vi sejlede i. Men det var tilsyneladende ikke noget hovmesteren ombord i *Næsborg* gik højt op i. For jeg husker, at på min fødselsdag den 6. oktober 1912, da vi lå i en forrygende snestorm i Det nordlige Ishav, serverede han kold rabarbergrød til middag. Syv år senere, omkring midsommer 1918, da jeg med et andet skib, men med samme hovmester, kom ind til Sagua la Grande på Cuba, den ligger lige på vendekredsen, hvor solens stråler står lodret ned, serverede han gule ærter med salt flæsk.

Efter rejsen fra Arkhangelsk gjorde vi nogle rejser på Nord- og Østersøen, og ved juletid var vi på vej mellem Danzig og Helsingfors med en last sukker, og vi fejrede julen i søen. Efter jul kom vi ind i den sædvanlige vinterfart med flax og lindsæd fra Randstaterne til Holland, Belgien og England.

Senere på vinteren blev jeg overført til S/S *Uranienborg*, et skift jeg var meget glad for, da *Uranienborg* var en Middelhavstrader. Jeg kom ombord i Malmø, hvor den lå og lossede fra Huelva på Spaniens Sydkyst, og fra Malmø skulle vi en tur til Østersøen, før end vi igen skulle til Middelhavet. Vi gik så til Windau, hvor vi lastede træ til Ghent. På tilbagerejsen fra Windau blev vi stoppet af is i Sundet og måtte ligge for anker i Køge Bugt i nogle dage. Det var i vinteren 1912, og jeg husker natten mellem tredje og fjerde februar, da Helsingørgades Sukkerfabrik inde ved Borger- og Adelgade brændte, og vi kunne se branden fra Køge Bugt som et smukt skær på nattehimmelen over byen.

Medens vi lå og ventede, overvejede kaptajnen, om vi skulle gå ned gennem Kieler Kanalen, det var før radioen, så vi havde ikke for-



S/S Uranienborg: Fragtskib på 1.975 brt. Bygget 1894 i Helsingør til Dannebrog Rederi. 1918 forlist på 22 meter vand efter en mineeksplosion 5-6 sømil fra Skagen Fyrtårn. Her ses skibet fotograferet 1913 ud for Marseilles. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

bindelse med land, men så satte det ind med tø, samtidigt med at isbryderen *Sleipner* fik isen slået i stykker, så der var snart åbnet op for gennemfart.

Da vi havde fået losset vores flaxlast i Ghent, gik vi til Cardiff for at laste til Savona i Norditalien. Der fik vi så et længere ophold, da der var strejke i kulminerne i England, så det var svært at få kul. Langt om længe fik vi dog kul, og vi afgik så fra Savona til østkysten af Spanien, hvor vi lastede appelsiner til Hamborg.

Før indladningen af appelsinerne forestod et større arbejde, idet lastrummene lige var blevet smurt med masutolie, som væsentligst består af petroleumsrester.[23] Det var nemlig en skik, eller måske snarere uskik, man havde i C. K. Hansens skibe, at lastrummene blev sølet til med masutolie. Hvilket skaffede rederiets skibe øgenavnet »Masutlinere«. For ikke at udsætte appelsinlasten for denne masutolie, måtte vi derfor nu i gang med at vaske det hele ned med ren petroleum. Hvorefter det hele grundigt skulle tørres af med savsmuld, før end vi fik lastrummene så rene, at vi kunne laste appelsiner i dem, uden at de tog skade.

Efter Hamborg gik vi til Sunderland, hvor vi lastede til København. Hjemme igen startede en hel ny fase af min tilværelse, idet jeg blev gift. Min forlovede havde ordnet alle papirerne med kongebrev og det hele,

og vi blev gift i Frihavnskirken af pastor Ollerup, forhenværende sømandspræst i Hull. Til alt held kom skibet i dok, så vi fik nogle hvedebrødsdage, før jeg igen skulle møde til tjeneste. Vi kom så i den sædvanlige fart på Nord- og Østersøen, og ved juletid lå vi ved Windau og lastede flax til Ghent. Juleaften 1912 blev fejret i land.

Senere på vinteren, efter at vi havde losset en ladning props i Manchester Ships Canal, gik vi til Elsmere Port, hvor vi lastede kul til Marseilles. Derfra gik vi til Salem River i Senegal for at laste jordnødder. Salem er ikke nogen flod, men en meget smal indskæring eller tarm fra havet. Det fortælles da også, at mange maskinmestre uden at undersøge det nærmere havde taget det klare vand for fersk flodvand, og sat det på kedlerne, for bagefter at opdage, at det på grund af den store fordampning, var mere salt end havvandet ud for kysten. Oppe ved Kaolack, så langt som riveret er sejlbart, findes der da også saltpanner for udskibning af salt. Vi anløb nu Rufisque for at klarere og indtage arbejdere. Her kom også lodsen ombord, han var sort og havde sine to koner med, og han gik med skarpladt revolver. Den var til at skyde djævlen med, hvis han skulle møde ham.

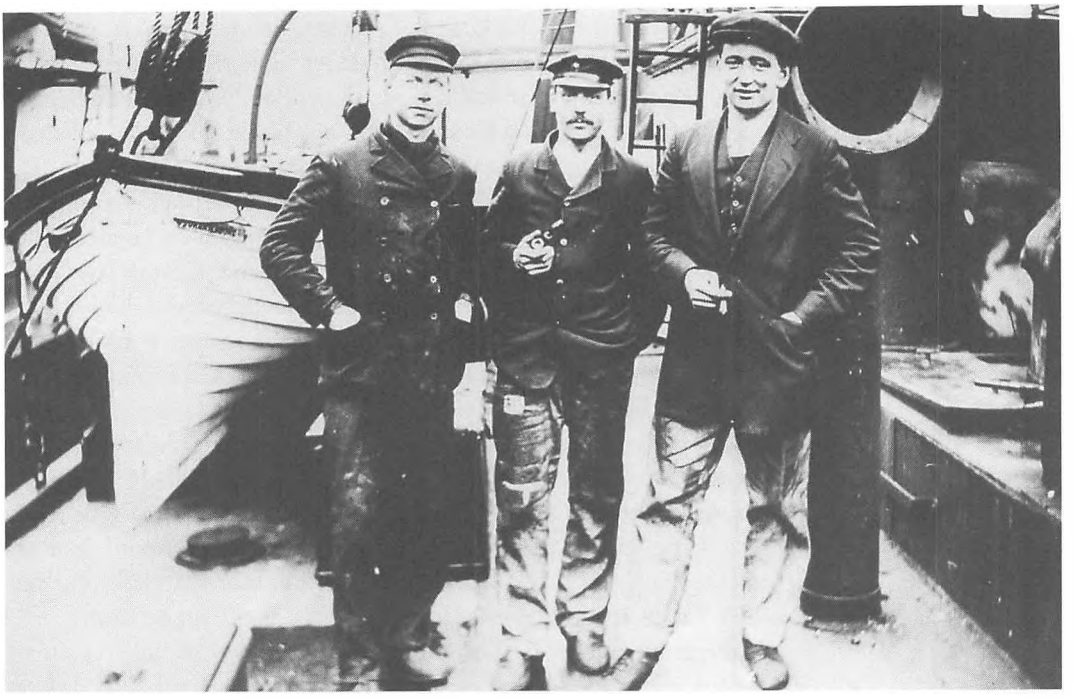
Negerarbejderne havde deres egen kok, og den stående ret var ris og fisk. Det blev tilberedt på følgende måde: Over et bål på dækket satte kokken en gryde med olie, når olien begyndte at syde, satte kokken sig på rælingen med en fiskesnøre, og snart efter halede han den ene store fisk op efter den anden. Fiskene blev taget af krogen, og smidt i olien, levende og uden opskæring eller rengøring af nogen art. Når fiskene var godt gennemstegt, dvs. når de faldt fra benene, blev de taget op af olien. Kokken fjernede sig nu et par meter fra gryden, hvorefter han begyndte at stænke vand i. Olien sydede og sprutte, men det varede kun, til der var kommet tilstrækkeligt med vand i gryden. Derefter blev risene hældt i, når de var møre, kom fiskene ned i risen, og det hele blev blandet godt igennem og retten, som de indfødte kaldte gus-gus, var nu klar til servering.

Fra Rufisque gik vi op til Fundiren eller Foundiougne, hvor vi påbegyndte lastningen af jordnødder. Jeg har foran mig en flækket kalabas, der har form som en halvkugle med et lille skaft. Den er udskåret udvendig, og indeni står »Fundiren 1913«. Den stammer fra mit besøg dengang, og jeg fik den foræret af nogle af de kvinder, der lastede jordnødder ombord.

En dag vi var i land og stod udenfor en kråI, mødte vi en lille negerpige, for øvrigt rigtig køn, foran hende kravlede et lille drengebarn, og hun lod os forstå, at det var hendes. Vi rystede tvivlende på hovedet, hvorpå hun som bevis tog et af sine bryster og pressede mælk ud af det. Det var vanskeligt at tro, at sådan et barn kunne være moder, men hun var gift og var nummer fem i rækken af koner.

Lastningen af jordnødder foregik ved hjælp af en stadig strøm af negerkvinder med hver en sæk jordnødder på hovedet, så det tog ikke lang tid, før lasten var inde, og vi sejlede ned til kysten, hvor vi skul-

23. Masutolie: Er en destillationsrest, der væsentligst består af petroleumsrester, der er tilbage, efter at råolien har været igennem første destillation. Ved yderligere destillation kan der fra masutolien fremstilles smøreolier og asfaltprodukter.



Andenstyrmand Bernhard David Larsen (yderst til venstre) fotograferet ombord i S/S Uranienborg under ophold i Hull ca. 1912-1913. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

le laste på endnu et par pladser, bl.a. en der hed N'bur, hvor lastningen foregik fra åben kyst. Derefter gik vi via Rufisque til Marseilles, vi passerede Cap Verde Øerne, hvor vi undrede os over, så langt til havs man kunne finde de indfødte i deres udhulede træstammer rigget til med mast og stort sejl. Tre mand til luvart, med hver en line til toppen af masten, virkede som kontravægte alt efter vindens styrke.

Ved ankomsten til Marseilles havde jeg en ubehagelig oplevelse med toldvæsenet. De fandt nemlig i min kahyt en fugtig og muggen æske tændstikker nede bag sofaen. Det var ifølge dem et forsøg på smugling, og jeg måtte bøde 100 franc eller 72 danske kroner, det samme som en hel måneds hyre. Jeg fik ganske vist tændstikkerne tilbage, men jeg har siden altid passet på med »the French beggars«, som Marryat kalder dem.

Når man havde underskrevet lossedlen, kom disse franske tiggere altid stikkende med en anden seddel: »Please pay to the bearer ... o.s.v. for service rendered«, det var jo vanskeligt at specificere, når de ikke havde udført andet end den lodsning, man lige havde betalt for. Jeg har da også lige siden dette besøg i Marseilles hadet alt, hvad der er fransk.

Efter udlosning i Marseilles gik vi til Huelva og lastede til Malmø, hvorefter jeg fik ferie, og efter den kom jeg med S/S *Hundborg* i den sædvanlige Nord- og Østersøfart.

S/S *Hundborg* var et meget gammelt skib, som Dannebrog havde

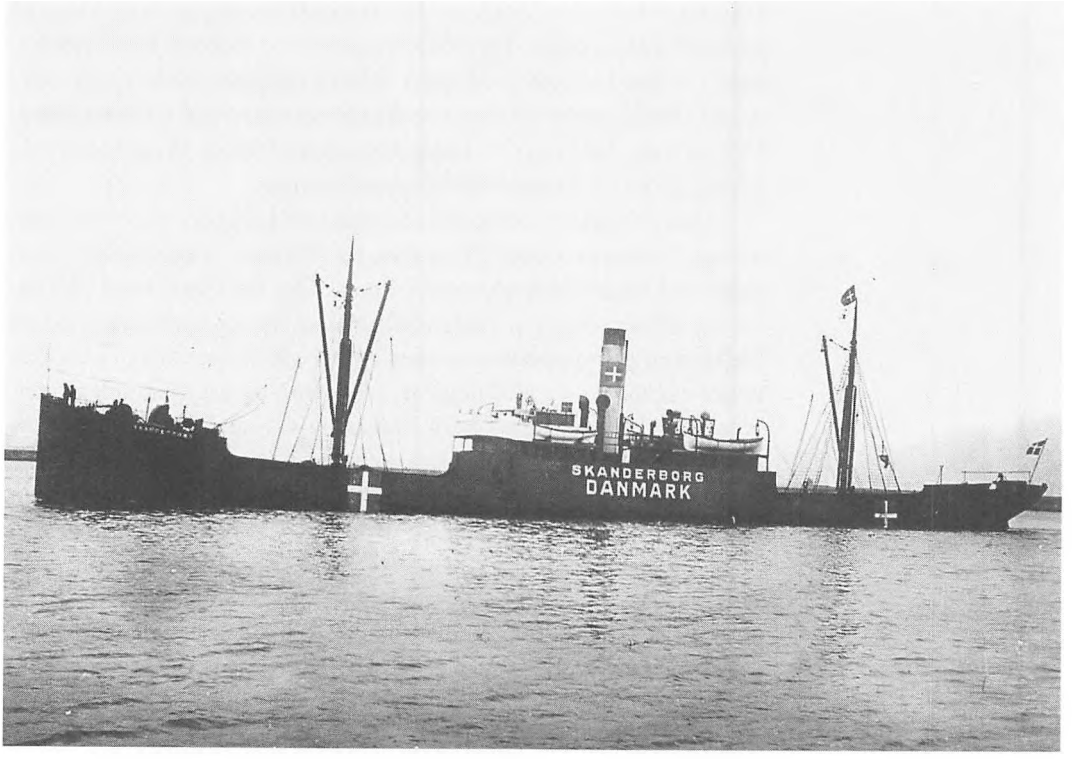
købt fra rederiet H. Kirschner. Det lækkede overalt, og forholdene på kamrene var elendige. Jeg havde kammer ved siden af hovmesteren, men i et hul i skottet stod vores fælles kakkelovn, så vi havde nærmest fælles kammer. Messen var skilt fra latrinen med en bræddevæg. Det var i det hele taget en uhyggelig gammel kasse, så jeg besluttede straks, at der skulle jeg ikke være særlig længe.

Vi havde også kun en kedel, og også den lækkede, så vi ikke kunne holde dampen oppe. På en rejse fra Windau til Cardiff gjorde vi gennem Kanalen kun en sømil i timen. Der var ingen vand på kedlen, og førstemester var fuld, andenmester sov, og assistenten sad på filebænken og stoppede strømper, så det gik meget fint. Vi fik dog under opholdet i Cardiff nogle nye kedelrør, og det hjalp lidt på det. *Hundborg* blev senere solgt til Norge (1916), omdøbt til S/S *Kis* og pyntet op, så man næppe kunne kende den igen. Den sejlede på Tyskland med erts under hele krigen 1914 til 1918 og slap fra det uden skader.

Som nævnt havde jeg ikke tænkt mig at blive længe ombord i det skib, og jeg søgte derfor ferie med den motivering, at jeg skulle hjem og døbe min nyfødte søn. Det faldt ikke i god jord hos daværende skibsinspektør ved Dannebrog, kaptajn Suenson, som spåede mig, at jeg ville komme til at gå hele vinteren uden hyre. Så slemt gik det nu ikke, for jeg fik fri i oktober, og i begyndelsen af december blev jeg beordret til at gå ombord i S/S *Flynderborg*, når den passerede København for nordgående på rejse fra Windau til Ghent. Derfra skulle jeg så rejse til Antwerpen og melde mig til tjeneste ombord i S/S *Skanderborg*.

Kl. 24 den fastsatte dato stillede jeg på Toldboden sammen med en førstestyrmand, der skulle afløse i S/S *Flynderborg*. Vi gik også ud med færgebåden til aftalte tid for at møde skibet, men det kom ikke. Vi gik så ind til Lynette Havnen og tilbragte en uhyggelig nat, det var koldt, og vi sad fire mand stuvet sammen rundt om en osende kakkelovn i færgebådens lille kvalmende lukaf. Søvn var der ikke tale om, og *Flynderborg* så vi ikke noget til. Om formiddagen blev vi skiftet over i Lodsen, da færgebåden skulle bruges til noget andet, og endelig kl. 14 dukkede *Flynderborg* op, og vi kunne komme ombord. Efter en hård rejse gennem Nordsøen ankom vi til Ghent, hvorfra jeg fortsatte til Antwerpen og S/S *Skanderborg*. Også det skib var beskæftiget i Nord- og Østersøfart med enkelte afstikkere til Middelhavet.

Den 28. juni 1914, den dag ærkehertug Frantz Ferdinand og hertuginde Sophie blev skudt i Sarajevo, lå vi i London og lossede en ladning træ fra Arkhangelsk. I slutningen af juli da begivenhederne for alvor begyndte at tage fart, lå vi i St. Petersborg og lossede kul. Efter udlosningen skulle vi så laste mineprops til Skotland, men som tingene nu begyndte at udvikle sig, var vi i tvivl om, hvorvidt det kunne lade sig gøre, da situationen blev stadig vanskeligere.



S/S Skanderborg: Fragtskib på 1.896 brt. Bygget 1897 på Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri til Dannebrog Rederi. 1933 solgt til Finland og omdøbt til S/S Wanda. 1958 solgt til ophugning i Norge. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

Der var en båd fra Stettin, der på trods af at krigen kun var få dage væk, alligevel fik lov til at forlade St. Petersborg, men med påbud om ikke at bruge sin radio, så længe skibet befandt sig i russisk farvand. På trods af dette brød kaptajnen plomben og begyndte at telegrafere, så snart de havde passeret Kronstadt. Da han nåede ud for Reval, blev han stoppet af russiske flådefartøjer, skibet blev beslaglagt og ført tilbage til Kronstadt. Dagen efter forkyndte et kanonskud, at den tyske kaptajn var blevet hængt som spion. Han var formentlig den første tysker, der faldt i den krig.

I land blev der en mægtig aktivitet, højtstående officerer fra hær og flåde kørte hid og did, soldater blev indkaldt, og snart efter var krigen en realitet. Vores afskiber, en nordmand, kom ned til vores skib og meddelte, at nu stod Europa i flammer, og han var gået fallit. Han havde købt for 2 millioner kroner props, en anseelig sum i 1914, men med starten på krigen havde de russiske myndigheder beslaglagt alle props også hans.

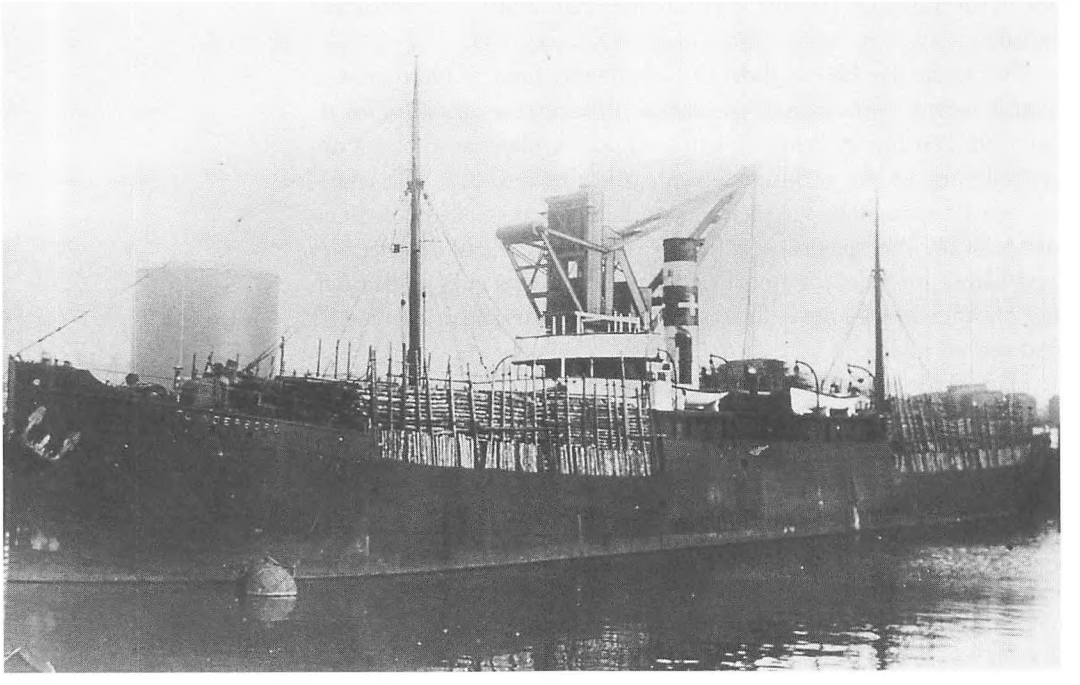
Udover props begyndte myndighederne også at beslaglægge tyske skibe, ligesom jagten på tyske søfolk i andre nationers skibe gik ind. Vi hørte om et ubehageligt tilfælde, hvor kaptajnen på en dansk båd, som han også var medejer af, havde en andenmester, der var fra Rømø, der jo dengang var tysk. Det havde de russiske myndigheder overset, men kaptajnen, der gerne ville af sted, gik så selv til myn-

dighederne og anmeldte andenmesteren, der derefter blev hentet og ført i land som krigsfange.

Da vi var blevet tillastet, fik vi ikke lov til at sejle, men efter nogle dage fik skibene lov til at afsejle gruppevis, og en dag blev det vores tur. Vi kom nu ikke langt, for da vi kom ud for Reval, blev vi beordret tilbage til Pappenvig, der lå alle de skibe, der var afgået fra St. Petersborg siden krigsudbruddet. Mineudlægningen var nemlig ikke færdig, og derfor blev vi yderligere tilbageholdt. Da der igen var gået nogle dage, fik vi lov til at af sejle gruppevis. I vores gruppe var også en Svendborgskonnert, som blev taget på slæbt af S/S *Absalon*. Rejsen gennem Østersøen forløb normalt, og først ved Falsterbo Kanalen observerede vi et tysk marine fartøj, men vi blev hverken stoppet eller prajet. Efter ankomsten til København gik jeg på ferie til september 1914.

Efter endt ferie kom jeg med S/S *Flynderborg*, og vi gik fra København til Køge, hvor en sjællandsk godsejer havde hørt, at der var gode priser på props. Han havde derfor fældet sin granskov, som nu skulle afskibes fra Køge. Det viste sig dog, at disse sjællandske props godt kunne have trængt til at blive noget ældre. Godsejeren havde været for hurtig, propsene var for tynde, så de lå længe på kajen i Sunderland, før end de blev solgt til optændingsbrænde.

Vi kunne heller ikke få fuld ladning i Køge, så lastrummene var langt fra at være fyldt op, men fragten var god alligevel. Under opholdet i Køge blæste der en østlig storm, hvilket bevirkede, at indlø-



S/S Flynderborg: Fragtskib på 1.387 brt. bygget 1901 i Helsingør til Dannebrog Rederi. 1917, i ballast fra København til Leith, blev skibet sænket i Nordsøen af tysk ubåd U 40. Besætningen blev reddet af et engelsk orlogsskib. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

bet til havnen blev fyldt op med tang, som dannede en banke. Da vi skulle ud, sugede skibet sig fat i denne banke, vi forsøgte så at bakke fri, samtidig med at vi hev en trosse ind, som var ført over en bøje, men det hjalp ikke. Skibet stod fast, og vi måtte rekvirere assistance. Det var nu sent på eftermiddagen, og det blev hurtigt mørkt, samtidigt med at det blæste op fra Øst. Vi kastede så bagbords anker og stak en del kæde på.

I nattens løb friskede det op til storm, og vandstanden i bugten steg så meget, at skibet kom flot, svingede op i ankeret og kom i drift, idet det svingede over mod den nordlige havnemole, som vi ramte, hvorved rorstævn, ror samt skruen knækkede. Ankerkæden knækkede også, og skibet havnede oppe på stranden, der hvor Køge Skibsværft senere kom til at ligge. Stående på stranden huggede skibet voldsomt i løbet af natten, men det forblev tæt.

Da stormen havde lagt sig, og vandstanden faldt, holdt hugningen op, men vi stod nu så langt inde, at vi kunne sætte en lejder ind på sandet og gå tørskoet i land. Slæbebåden *Em. Z. Svitzer* var imidlertid ankommet og lå inde i Køge havn, klar til at komme os til undsætning, så snart søen havde lagt sig. Vi fik dog et par dage derude, medens vand, sand og tang vaskede hen over skibet. Da stormen endelig havde lagt sig, kom *Em. Z. Svitzer* ud, en wire blev anbragt på *Flynderborg*, og *Em. Z. Svitzer* trak sig så i denne wire ind til os, og gravede på den måde en rende frem til os og derfra videre op på siden af os. Vi gled så ned i denne fordybning, hvorefter *Em. Z. Svitzer* kunne slæbe os ud, hvor vi gik for anker for natten. I løbet af natten fik vi besøg af en tysk torpedobåd, ikke at den havde noget at gøre der, vi var inden for tre mile grænsen, men han skulle vel se, hvad der foregik.

Den næste dag blev vi slæbt til København, først til Nordhavnen, hvor vi lossede vores ladning, og derfra til Burmeister & Wain for reparation. Det blev et længere værftsophold, bunden var jo blevet noget bulet, og en del af bundstokken var krøllet sammen. Det værste var dog agterstævnen, den plejede man ikke selv at smede på Burmeister & Wain, men på grund af krigen var de nu nødt til det, det blev også klaret, men det tog noget tid. Det var medens vi lå på Burmeister & Wain, at jeg i november 1914 fik meddelelse om, at min far var død ved en ulykke.

Han havde været på rejse fra Flensborg og hjemefter og ville gå igennem Svendborg Sund. Tværs af Lyø Broen skete det. Storsejlet bommede pludseligt på grund af en kastevind, min far ville da gribe om alle parterne i skødet for at tage tørn om krydsholtet med dem, men af en eller anden grund mislykkedes det, og han kom til at stå i en bugt af skødet, og da det totnede op, blev han slynget overbord.

Min yngste broder, der dengang var ca. 18 år gammel, var med ham. Han fik skibet løbet til vinden og jollen sat i vandet, et arbejde der ellers krævede to mand, og nåede hen og fik fat i min forulykke-

de far. Ulykken var også blevet observeret af lodsen og toldbetjentene inde på broen, og også de kom straks til hjælp, men far var død, da de fik ham op. Han blev så ført hjem og begravet i Vordingborg. Min fars skib *Sandhammeren*, hvor jeg selv var startet som ungmand i september 1900, blev solgt til Ystad og endte sine dage som vrag på Sandhammeren.

Efter at reparationen var tilendebragt, gik vi retur til Nordhavnen for igen at indlaste propsene. Da vi havde taget dem ind, var der endnu bedre plads end sidste gang, for det var svundet mægtigt i dem, medens de havde ligget i Nordhavnen. Vi var inde i 1915, før end vi kom afsted og sejlede propsene til Sunderland, hvor de altså viste sig at være for tynde.

Vi kom så i kulfart på østkysten af England og Danmark, der var tale om de såkaldte pligtrejser,[24] og i foråret 1915 lå vi i Le Havre med en last sukker, hvor vi kom ud for en trist oplevelse. En nat blev vi purret af vagtmanden, der råbte, at vores tømmermand var faldet i vandet. Førstestyrmanden og jeg selv kom straks til, fik tømmermanden op og begyndte genoplivningsforsøg. Ulykken skete, da tømmermanden ville springe direkte fra lønningen over på kajen i stedet for at bruge landgangen, der ellers kun var få meter fra ham.

Medens vi lå og baksede med tømmermanden, kom der et par engelske sergenter forbi, den ene af dem gav sig til at hjælpe os med råd og dåd, men den anden sergent blev utålmodig, og udbrød: »Oh come on let's go, he is stonedead«. Han havde ret, tømmermanden var død, og der var ikke andet at gøre end at få ham sendt på »la morgue«.

Han blev begravet med militær honnør, for da kisten, der var dækket af Dannebrog, passerede det engelske hovedkvarter på havnen, blev vagten kaldt og præsenterede gevær med trommehvirvler og fanesænkning. Begravelsen blev forrettet af en protestantisk fransk præst, idet den norske sømandspræst i Le Havre var indkaldt til den norske sikringsstyrke.

I løbet af 1915 begyndte farvandene at blive fyldt med miner, og der førtes en ivrig diskussion om, hvorvidt de var farlige eller ej. Det blev også lavet forsøg med tønder og andet minelignende drivgods, og det viste sig, at i langt de fleste tilfælde blev disse genstande slået til side af bovvandet, men det afhang selvfølgelig også af søen og søgangen. Kaptajn Grove på S/S *Flynderborg* mente også, at minerne var ufarlige, og gik drastisk til værks for at bevise sin teori. En dag udkiggen ombord varskoede en mine forude, beordrede Grove at styre lige på den, hvilket man gjorde, og minen gled ned langs siden af skibet i ca. en meters afstand. Dertil skal dog tilføjes, at vejret var det bedst tænkelige, og vandet lå som smeltet bly.

Vi fortsatte ellers sommeren over med at sejle kul fra England hjem til Danmark og træ, erts og svovlkis fra Norge og Sverige til

24. Pligtrejserne, der kom i gang fra foråret 1916, bestod i, at England, mod eksport af kul, forlangte et vist antal pligtrejser. De foregik gerne mellem England og et andet allieret land, og rejserne blev udført til en af England fastsat maksimal fragtpris. I juni 1917 blev forholdene yderligere skærpet, idet England, under forhandlinger med en dansk delegation under ledelse af H. N. Andersen, tilbød Danmark 100.000 tons kul om måneden, mod at den danske handelsflåde stillede 200.000 tdw. direkte til rådighed for England. Pligtrejserne startede som nævnt ovenfor i foråret 1916, så når forfatteren her nævner, at han var på pligtrejse i foråret 1915, må der være tale om en erindringsforskydning.

England. Nye restriktioner kom til, nu skulle man også have pas og indregistreres alle de steder, man kom til. Skibssænkninger hørte til dagens orden, men vi slap igennem, og ved juletid 1915 lå vi i Seaham Harbour og lastede kul til København.

Vi gik fra Seaham den 19. december, så der skulle være gode muligheder for at nå hjem til jul, men efter et døgns sejlads fik vi et vejr, som man skulle lede længe efter. Aldrig har jeg set en himmel så uhyggelig, som da det uvejr trak op. Skønt det endnu var dag, blev det sort som den mørkeste nat, og stormen kom ikke langsomt og opfriskende, men som var den sluppet ud af en sæk. Vinden kom fra SSØ til at begynde med, men drejede i mere østlig retning, medens stormen blev til orkan, og søen rejste sig til et mægtigt hav. Der var ikke andet at gøre end at dreje til.

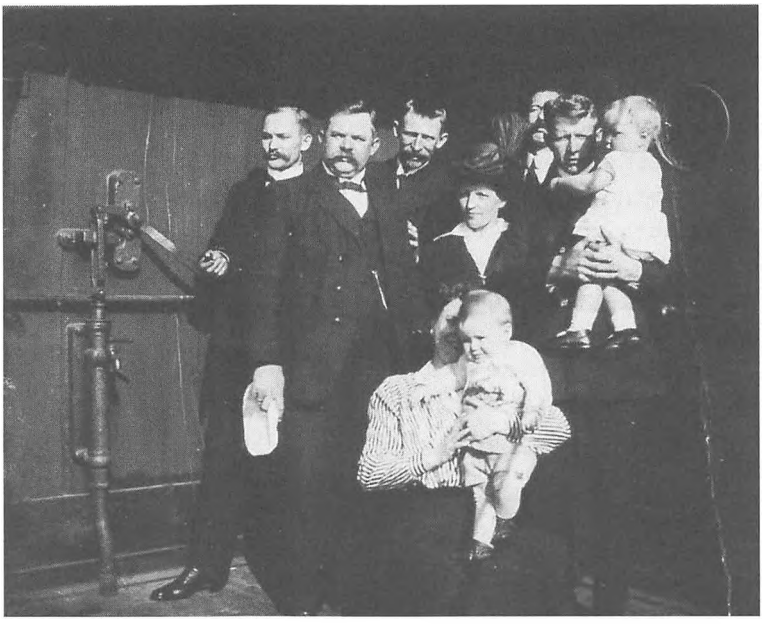
Det blev jul, men der kunne ikke være tale om at holde jul. Julemaden lå i proviantrummet ude agter, skibet lå, så det ustandselig satte poopen under, så det var ikke muligt at få fat i julegæssene. Vi fik som julemad et lille stykke flæsk, der havde ligget og kørt rundt i bradepanden hele eftermiddagen, og dertil fik vi et stykke brød.

Jeg havde vagten fra kl. 19 til kl. 24, og midt på vagten hørtes, netop som skibet satte sig i en brådsø, et mægtigt brag henne fra bakken. Jeg var straks klar over, at der var sket noget, så jeg varskoede kaptajnen, og løb forud. På vejen mødte jeg en af matroserne, der fortalte mig, at der var slået et koøje ind, men der var nu sket mere end det, for vi havde fået en ordentlig bule i b.b. bov, ligesom flere spanter var trykket ind. Skibet havde øjensynlig ramt et stykke drivgods, hvad der jo var en del af i de tider. Vi fik så lagt nogle lag sejldug under koøjets blændklap og sprodset den af, så den var nogenlunde tæt, men der var nu ikke særligt hyggeligt i det lukaf.

Ved vagtskiftet skiftedes vi til at gå ned og drikke et glas portvin med kaptajnen. Jeg havde en lille gran i en urtepotte, som min mor havde givet mig med, den havde vi tændt.

Uvejret vedblev med svære snebyger og temperaturer under frysepunktet. Derved opstod der et problem, idet vore redningsbåde grundet krigen jo var svunget ud i daviderne, hvorved de hele tiden blev sprøjtet over af vandet, der straks efter frøs til is, det ene lag oven på det andet, indtil redningsbådene var frosset til en uformelig masse af is. Vi forsøgte så at hugge isen af med stikskrabere surret på bådshagestænger, men det hjalp ikke. Desuden var det farligt at opholde sig på bådedækket, da vandet hele tiden vaskede over skibet. Vi lod derfor stå til, og håbede blot at daviderne ville holde, hvad de også gjorde, men der var flere skibe, bl.a. S/S *Ficaria*, som efter stormen kom ind uden redningsbåde og med brækkede davider på grund af den store overbelastning fra de isbelagte redningsbåde.

Endelig løjede stormen af, og da vi var kommet på tværs af Hirtshals, var vejret fint. Jeg havde første vagt, det var meget mørkt, da ud-



Besætningsmedlemmer og gæster ombord i S/S Flynderborg fotograferet under ophold i Nykøbing Falster 1915. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

kiggen varskoede et skib forude. Der var ingen lys at se, og tilsyneladende var der bedst plads til bagbord, så roret blev lagt hårdt styrbord, som det hed dengang med indirekte rorkommandoer, og skibet drejede til bagbord. Umiddelbart efter, gled et fremmed skib ned langs siden af *Flynderborg*, og jeg skimtede en enkelt lanterne. Skibet gjorde ingen fart, og jeg blev klar over, at der var tale om et dødt skib. Jeg stoppede maskinen og varskoede kaptajnen, eller førstestyrmanden, som førte skibet på denne rejse, men han troede ikke på mig og beordrede rejsen fortsat.

Da vi endelig ankom til København den 30. december efter 11 dages rejse, læste vi i avisen, at en anden båd havde taget skibet på slæb ind til Frederikshavn – 3½ mill. kroner i bjergeløn. For skibet, der var forladt af sin besætning, var lastet med kostbart maskingods.

Sommeren 1916 var en usædvanlig fin sommer, og vi oplevede de danske provinshavne og byer i deres bedste sommerpragt, men tiden var også præget af krigens alvor, hvor torpederinger og sænkninger hørte til dagens orden.

Omkring St. Hans var vi på vej fra København til Blyth i ballast, da vi blev overhalet og stoppet ikke langt fra den engelske kyst af nogle hurtigtgående tyske torpedojagere. En tysk officer og en signalgast blev sendt ombord, men vi var i ballast, og vores papirer var i orden, derefter vendte han sig mod signalgasten og sagde: »Ohne Ladung von Copenhagen nach Blyth«. Det signal blev så afsendt til den nærmeste torpedojager, der lå med bredsiden til og tre torpedorør pegende på os. Derefter råbte han: »Jetz können Sie wieder fahren, glückliche Reise«.

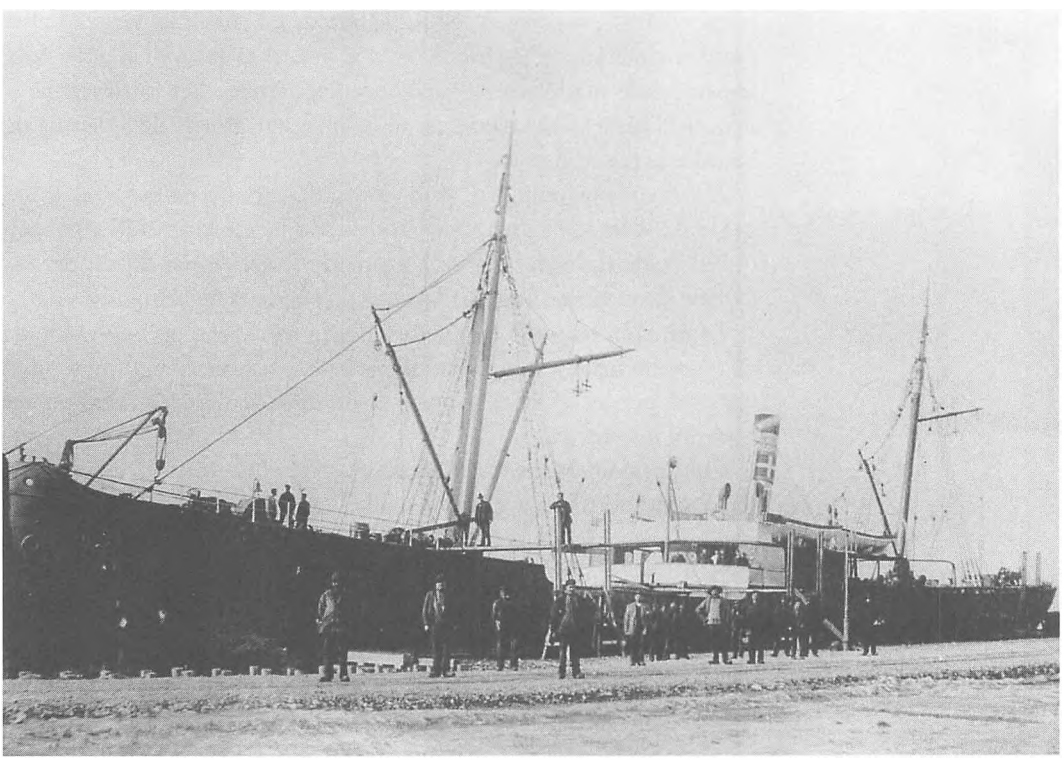
Vi sejlede så videre, men jeg skal love for, at vi fik St. Hans aften, for efter at have checket os, sejlede tyskerne hen og tændte ild i nogle skibe, der var lastet med props, og de lå resten af natten som lysende fakler i den i forvejen meget lyse sommernat. Besætningerne fra de antændte skibe blev samlet op af et skib, der fik lov til at sejle videre.

Efter hjemkomsten til København, holdt jeg en lille ferie, hvorefter jeg kom ombord i S/S *Amalienborg*, men med den gjorde jeg kun et par rejser, så blev den solgt. Jeg husker, at jeg mødte kaptajnen på trappen, og med gråd i stemmen sagde han: »Så styrmand, har de solgt vores skiv«.

Oktober 1916 kom jeg ud med S/S *Tuborg*, som lå ved Blå Pakhus i København og lossede korn fra Norfolk i Virginia. Efter at losningen var sluttet, skulle vi ud på samme tur en gang til. Først ballast til England, derefter en pligtrejse med kul til Lissabon og derfra til Norfolk i Virginia for at laste korn hjem til Odense og Ålborg.

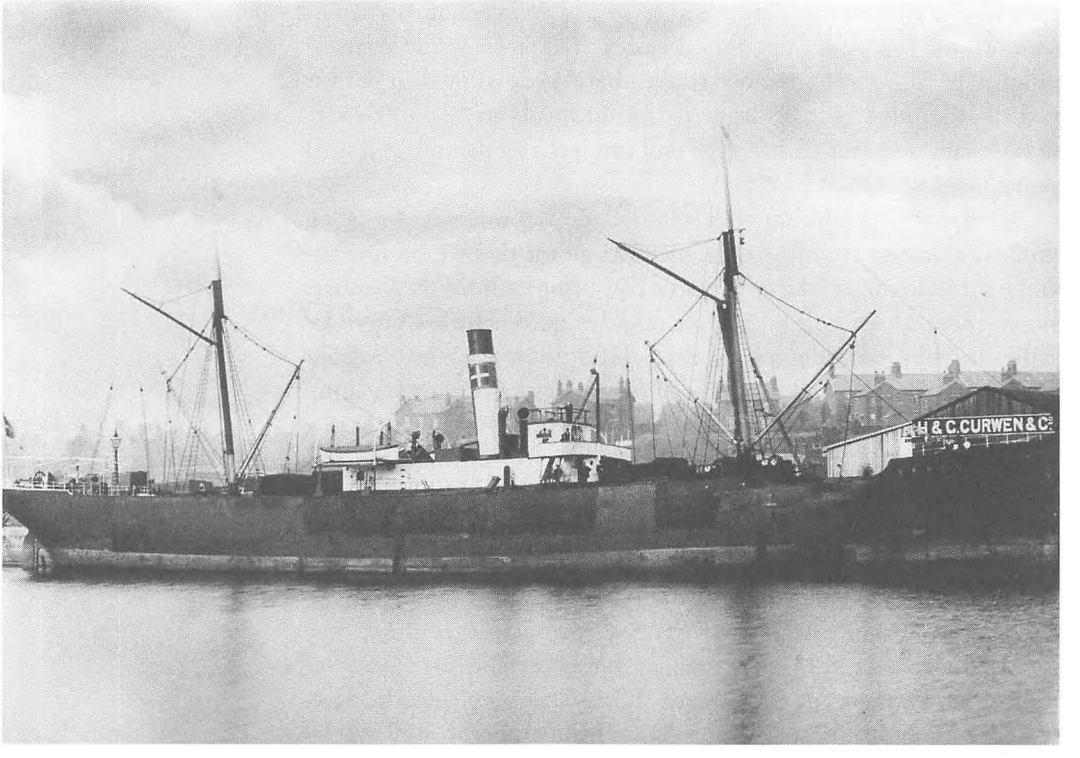
På rejsen over Nordatlanten blev vi stoppet af et engelsk kontrolskib, som sendte en officer samt mandskab ombord for at tage os ind til Kirkwall på Orkneyøerne for inspektion. Det menige engelske mandskab, der var sendt ombord, havde deres egen udrustning med og også deres romration. Om det var den, der var skyld i det, ved jeg ikke, men et slagsmål startede, og næste morgen havde alle englænderne nogle gevaldige blå øjne.

S/S Amalienborg: Fragtskib på 1.344 brt. Bygget 1884 på Burmeister & Wain til Dannebrog Rederi. Solgt 1916 til D/S Oceana. Solgt til Grækenland 1925 og forlist 1931. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).



Efter hjemkomst og udlosning i Ålborg og Odense gik vi til Sunderland for igen, som led i en pligtrejse, at laste kul til Lissabon. Derfra skulle vi så til Vestafrika for at laste jordnødder. Vi sejlede fra Ålborg lillejuleaften og kom således til at fejre jul i søen, jeg havde vagt, men kaptajnen kom op og løste mig af, så jeg kunne komme ned et par timer og hygge mig med de andre. Rejsen over Nordsøen forløb ellers godt, og vi lå en del tid i Sunderland, medens kullasten blev taget ombord. Nytår blev dermed fejret i Sunderland, og nogle dage efter afsejlede vi ad de minestrøgne ruter ned langs den engelske østkyst. Klokken 7.20 om morgenen den 11. januar 1917, da vi passerede Star Point, og jeg havde vagten, hørtes pludselig et kanonskud agten for os, og en kugle sang hen over skibet. Derefter fulgte endnu et skud, og projektilet vandede denne gang boven. Jeg stoppede straks maskinen og lod signalet »Min maskine er stoppet« hejse, hvorefter jeg varskoede kaptajnen, som straks kom på broen. Vi observerede nu en tysk undervandsbåd kommende op agten fra, og da *Tuborg* lå stille, varede det ikke længe, før end den var oppe på siden af os.

Da ubåden var kommet langs siden, blev vi beordret til at sætte en båd i vandet og bringe skibets papirer over. Bagbords redningsbåd blev så sat i vandet, og førstestyrmanden samt fire matroser gik i båden, og roede over til ubåden, hvor de fremviste papirerne. Ubåds-



S/S Tuborg: Fragtskib på 2.056 brt. Bygget 1915 på N. V. Scheepswerf voorheen Jan Smit Ablasserdam til Dannebrog Rederi. 1917 sænket i Den engelske Kanal med bomber af tysk ubåd. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

chefen blev selvfølgelig straks klar over, at *Tuborg*, der jo var i pligtrejse med kul fra England, var sænkbar, og førstestyrmand fik besked om at sejle tilbage og meddele kaptajnen, at besætningen ville få 10 minutter til at gå i bådene, før end skibet ville blive sænket.

Da bagbord side var læ side, blev bagbords redningsbåd bemandet med den del af besætningen, der hørte til den båd. Begge både var blevet forsynet med ekstra brød og konserves samt på mandskabets opfordring de tobaksvarer, vi havde fået med på udførsel.

Som nævnt lå skibet således, at styrbords redningsbåd var til luvart, og da der var en hel del sø, anmodede kaptajnen om at måtte vende skibet, hvilket også blev tilladt, men da kaptajnen var bange for, at det skulle tage for meget tid, opgav han det alligevel, og satte båden i vandet til luvart. Det gik også godt nok, men der var dog en fyrbøder, der ikke turde gå i båden, ham måtte vi så over og hente i læ side. Under alt dette var to tyske matroser gået ombord i *Tuborg* for at anbringe bomberne, der skulle sænke skibet, men først gik de på jagt efter brød og æg, derefter hentede de skibets kronometer, og hvad de kunne finde af sekstanter.

Alt dette foregik hurtigt, for de skulle jo også gøre klar til at sprænge skibet. Det foregik ved, at de først brød lugerne op, så der kunne komme luft ned i skibet, når det begyndte at synke. Dernæst hængte de bomber ud over skibssiden nogle tommer under vandet fire i hver side.

Da bomberne var anbragt, og der var signaleret klar over til ubåden, blev der fra denne råbt: »Schlag an«, hvorefter matroserne antændte lunterne og hastigt forlod skibet. Lunterne havde en tændingstid på nogle minutter, og tyskerne beroligede os med, at der var god til at komme bort. Vi lagde derfor ud fra skibet, men desværre så skibskatten sit snit til at hoppe ombord igen, og den gik ned med skibet.

Bomberne begyndte nu at eksplodere, de var antændt parvis, og skulle derfor også springe parvis, men det gjorde de ikke, til stor ærgrelse for tyskerne, da det at få dem til at springe samtidigt, åbenbart var en sport de gik højt op i. Efter nogle minutters forløb begyndte skibet at synke, samtidig med at det begyndte at krænge over til bagbord. Efterhånden som krængningen tog til, hørte vi hvorledes alting tog rovs, frokostbordet, kunne vi høre, blev hurtigt ryddet af.

Da vandet nåede ind på fyrpladsen og i maskinrummet, stod dampen op gennem skorstenen og maskinskylighterne med en sådan kraft, at aske og kulstumper blev slynget højt op i luften. Skibet blev ved at krænge over til bagbord, indtil lasten til sidst forskubbede sig, det fik skibet til at vende helt rundt, så det sank med bunden opad, hvorved bombehullerne kom til syne. Disse var meget store, ikke mindst når man tager i betragtning, at bomberne ikke var større end 1 kg. dåser. Også på det sidste gjorde lufttrykket sig gældende, og vi så flere store stykker kul blive slynget ud gennem bombehullerne og

flere meter op i luften. Derefter forsvandt det gode skib S/S *Tuborg*, og da søen slikkede hen over den sidste synlige plet, rejste vi os spontant og blottede vore hoveder.

»Schade«, sagde vores kaptajn, »Krieg ist Krieg«, sagde den tyske kaptajn. Der lå vi så, ret langt ude på havet og udenfor den normale sejlrute, som vi netop havde holdt os udenfor, i et forsøg på at undgå ubåde. Ubådens kaptajn tilbød at tage os på slæb til vi nåede ind i sejlruten, og kl. 9 om formiddagen var begge redningsbåde fastgjort til ubåden, slæbningen kunne begynde, og vi fik lejlighed til at fortsætte den afbrudte frokost. Der blev taget hul på smør, skinke og dåsepølser, til gengæld var det tyndt med drikkevarer, og vi sendte en bedrøvet tanke til de 4.000 flasker Tuborg øl, som vi vidste lige var gået ned med skibet af samme navn. Søen var forholdsvis rolig, så slæbningen foregik jævnt og behageligt. Nu var kaptajnen og førstemesteren, i hvis båd jeg sad, ret alvorlige mænd, så vi havde det ret trist, men ovre i førstestyrmandens båd, gik det lystigt for sig. Førstestyrmand Wendt var en glimrende fortæller, og han sad og fortalte historier, så mandskabet lå flade af grin hen over tofterne. Styrmand Wendt fortæller historier, sagde kaptajnen, da han så agter ud, men da han næste gang så en akvavit flaske gå på omgang i styrmandens båd, sad han stille – han var afholdsmand.

Hen ad eftermiddagen observeredes en damper, og der blev varskoet fra ubåden, at de ville kaste los, da de skulle dykke. Ubåden forsvandt, medens den fremmede damper styrede ned imod os og manøvrerede, så vi kom på siden af ham. Imidlertid dukkede ubåden op igen og satte signal til damperen, der viste sig at være S/S *Cuba* af Haugesund. Vi tog så førstestyrmanden fra *Cuba* med over til ubåden, hvor han fremviste skibspapirerne for ubådens chef. De viste, at *Cuba* havde været i timecharter mellem Bristolkanalen og franske havne. Den var derfor hjemfalden til sænkning, så også her fik mandskabet 10 minutter til at forlade skibet, hvilket styrmanden derefter kunne gå ombord og meddele kaptajnen.

Vi sejlede så styrmanden tilbage til *Cuba*, hvor de straks gik i gang med evakueringen. Det var nu blevet mørkt, og vi kunne tydeligt se fyrene fra Ushant. Kaptajn Winther gav derfor ordrer til at sætte sejl og styre efter lysene. Dermed sejlede vi væk fra nordmanden, hvad jeg aldrig har forstået, jeg mener, at vi skulle være blevet tilbage, for at se hvordan det hele udviklede sig. Vi sejlede altså bort fra stedet, det var nu blevet begsort nat, og vi holdt forbindelse med hinanden ved hjælp af morsesignaler. Vejret var roligt med en jævn brise og smult vande.

Jeg husker ikke, hvor længe vi havde sejlet, da vi observerede et dampskib, som styrede mod os, samtidigt med at det signalerede til os med en lampe. Vi svarede på signalerne, bjergede sejlene og holdt på årerne, til damperen var kommet frem, og vi kunne manøvrere på siden af den. Det viste sig så, at det var *Cuba*, som alligevel havde fået lov til at sejle, mod at de sejlede hen og samlede os op. Ubådschefen

ville ikke have folk liggende på det åbne hav, da han havde fået meddelelse om, at det ville trække op til storm.

Da vi alle var kommet ombord, anmodede kaptajnen på *Cuba* os om at hejse den ene af vores både ombord. De havde haft deres ene båd firet af, da de havde fået lov til at sejle videre, og havde ikke nået at få den med. Hele den menige besætning bestod af farvede folk, og derfor, påstod de, havde de ikke kræfter til at hejse båden ombord. Vi hejste den så selv ombord, og det var da også et usædvanligt hårdt slid at få hejst vores båd ombord. Næste morgen opdagede jeg så grunden, da jeg gik op i båden for at finde en pøs at vaske mig i. For samtidig undersøgte jeg alle blokkene, og der var ikke en eneste blokskive, der kunne dreje rundt. Værket var også defekt, så det undrede mig, at vi overhovedet havde været istand til at hejse båden ombord. Den anden båd havde vi da også taget på slæb.

Det vigtigste var dog, at vi var blevet reddet, og at vi blev godt modtaget af nordmændene. De gjorde alt, hvad de kunne for at gøre os det behageligt. Det var ellers ikke noget stort skib kun omkring 1.200 tdw., en gammel frugtbåd, oprindelig meget smukt indrettet med løvefødder og gesvejsninger, men nu var den nok lidt derangeret. Jeg fik anvist et kammer med en sofa ca. en fod bred og fuld af væggetøj, så der blev ikke meget søvn.

Som ventet trak det op til uvejr om natten, så det var godt, at vi var blevet taget op. Ved tretiden om natten var jeg henne og se til den båd, vi havde på slæb, da var den der endnu, men om morgenen var den borte.

Et par dage efter stod vi så ind i Bristol Kanalen, hvortil skibet var bestemt, og vi forlod med tak S/S *Cuba*, der skulle laste i Bristol til syrefabrikken i Kastrup. Det ville vi dog ikke vente på, vi ville hjem, og det skulle gå stærkt, men det var nu ikke så nemt, for alt var optaget, og det var svært at få skibslejlighed ud af byen.

Den danske konsul i byen fortalte os, at der var skibslejlighed i Hull. Så vi fik travlt med indskrivning og registrering, og det blev hen ad aften, før end vi kunne komme med toget og få noget mad, hvad vi ikke havde haft tid til at få i løbet af dagen. Fra *Cuba* fik vi nogle dejlige madkurve med i kupeerne, altså til officererne, for med hensyn til mandskabet var der blevet sørget for dem i løbet af dagen, der var både stegt kylling, bacon, brød og rødvin, så de kurve var vi ikke snydt med. Vi sad i aflåste kupeer, jeg formoder, det var en militær sikkerhedsforanstaltning, men et sted, hvor vi holdt særlig længe, blev vi dog lukket ud og fik lov til at strække benene. Da vi nåede frem til Hull, viste det sig, at der ikke var nogen hyre, så hvem ved, måske var det bare noget, konsulen havde bildt os ind for at slippe af med os.

I stedet gik vi så til kaptajn Petersen, daværende bestyrer af sømandshjemmet i Hull. Kaptajnen, førstestyrmand samt første- og andenmester blev indkvarteret på White Horse Hotel, medens tredjemester samt hovmesteren, kokken og jeg selv blev indkvarteret på

sømandshjemmets anneks. Det var vi ikke snydt med, og vi levede som grever sammenlignet med dem på White Horse Hotel, hvor maden var usædvanlig elendig.

Medens vi boede på hjemmet, kom der en morgen resterne af en norsk besætning fra et lille norsk træskib, lastet med spegesild, der uden varsel var blevet torpederet af en tysk ubåd lige uden for Humber flodens udløb. Hovmesteren var dansk, gift norsk og bosiddende i Haugesund, hvor båden hørte hjemme. Han var stor og meget fortvivlet, og jeg prøvede derfor at muntre ham op, nu da han var reddet, men han svarede, at det var ikke det, men han havde slået et menneske ihjel. Han havde, fortalte han, medens han lå og svømmede mellem spegesild og vragstykker, fundet en luge, som netop kunne bære ham. Så var der kommet en anden, der også ville op på lugen, men ham tog hovmesteren i nakken og holdt hans hoved under vandet, til han ikke sprællede mere. Jeg trøstede ham, så godt jeg kunne, og forklarede ham, at der ikke var noget at bebrejde ham, for det, han havde gjort, var et udslag af selvopholdsdriften. Hvem tør vel også dømme i sådan en sag. Når faren er løs, så er vildskabet vækket, som der står i Drachmans: »Den sidste parade«.

Efter at vi havde været i nogen tid i Hull, dukkede kaptajnen en dag op, og fortalte, at der nu var skibslejlighed, men der var kun syv pladser og de gik til dem på White Horse Hotel samt de øvrige på sømandshjemmets anneks. Jeg derimod, havde han bestemt, skulle blive tilbage og tage med besætningen hjem, og sådan blev det.

Jeg var derfor alene på annekset, idet den menige besætning boede på selve sømandshjemmet, og vi fortsatte så med at vente på skibslejlighed. Endelig kom den, og efter mange ceremonier og undersøgelser med afklædning og sligt blev vi endelig og under skarp bevogtning ført ombord i S/S *Ficaria* fra DFDS, der i årene omkring Første Verdenskrig lå i fast rutefart mellem København og Hull.

Før vi kom ombord, blev et morseapparat, som jeg havde, taget fra mig og deponeret hos kaptajnen på *Ficaria* med ordrer om at det ikke måtte udleveres til mig, før end vi var inde i »Danish waters«. En ung dame måtte aflevere et bykort over London, hvorfor ved jeg ikke, for nede i hjørnet på kortet var trykt »Made in Germany«.

Foruden *Ficarias* egen besætning var altså også mig og hele den menige besætning fra *Tuborg* ombord, foruden besætningen fra S/S *Viking*, også fra DFDS, der var blevet torpederet 3. januar 1917 på rejse mellem Sunderland til Setubal i Portugal, samt besætningen fra S/S *Sirius*.[25] Af de øvrige passagerer kan jeg huske DFDS's repræsentant i Rio, han havde sin frue og to små piger med, en af disse blev flere år efter kåret som skønhedsdronning i Rio de Janeiro.

På rejsen over Nordsøen fik vi meget hårdt vejr, men vi løb igennem det med forceret kraft, sejlplanen skulle jo overholdes, og skibet sejlede nærmest som en undervandsbåd det meste af tiden, men ved vagtskifterne blev der slækket lidt på maskinen.

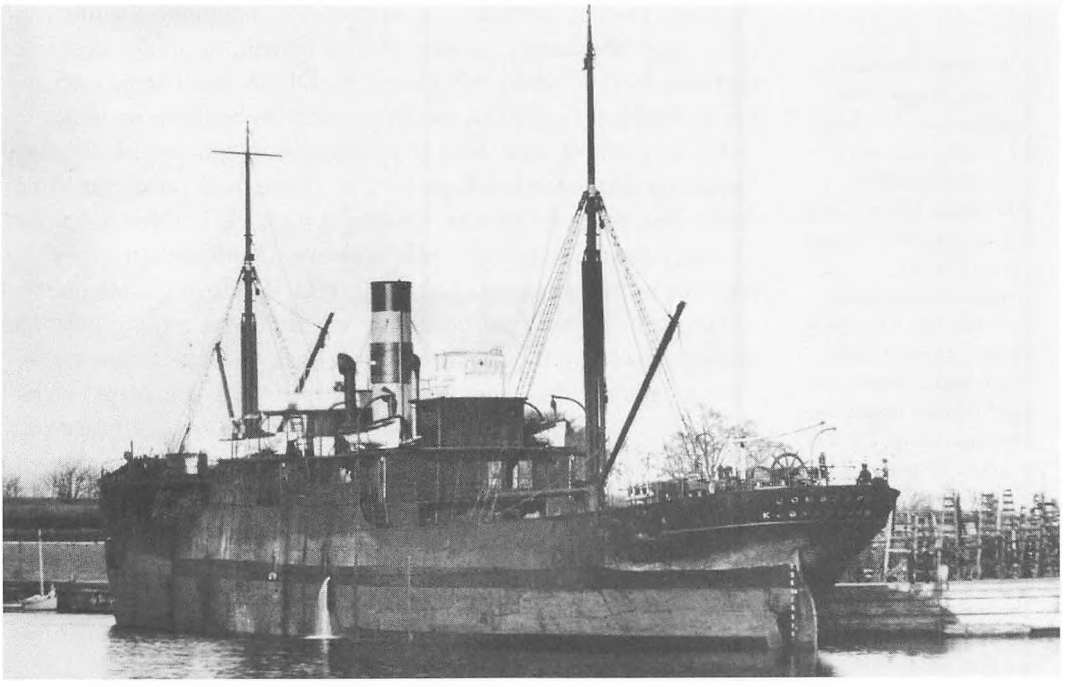
25. S/S *Viking*: Fragtskib på 760 brt. Bygget i 1883 i Renfrew som S/S *Achille* til et rederi i Dieppe. Solgt 1891 til DFDS i København og omdøbt til S/S *Viking*. Den 3. januar 1917, på vej fra Sunderland til Setubal med kul, blev S/S *Viking* sænket af en tysk ubåd, der anbragte bomber ombord i skibet. Besætningen blev taget ombord af det engelske hospitalsskib *Wandella* og sejlet til England. Det kan ikke bekræftes, at et dansk skib ved navn *Sirius* blev sænket under Første Verdenskrig, så her erindrer BDL måske forkert.

Passagererne havde under alt dette ikke den store appetit, og det var stort set kun os krigsforliste søfolk, der mødte op til måltiderne. Vi nåede dog efterhånden over Nordsøen, gennem Kattegat og ned gennem Sundet til København, hvor vi lagde til ved Nordre Toldbod. Den næste dag stod der i aviserne: »Da *Ficaria* lagde ind til Toldboden, var dækket fuldt af mørke sømandsskikkelser, det var besætningerne fra S/S *Tuborg*, S/S *Viking* og S/S *Sirius*«. Jeg undrede mig bagefter en del over, hvorfor vi var mørke. Udover journalister blev vi dog også modtaget af forhyringsafdelingen, så dem, der ikke boede i København, kunne få anvist logi. Jo, vi var hjemme igen.

Vinteren 1917 var streng, både sund og bælt var frosset til, og det foruden den uindskrænkede ubådskrig[26] gjorde, at der var stor mangel på brændstof. Det, der var, slog slet ikke til i den strenge kulde, så vi måtte købe pillekoks til meget høje priser.

Da vi kom hjem fra Hull, fik vi udbetalt tre måneders hyre, det var også nødvendigt, for chancerne for at komme ud igen var meget ringe, dels p.g.a. af frosten, men nok mere fordi skibene grundet ubådskrigen lagde op, efterhånden som de kom hjem. Foråret kom, og der var stadig ingen hyre at få, og vi fik derfor yderligere tre måneders gage, det lyder måske af meget, men aktionærerne fik 135% i udbytte.

I de første dage af juni, fik jeg så ordre til at rejse til Helsingør og gå ombord i S/S *Jomsborg*, som skulle til København for at blive lagt op. Vi sejlede til Langelinie, hvor vi lå sammen med mange andre



S/S Jomsborg: Fragtskib på 1.888 brt. Bygget i West Hartlepool 1896 til Dannebrog Rederi. 1932 solgt til ophugning i Norge. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

skibe, deraf flere fra Dannebrog. Førstestyrmanden og jeg skulle gå vagt på den under oplægningen for senere at mønstre ud med den. Hvor længe vi lå ved Langelinie, husker jeg ikke, men jeg husker, at det blev en dejlig sommer. Havde vinteren været kold, så blev sommeren til gengæld varm og tør. Vi fik dog ikke det hele med, for midt på sommeren fik vi ordrer til at afgå til USA, for at hente en last korn i Norfolk eller Philadelphia.

Med en god ladning sandballast på agterdækket, sejlede vi så, for at undgå de tyske ubåde, op gennem den norske skærgård, nord om Island og ned gennem Danmarks Strædet til Halifax, hvor vi smed sandlasten overbord. På rejsen fra Halifax til Norfolk, hvor vi skulle laste hvede til København, begyndte vi at sætte kornskotter op med det træ, vi havde ombord, for så senere at lave skottene færdige, når vi kunne få noget mere træ i Norfolk. Men straks da vi var nået frem til Norfolk, kom en mand fra United States Shipping Board ombord og fortalte, at skibet var overtaget af dem, at de havde sat os under administration af det amerikanske rederi Ward Line, og at vi i stedet for korn til København skulle laste kul til Havanna.

S/S *Jomsborg* blev ført af kaptajn H. Albertsen, en dygtig sømand og navigatør og et fint, roligt og besindigt menneske. Så da mandskabet kom og ville have amerikansk hyre, nu da vi var kommet under amerikansk administration, hvis ikke ville de afmønstre, valgte kaptajn Albertsen med det samme at sætte alle på den noget højere amerikanske hyre. For som han ræsonerede, da vi alligevel skal betale den høje amerikanske hyre til de folk, vi får ombord her, og som vi ikke kender, kan vi lige så godt betale den til dem, vi kender, og som vi ved er gode søfolk. Så vi beholdt mandskabet indtil videre, de begyndte først at falde fra, efterhånden som de hentede sig »små erindringer« nede i Vestindien og i Mexico.

Foreløbig havde Ward Line chartret os for tre måneder, så vi tog vores kullast ind og sejlede til Cuba. I Havanna mødte vi et andet Dannebrog skib, S/S *Stegelborg* ført af kaptajn H. Lund. Han havde det ikke godt i den stærke hede, følte sig syg og mente, at han var ved at dø. Det var i sommeren 1917, og nu i oktober 1955, netop som jeg skriver dette, hører jeg, at han er død nede i Bagenkop, så han fik dog 38 år mere.

Indsejlingen til Havanna er en oplevelse og nok en af de smukkeste i verden. Den er ikke særlig bred, kun omkring 1.000 fod, men snart efter udvider den sig og danner en stor naturhavn med ankerplads for mange skibe foruden anlægskajen og flere moler. På bagbord side ligger den gamle fæstning Castillo del Morro, oprindeligt anlagt i 1587 af Philip 2. af Spanien, men op gennem tiden er den blevet meget forandret og ombygget. På den anden side ligger Castillo de la Punta, som er noget ældre, men også det er blevet stærkt ombygget.

Havanna er en smuk by: »City of Charm« med parker og anlæg,

26. Den uindskrænkede ubådskrig blev indført 1. februar 1917. Den indebar, at alle farvande omkring England, Frankrig og Italien blev erklæret for krigszone, og at alle skibe, også neutrale, der sejlede ind i disse områder, ville blive torpederet uden varsel.

små snævre gader og brede boulevarder, af hvilke den mest kendte er Passo el Prado. Boulevarderne bliver dog først rigtigt befolket om aftenen, når det er køligt, for så kommer indbyggerne ud for at promenere. I parkerne var der orkestre, der spillede, eller man kunne gå ned til kysten og promenere langs med Avenida del Golfo, hvor man også kunne følge den lette brise fra havet.

Ellers var det, på Cuba eller i Mexico, en oplevelse at gå ind i byernes parker for at lytte til musikken. Der blev spillet hver aften de fleste steder. Byerne derovre er jo grundlagt af spanierne, og de fleste af dem er bygget op omkring et større anlæg, der ligger midt i byen. Her samles om aftenen, når heden er gået af luften, byens beboere og promenerer, medens musikken spiller. De ældre sad på stole og bænke og hvilede benene, medens de unge piger og mænd promenerede hver for sig, idet de unge piger med deres anstændighedsdamer gik den ene vej, medens de unge mænd gik den anden, så de havde mulighed for at se hinanden og flirte.

I Santiago var der ikke nogen, der promenerede, når orkestret fra den amerikanske garnison spillede. På den måde demonstrerede cubanerne deres modvilje mod USA. I Sagua la Grande lå promenaden nede langs vandet, meget smukt og omgivet af kokospalmer. Her var som regel masser af jordkrabber, der normalt holdt til i havstokken, men hvis de vidste sig med deres mægtige klør oppe på promenaden, kom mordlysten op i de små cubanere, for så fór de efter dem og spiddede dem med deres spidse skohæle, og derefter fik de et spark ud i vandet.

Medens vi lå i Havanna, blev de tyske skibe i havnen overtaget af de amerikanske myndigheder, derefter kom de i dok, før de blev sat i fart af deres nye ejere. Det var et fantastisk syn at se dem i dokken, sådan som de var tilgroet. Skrue og skruehul var en stor kompakt masse af langhalse, ligesom de sad i et ca. 30 cm. tykt lag over hele skibsbunden. Til sidst måtte amerikanerne hente eksperter ovre fra Key West for at lade dem fjerne det.

Efter udlosningen af vores kullast gik vi til Cardenas lidt øst for Havana, hvor vi lastede sukker til New York. I New York lastede vi så stykgods til enten Cuba eller forskellige havne i Mexico. Rækkefølgen af de mange anløbspladser husker jeg ikke længere, men jeg kan huske enkelte af rejserne.

På en af dem gik vi til Port of Mexico for at laste farvetræ. Ved ankomsten dertil kom en gammel mand ombord og sagde: »Goddag, jeg er stuveren« på flydende dansk. Han var fra Kalundborg, men havde ikke været hjemme i 50 år. Nu var han 72 og gift med en ung pige på 30 og havde flere sønner, der arbejdede som kranførere på kajen i Port of Mexico, der var et stykke rent Wild West. Der lå et kavaleriregiment i byen, hestene var holdt i et stort indelukke, og hver nat forsvandt der et par okser fra de lokale bønder. Sådan fik soldaterne lidt mad.

Vi sejlede så mod New York med farvetræet, det var ved at blive koldere, og det bevirkede, at alt det kryb, der var i træet, søgte mod varmere steder som: bunkers, fyrplads og mandskabslukafer. Det var ikke rart eller særligt sikkert med alle disse småslanger og skorpioner, så mandskabet forlangt ekstra tillæg, men det fik de nu ikke.

Under anløbet af de forskellige havne i USA kom vi ud for mange mærkelige episoder fra toldvæsenet og emigrations myndighedernes side. En gang i New York under en inspektion kom en af dem triumferende ned i kaptajnens kahyt med favnen fuld af søkort: »Look, I found some charts«, sagde han triumferende. »Well«, svarede hans chef, »the captain is allowed to have some charts on board, so you will have to put them back«. En anden gang havde de fundet en sæk cement for meget. Vi havde to sække, hvoraf den ene var helt forstenet, og efter lang tids udredning om hvad, man evt. kunne bruge én sæk cement til, forlangte de den ene udleveret. Det fik de så, vi gav dem den forstenede, hvorefter vi med stor fornøjelse så dem slæbe af sted med dagens fund.

En anden gang fandt de en 1 liters benzin dunk, som vi havde til en blæselampe nede i maskinen. Den blev straks beslaglagt, for som de sagde, vi kunne jo udlevere benzinen til en tysk ubåd. Derefter gav de tilladelse til, at skibet blev lastet, først med 1.000 kasser petroleum efterfulgt af 1.000 kasser benzin.

På en rejse op til New York blev vi engang på højde med Cape Hatteras prajet af en norsk bark, 60 dage i i søen fra Venezuela, der var ved at løbe tør for både vand, proviant og det for mandskabet værst tænkelige: tobak. De blev så forsynet med så meget, som vi kunne undvære, og det uagtet kaptajnen overfor de amerikanske myndigheder havde skrevet under på, at han ikke ville afstå proviant eller andre forsyninger til nogen hverken i land eller på søen. »Det bryder jeg mig ikke om«, sagde kaptajn Albertsen. »Jeg rapporterer det, når vi når frem, og så får vi se, hvad de gør, jeg har jo bare gjort min sømandspligt«. Så vi udleverede og fortsatte derefter rejsen, medens nordmændene råbte hurra efter os.

Ved ankomsten til Sandy Hook kom en amerikansk flådeofficer ombord og spurgte, om vi havde noget at rapportere vedr. undervandsbåde, miner eller andet. Kaptajnen svarede, at det havde han ikke, men han havde afgivet noget proviant til en gammel norsk bark. »Jamen det må De jo ikke«, svarede flådeofficeren, »det kunne jo være en tysk ubåd«. »Nåh« svarede kaptajnen, »Jeg kender da nok forskel på en ubåd og en gammel norsk bark«. »Hvordan ser en bark da ud?« spurgte flådeofficeren, og han mente det.

Det var i det hele taget mærkelige mennesker, der i de år meldte sig tjeneste i den amerikanske flåde. Således stillede mange, der var i besiddelse af en lystbåd, sig til rådighed for flåden for at gøre tjeneste i kystbevogtningen. Så lå de ud for kysten, hyggeligt til ankers, og med ejeren i flot uniform henslængt i en dæksstol. Når et handels-

skib passerede, satte han en råber for munden og råbte: »Have you been inspected?« Når vi så svarede bekræftende, råbte han uden at undersøge det nærmere: »All right proceed«.

På andre områder kunne de ellers nok finde ud af at undersøge sagerne, og havde også deres spioner ude alle vegne. I Philadelphia blev tredjemesteren og jeg således indkaldt af imigrationsmyndighederne, idet vi var tiltalt for, under et besøg i Vera Cruz nede i Mexico, at have besøgt en tysk restaurant, hvor jeg havde talt tysk med værten. Vi indrømmede så, at det var rigtigt, men vi havde ikke talt tysk med værten, før end han begyndte at tale tysk til os. Hvilket formentlig var sket, fordi han kunne høre, at vi talte dansk til hinanden. Og, fortsatte vi, det der i første omgang havde fanget vores opmærksomhed, var ikke, at stedet var tysk, men skiltet udenfor med »Cerveza fria de baril« (koldt øl på fad), for det var varmt, og vi var lige kommet i land fra en lang rejse. Vi kunne også fortælle, at medens vi var på den omtalte bar, var der kommet et selskab af tyskere ind, og da de antog os for amerikanere, begyndte de at synge smædesange om Uncle Sam for os. Så klarede vi frisag i denne omgang.

Engang lå vi i Laguna del Carmen i Mexico for at laste mahognistammer. Dem blev der nemlig under krigen brugt mange af oppe i USA til flyvemaskinestel, Laguna del Carmen var ellers en hyggelig lille by, men en nat oplevede vi et frygteligt uvejr. Vi lå med begge ankre ude og agterfortøjning ind til land fastgjort til nogle palmetræer. Midt om natten kom uvejret med en storm fulgt af torden, lyn og regnskyl. Det stormede, så vi ikke kunne gå oprejst på skibet og havde svært ved at holde os fast. Også agterfortøjningerne blev sprængt, det mente vi, da det skete, men den næste dag viste det sig, at det var palmetræerne, der var blevet revet op med rode. Skibet svingede nu rundt op i ankrene, og der var ikke andet at gøre end at håbe, at de kunne holde. Det gjorde de, men vi havde et mægtigt arbejde, den næste dag, med at få udredet wirer og palmetræer og med at få skibet på plads igen.

Mahognistammerne blev sejlet ud til os i store flåder, hvorfra de blev hevet ombord direkte fra vandet. Det var ikke alle stammerne, der var fældet med sav, en del var hugget med økse. Disse sidste blev så savet rene, medens de lå i vandet. Det blev ordnet af mænd, der stod i vandet med store skovsave. En morgen, da det regnede stærkt, kom de ned til stranden, hver af dem inde under en stor paraply. Så satte de paraplyen fra sig, vadede ud i vandet, til det gik dem til armhulerne, hvorefter de genoptog savearbejdet.

Det var også her, vi traf en gammel dansker fra Kerteminde og nu fører på en bark fra Venezuela. Den lastede mahogni til New Orleans. Vi traf ham senere i Laguna del Carmen og på andre pladser rundt om i Gulfen.

En enkelt rejse var vi i Savannah i Georgia med en ladning sukker, det var sommer, og det var meget varmt. I Savannah havde man den

ordning, at besætningerne ikke måtte sove ombord om natten, derfor var der en hel del små boardinghouses og hoteller, hvor man kunne bo. Nu lå vi et stykke udenfor byen, og vi lossede om natten, derfor måtte der gerne være en styrmand, en mester og en donkeymand ombord.

I byen boede også, langt ude langs floden på en øde strækning, en særling af en gammel dame. Hun havde fået den idé, at hun skulle vinke til alle de skibe, der var for udgående, hvis ikke ville det pågældende skib forlise. Om dagen vinkede hun med et hvidt klæde og om natten med en lanterne. Hun stod også i forbindelse med mæglerne i Savannah, således at hun altid var klar, når et skib var for udgående.

Julen 1917 fejrede vi i Progreso på nordkysten af Yucatan Halvøen. Aftenen blev fejret på dansk vis med gåsesteg serveret i kaptajnens kahyt. Da vi var færdige der, gik vi unge hen i messen og fortsatte, derfra bar vi senere supercargoen tilbage til hans kahyt.

Progreso har en stor eksport af sisal, tørrede fibre fra agave, som bruges i høstbindegarn og andet tovværk. Vi sejlede adskillige ladninger af det fra Mexico til New Orleans, Boston og Plymouth i Massachusetts. Med tilbage til Progreso havde vi stykgods og levende kreaturer. Dyrene blev losset på en måde, der nok kun var lovlig i Mexico. Idet en strop blev lagt rundt om hornene på dyret og op til en lossebom inde på kajen. Et muldyr trak så via lossebommen dyret op af lasten, hvorefter det blev svinget ind over kajen og firet ned, ved at muldyret blev drevet baglæns. Det gik hårdt for sig, og undertiden brækkede dyrene da også et ben eller to, når de blev sat for hårdt på kajen. Det hændte også, at dyr var døde på rejsen ned til Mexico. De blev så smidt i havnebassinet, og det var lige mad for hajerne. I løbet af et øjeblik var vandet pisket til blodigt skum.

Indtil da havde mandskabet, på trods af vores advarsler om hajer, ellers ofte taget sig en badetur fra stillingerne udenpå skibet, når de var ude at male udenbords, men efter at have set, hvordan hajerne angreb de døde kreaturer i havnebassinet, kunne de nok holde sig væk. Ja de forlangte endda at få en ende om livet, det havde de ellers tidligere afslået. Vi fangede også en stor 17 fods haj, det var en slem krabat at få nedkæmpet, men vi havde tre tørne til en spilkop med 2½ tomme manillaline, så da hajen bed på, blev der straks sat damp til, og vi hev den op under hækken, hvor kaptajnen satte et par revolverskud i nakken på den. Maven på den blev sprættet op, men vi fandt ikke noget interessant. Kæberne havnede i skolesamlingen på min søns skole.

Anlægsbroen, vi lå fortøjet ved, var bygget ovenpå en jernkonstruktion, der var gennemrusten og i en forfatning, så det hele stod og rokkede fra side til side. Det var værst at ligge fortøjet til læ side, for så fik man alle de knubs og stød, som skibet til luvart gav broen. Jeg har dog siden fået at vide, at firmaet Christiani & Nielsen senere har bygget en solid cementpier til afløsning for den gamle rustne.

I løbet af 1917 begyndte de tyske ubåde at operere i amerikanske farvande, og vi begyndte derfor at sejle tæt inde under kysten, når vi sejlede på østkysten af USA, ligesom vi, for at undgå ubåds angreb, benyttede Long Island Sound, Cape Cod Kanalen samt farvandet indenfor Nantucket. Det fortaltes, at de tyske ubådsbesætninger var så frække, at de nogle aftener gik i land i Boston og Plymouth Massachusetts for at gå i biografen.

Det hændte også, at man hørte sit modersmål på steder, hvor man ikke havde forventet det. Således kom vi engang fra Boston gennem Cape Cod Kanalen, vi havde en marinevagt ombord, som blev kommanderet af en løjtnant, og af ham blev vi tiltalt på fejlfrit dansk. Det viste sig nemlig, at han havde været vagt på ambassaden i København.

Skønt Mexico var neutralt, havde USA en lille flådebase i Tampico, og det hændte, at de lavede en rask lille krig for at afgøre selv lokale mellemværender. Således var nogle officerer fra Ward Lines S/S *Montesuma*, der grundet krigen var bevæbnet, engang kommet i klammeri på en beværtning angående betalingen af en ølregning. Politiet blev hentet, og officererne måtte trække sig tilbage til deres skib, hvorfra de så rettede skibets kanon ind over byen og affyrede en salve. Et amerikansk krigsskib fra flådebasen gav sit besyv med, og da mexicanerne så, at det var alvor, opgav de kravet om at få regningen betalt, og roen var genoprettet.

På en anden rejse, hvor vi også lå i Tampico, skulle der være valg til guvernør over delstaten omkring Tampico. En aften under opholdet ville vi ind til byens park for at høre en koncert, men en værtshusholder, hvor vi var inde og få en øl på vejen, frarådede os at gå derop, da der udover musikken også skulle være vælgermøde, hvor en af kandidaterne skulle holde tale. Vi gik alligevel derop, musikken spillede, og alt var fredeligt, men pludselig stoppede musikken, og alle musikerne løb ned fra tribunen og ud af parken fulgt af det meste af publikum. Kandidaten var ankommet, og han skulle mødes med musik og publikum. Vi fulgte efter, og alt var stadig roligt, lige til en mand stoppede en sporvogn og hoppede op på bagperronen og begyndte at tale. Det varede ikke længe, før end det første skud faldt, taleren havde sagt sit sidste ord, og det blev signal til almindeligt skyderi over det hele. Vi fik travlt med at komme af vejen og sikkert ombord i vores skib. Nogle dage efter fulgte valgdagen, og en af kandidaterne blev valgt med almindeligt flertal, men midt under sejrsfesten trådte præsident Caranza ind i salen, pegede på modkandidaten og sagde: »Den mand er valgt«.

Mexicanerne var heller ikke særligt hurtige. Engang da vi skulle ind til Port Mexico, var fyret slukket, skønt det var aften, så vi måtte ligge udenfor til det blev lyst, og vi kunne sejle ind. Da vi så var kommet ind til havnen, fik vi at vide, at fyrmesteren var død 14 dage forinden, men at der endnu ikke var udpeget en ny fyrmester. Da vi skulle sejle, var der stadigt ikke fundet en ny fyrmester, så fyret var

stadigt slukket. Ward Line's agent ville have, at vi skulle sejle alligevel, men det nægtede kaptajn Albertsen, så vi blev liggende til om morgenen.

Vi var begyndt at fiske som supplement til den almindelige kost. Jeg troede ellers ikke, at det kunne lade sig gøre, idet skruevandet ville være i vejen for fiskelinen, men jeg blev overbevist om noget andet. Det skete, da vi fik ny kok ombord. »Pulver Petersen« blev han kaldt, og han havde engang været en anset mesterkok på Korsør-Kiel båden, men af en eller anden grund havde han måttet tage billetten, og nu sejlede han i Caraibien.

En dag kom han med line og krog og satte det ud agter. Jeg tillod mig at udtale min tvivl om, hvorvidt det kunne lade sig gøre, men jeg blev snart overbevist om noget andet, for det varede ikke længe, før end Pulver Petersen halede en dejlig stor fisk ombord. Efter den tid havde vi altid en fiskeline slæbende agter, og kokken forsynede os på den måde med fersk fisk. Pulver Petersen vidste, at rundt om Cape St. Antonio på Cuba stod nogle dejlige store karpelignende fisk, som han kaldte redsnappers. I Florida Strædet gik den frygtede barracuda, som man skulle være hurtig med at få halet ind, så snart der var bid, for ellers kunne det nemt kun være et skelet, man fik ombord. Så snart barracudaer så en fisk, også en af deres egne, blive fanget og dermed svækket, faldt de over den.

Under en indsejling til St. Jago på Cuba havde jeg sendt folkene hen for at hale loggen ind, de spurgte mig så, om de skulle tage fiskelinen først. »Nej«, svarede jeg, »lad bare den stå til sidst«. Da de havde fået loglinen ind, kunne vi se, at der var bid på fiskelinen, og ind halede de en mægtig guldmakrel. Den kom på aftensbordet, stegt i olie med løg og tomater, rigtig på cubansk manér.

I Mexico købte vi papegøjer. De kostede 1 $ pr. styk, og oppe i USA kunne vi sælge dem for 5-10 $ stykket. Vi havde derfor altid mange papegøjer med, når vi sejlede fra Mexico. For det var jo en udmærket forretning, men Pulver Petersen kunne snakke papegøjesprog og kunne altid få skibets papegøjer til at skræppe op fra for til agter. Når han råbte sætninger som: »Aculitea la papa a la Portugal«, eller hvad det nu var, så stemte papegøjerne i med noget, der lignede. Det larmede forfærdeligt, men lød morsomt, undtagen for dem der havde frivagt og prøvede på at sove.

Som nævnt tidligere havde vi en supercargo ombord, engang på vej fra Vera Cruz, da han og jeg var nede i lasten, ville han tjekke en stor kasse med fodtøj, som havde været brudt op. Det viste sig så, at kassen var fuld af gamle slæbere, idet havnearbejderne havde forsynet sig med de nye sko og smidt deres gamle op i kassen. Det var ikke første gang, at der var blevet stjålet fodtøj, og til sidst gik man over til at sende venstre og højre sko med hver sin båd.

Det var i det hele taget utroligt, så meget der blev stjålet nede i Mexcico. Politi og toldvæsen var de værste, så det nyttede ikke meget

at sætte dem til at passe på. Når de havde været ombord, var det ikke altid, de nåede at få alle deres tyvekoster med sig i land, og vi fandt bagefter store »reder«, hvor de havde gemt alt muligt: sæbe, konserves, tøj, værktøj, legetøj og meget andet.

På en rejse fra Havanna til Progreso i Mexico skulle vi egentlig sejle i ballast, men det endte med, at vi i sidste øjeblik fik 2-300 tons stykgods med foruden en bil, som en tysker, der boede i Progreso, havde købt i Havanna. Det var mørkt, da vi havde fået stykgodset ombord, vi havde travlt, så bilen blev sat ned i lasten ovenpå garneringen, tværskibs, som sidste colli, og vi sejlede.

Vejret var fint og roligt, men ud på natten, da vi var kommet klar af land, begyndte skibet at rulle noget, og snart efter hørte vi nogle bump nede fra nr. to lastrum. Vi tog så lugerne af, for at se hvad det var, det viste sig så at være bilen, der var gået i drift og nu rullede frem og tilbage mellem to lugestøtter. Vi havde ellers smidt et par sække sukker foran og bag hjulene, men vi havde glemt at trække håndbremsen, så bilen havde arbejdet sig løs og taget rovs. Nu stod den og bankede frem og tilbage mellem lugestøtterne, hvad nok kunne ses både for og agter på bilen. Det var da også med noget blandede følelser, at tyskeren genså sin bil, da vi lossede den i Progreso.

En rejse lastede vi stykgods i New Orleans til Tampico i Mexico. Blandt godset var også tilbehøret til en oliepumpestation, indbefattet to dampkedler af 12 tons stykket. Disse skulle have været lastet på dækket, men kaptajn Albertsen mente, at de var for tunge, og forlangte dem i underlasten. Havnearbejderne blev dog ved med at laste stykgods, indtil lugerne var fulde, idet de troede, at de så kunne få kaptajnen til at tage kedlerne som dækslast, men den gik ikke. En søndag morgen kom de med de to kedler for at sætte dem ombord, kaptajnen forlangte dem i underlasten, stevedoren tilbød ham 500 $ under bordet, hvis han tog dem som dækslast, men der var ikke noget at gøre. Stykgods blev hevet op, indtil i hvert fald den ene kedel kunne komme i underlasten, den anden opgav de og sendte med et andet skib.

Med det samme vi er ved kaptajn Albertsen, husker jeg en lille oplevelse fra New York. Det var den 31. december 1918, og vi var ikke mere i charter for US Shippingboard, men skulle i ny charter for Furness Witty. Da vi skulle til at have last ombord, kom kaptajn Albertsen og spurgte mig, om vi kunne melde lasteklar kl. 13, så kunne vi for hans skyld begynde at laste, hvornår vi ville. Hvis vi kan, skal jeg nok tænke på både Dem og folkene, meddelte han. Lastrummene blev klar til kl. 13, og da jeg samme eftermiddag kom hen til kaptajnen i kahytten, gav han mig en kuvert med fem nye 10 $ sedler. Det var lige til et guldarmbånd til min kone.

Kaptajn Albertsen har siden juni 1934 nydt et velfortjent otium i villa »Jomsborg« i Ommel. Da han gik på pension, var det mig, der løste ham af i S/S *Aalborg*, det havde han stillet som betingelse.

Efterhånden som tiden gik, og vores folk, som vi havde haft med hjemmefra, mønstrede af, fik vi forskellige besætninger ombord. De var ikke altid lige heldige, og ofte måtte kaptajnen løse dem ud af arresten. Bedst var det, når vi kunne få fat i nogle spanioler, for de drak ikke. Til gengæld var reglerne så, at så snart skibet var i havn og fortøjet, måtte de afmønstre, og det benyttede de sig ofte af. Vi kunne ikke engang forlange, at de skulle klare op, og ofte stod vi uden besætning og måtte hyre løsarbejdere, men det vænnede man sig til.

Ellers gik tiden derovre i Caraibien, uger blev til måneder, der blev til år, og endelig nåede vi frem til den 11. november 1918, da der blev sluttet våbenstilstand. Vi lå i Texas City, lige overfor Galveston, og mærkeligt nok tog amerikanerne meddelelsen om våbenstilstanden meget roligt til at begynde med. Men senere gik det op for dem, hvad der var sket, og de kom ombord og forlangte skibet pyntet med signalflag. Nej, svarede vi, ikke så længe der bliver arbejdet ombord. Stevedoren forlangte, at arbejdet skulle fortsætte, det var dog kun negerne, der arbejdede, til sidst blev det også for broget for dem, og de nedlagde arbejdet og gik i land. Så kom signalflagene op, og vi fløjtede alt vandet af kedlerne. Bagefter blev vi inviteret ind i kahytten for sammen med kaptajnen at drikke et glas på krigens ophør, og på at der nu endelig var en mulighed for at komme hjemover.

Dagen efter fortsatte vi tillastningen, og da skibet var tillastet, sejlede vi til Havanna og derefter til Cardenas for at laste sukker til Boston. Vi kom dermed til at fejre julen i Boston, og det skete i kahytten efter alle kunstens regler og traditioner. Sne og is havde vi også, i modsætning til året før, da vi havde fejret julen i Mexico.

Anden juledag var vi til julefest i den danske kirke, hvor vi blev modtaget af en gammel kone, som modtog os med ordene: »Nå, I kú da finde op te vos«. Vi kom i snak med flere dansk-amerikanere, og vi blev spurgt, hvad vi syntes om Amerika. Og vi svarede, at vi syntes, at der var rart, men at vi ikke kunne tænke os at bo der. Det forstod de godt, for flere af dem ville også rejse hjem, hvis de havde muligheden for det, og mange af dem var i det hele taget ikke særligt begejstret for Amerika.

Præsten talte om julen og dens betydning, men han fandt det fortvivlende, at selv rettroende jøder var begyndt at fejre jul med St. Claus og alt det der. »It is up to the limit«, som han ivrede. Jeg tror, at han senere kom hjem og fik et embede i Danmark.

Da vi havde losset sukkerlasten, gik vi til New York, hvor vi som ovenfor nævnt startede et nyt charter, og efter nytår lastede vi kobber til Genua. Det var midt under den spanske syge, og *Jomsborg* gik heller ikke ram forbi. Seks mand blev kørt på hospitalet, deriblandt vores tredjemester og en matros fra Dragør ved navn Løber. Han blev senere lods ved Københavns Lodseri og derefter lærer ved sømandsskolen i Sønderborg.

Den spanske syge havde vi mødt tidligere under et ophold i Ha-

vana, men uden at vi blev ramt. Det skønt vi trodsede forbudet mod at gå i land. En Faxebåd, vi mødte, og som senere sejlede fra Havana til Europa via USA, havde flere tilfælde, og måtte gå ind i Halifax for at aflevere flere døde deriblandt skibets andenmester.

Imidlertid fik vi vores kobberlast ind og afsejlede til Europa. Tredjemester måtte vi efterlade på hospitalet, men nu var også andenmester blevet syg og måtte gå til køjs med så høj feber, at han næsten var bevidstløs. Så førstemester måtte klare sig med den ny påmønstrede tredjemester.

Efter et par dage i søen blev andenmesterens tilstand meget forværret. Feberen steg, og han mistede fuldstændigt bevidstheden. Vi var fuldstændigt sikre på, at nu var det slut og havde allerede forberedt hans begravelse, men andenmesteren var en stædig jyde, og i løbet af de næste to-tre dage rettede han sig op, kom igen til bevidsthed og begyndte at tage næring til sig. Det skønt hans negle allerede var blevet blå, hvilket normalt er et sikkert tegn på, at det er ved at være slut. Nu fik han det bedre, kom sig ret hurtigt og kunne igen overtage sin vagt.

Værre gik det med tredjemesteren, der lå tilbage på hospitalet i New York. Han fik en lungeoperation, lå med dræn i lungerne hen til juli måned og nåede ikke hjem til Danmark før i august, men han overlevede.

Rejsen over forløb let og behageligt, skønt det var midt om vinteren. Vort første møde med Europa var, da vi anløb Gibraltar for bunkers. Da vi kom til Genua, var det forår, men Genua var en by, der var blevet hårdt ramt af krigen, og det var endnu meget knapt med fødevarer ikke mindst kød. Vi havde således en hund med ombord. Det var en, kokken, i en kæmpebrandert den sidste aften i New York, havde fået med ombord. Da vi så kom til Genua, var der en italiensk dreng, der gerne ville have den. Det fik han lov til, men da vi spurgte ham, hvad han havde tænkt sig at bruge den til, svarede han: »Spise den«. Så fik han og hans familie da mad den dag, og hunden kunne komme til at gøre lidt gavn.

Det var tydeligt, at Genua havde været gennemgangslejr for allierede soldater, og det var sørgeligt at se den kvindelige ungdom, når værtshusene lukkede, og de slingrede afsted med deres mere eller mindre fulde engelske eller amerikanske soldater. Også antallet af tyverier var steget betragteligt.

Efter udlosning i Genua gik vi til Melilla i spansk Marokko, hvor vi lastede til Barrow in Furness. Derfra gik vi så til Cardiff, hvorfra vi igen gik til Middelhavet. Derefter fortsatte vi med endnu nogle rejser mellem UK og Middelhavet med anløb i West Hartlepool, Furness, Whithy, Antwerpen, Palermo, Sevilla og Carlo Forte på Sardinien.

Under et af vores ophold i Palermo mødte vi en amerikansk født italiensk underofficer, der talte glimrende engelsk. Han tog os rundt

i byen og forklarede om de mange smukke bygninger og mindesmærker. Dog kunne vi ikke få ham med ned i kælderen under det gamle Capucinerkloster. Det turde han ikke, og han var ellers dekoreret med flere medaljer og krigskors.

Senere gik vi selv ned i kælderen under klostret, hvor vi så de mange mumier, der var ophængt på væggen eller anbragt på hylder. Vi så også ligene af små piger, der var blevet trampet ihjel af heste, de lå der i deres hvide kjoler, som de var blevet samlet op fra gaden. Mumificerede var de jo, men man kunne tydeligt se, hvor hestehovene havde knust deres hoveder. I en anden montre så vi en prælat i fuld ornat med en meget velbevaret tunge. Den ledsagende munk forklarede, at det var fordi, han aldrig havde fortalt en løgn.

Fra Palermo gik vi til Sevilla for at laste til West Hartlepool. Under opholdet i Sevilla skulle jeg en aften med tredjemesteren til tyrefægtning. Vi købte billetterne om eftermiddagen, men efter at have fået biletterne og penge retur kom mesteren styrtende hen til mig og råbte: »Lad os så se at komme af sted styrmand«. Det gjorde vi så, og på vej ind til byen i en hyrevogn fortalte han, at han ikke alene havde fået billetterne, han havde også fået 100 pesetas tilbage, det samme som han havde afleveret. Vi blev enige om, at billetmanden nok havde prøvet på at snyde os, men havde regnet forkert. Det måtte blive hans sag, vi gik på restaurant og spiste en god middag med masser af store rejer for pengene. Derefter gik vi til tyrefægtning og så det sædvanlige ceremoniel: 28 heste og 6 tyre måtte lade livet.

Da skibet var tillastet, afgik vi til West Hartlepool. Det var nu ved at blive forår også på de nordlige breddegrader, og parker og anlæg var ved at springe ud. Udlosset i West Hartlepool gik vi til Middelhavet igen med kul, jeg kan ikke huske hvortil, men derfra gik vi til Carlo Forte, hvor vi lastede aluminiumserts til Antwerpen. I Carlo Forte så vi nogle østrigske krigsfanger, de så elendige ud, pjaltede og underernærede, men det gjorde den italienske befolkning også, for det var jo småt med levnedsmidler for alle, og det eneste man kunne få, var måske lidt tørt brød, en porre eller et løg.

Antwerpen var ikke den by, jeg kendte fra før krigen. Nu var den besat af allierede tropper, amerikanerne var de dominerende, men de var ikke afholdt af belgierne. En aften i Die Pesttraet så jeg, hvordan de blev nægtet adgang til en sejrsfest, men de tog det nu meget roligt, og der blev ingen uro af den grund.

Tyskerne havde efterladt en mængde krigsmateriel i byen. Geværer blev solgt i bundter på 6 styk, og prisen var 10 danske kroner pr. styk, ammunition kunne man købe hos lægteskipperne. Jeg købte mig en mauser og 1.000 patroner. Det havde jeg meget glæde af i mange år, indtil våbenafleveringen under Anden Verdenskrig.

En søndag jeg var i land, så jeg kaptajn Fryatt's båre[27] blive ført fra banegården til en engelsk krydser ved sydkajen. Kaptajn Fryatt blev ved krigens begyndelse kendt for at løbe en tysk ubåd i sænk. Han

27. Kaptajn Charles Algernon Fryatt: 1872-1916. Skibsfører i Great Eastern Railway. Under Første Verdenskrig opretholdt man, på trods af truslen fra tyske ubåde, fra England en normal passagertrafik mellem England (Harwich) og Holland og Belgien. Kaptajn Fryatt var ansat som skibsfører på kanalfærgen S/S *Bruxelles*, da han på en rejse over kanalen i marts 1915 blev opdaget af den tyske ubåd *U 33*. Da han ikke kunne nå at slippe væk, prøvede Fryatt i stedet at vædre ubåden. Dette lykkedes ikke, og begge skibe slap uskadt fra hændelsen. Den tyske flådeledelse blev så opbragt over dette angreb fra et civilt fartøj, at man besluttede at fange kaptajn Fryatt. Det lykkedes 22. juni 1916, da Fryatts skib, S/S *Bruxelles* på vej fra Hoek van Holland til Harwich blev omringet af tyske flådeskibe. *Bruxelles* med besætning blev ført til Zebrügge, hvorfra Fryatt blev ført til Brügge og stillet for en tysk krigsret, hvor han 16. juli blev han dømt til døden. Dødsdommen skabte stort røre ude omkring i verden, og flere neutrale lande prøvede at få dommen omstødt, men det var forgæves, og 18. juli blev Fryatt henrettet. Efter krigen blev Fryatts kiste hentet fra Antwerpen hjem til England 7. juli 1919, og dagen efter var der mindegudstjeneste i Saint Pauls i London, hvorefter Fryatt blev begravet i sin hjemby Dovercourt.



Kaptajn Charles Fryatt. (The War Pictorial, September 1916).

blev senere taget til fange af tyskerne, der stillede ham for en krigsret og dømte ham til døden. Nu efter krigen blev hans lig ført tilbage til England, kørt til kajen på en kanonlavet og med alle militære æresbevisninger.

Efter udlosningen i Antwerpen skulle vi laste klid til Ålborg og Odense, så langt om længe skulle vi hjem, og vi glædede os. Det var utroligt så mange drivende miner, der var i Nordsøen den sommer. Vi fik udleveret rifler, så vi kunne skyde dem ned, og vi skød også efter dem, men vi ramte ikke nogen.

Vi nåede så til Ålborg, og det var en stor oplevelse. Familierne stod på kajen, også min kone og min lille søn, der var knapt fire år da vi sejlede ud. Nu havde vi været borte i 25 måneder, så han var nu to år ældre, genert stod han og gemte sig bag en jernbanevogn. Efter Ålborg gik vi til Odense og derfra til Helsingør for dokning og afmønstring.

5 • Mellemkrigstiden

Efter en god lang ferie kom jeg i september 1919 ud med S/S *Lilleborg*, et nyt skib sat i vandet fra Helsingør Værft i 1916. Skibet lå ved Refshaleøen, hvor det lastede bunkers og sandballast, hvorefter vi skulle til Savannah Georgia for at laste oliekager til Danmark. Rejsen til Savannah forløb godt, og derovre traf vi S/S *Silkeborg* og S/S *Frederiksborg*, også fra Dannebrog, der også lastede oliekager til Danmark.

Vi blev alle tre tillastede stort set samtidigt, så selvfølgelig skulle vi sejle om kap hjemover. Det var efterhånden langt hen på efteråret, så de to andre skibe valgte en sydlig kurs og turen gennem Den Engelske Kanal hjemover, medens vi valgte at følge storcirklen og dermed en nordlig rute. Det er dog ikke altid, at det er en fordel at sejle storcirkelsejlads, for vi løb snart ind i et bælte af uvejr, som sinkede os betydeligt.

En nat ved vagtskiftet kl. 4 slog en brådsø ind over skibet midtskibs, knuste bagbords jolle og slog døren ind til sygelukafet, som blev fyldt med vand. Alle forbindstoffer og tørre mediciner i medicinkisten blev ødelagt, men heldigvis var der ikke nogen patienter i sygelukafet. Også kaptajnens sovekahyt blev fyldt med vand, så mandskabet blev sat til at øse både den og sygelukafet, og bagefter surrede de resterne af jollen.

Det gik forbavsende hurtigt med at få tørret op i de to kahytter, forklaringen fik vi snart, for en fyrbøder kom op og meddelte, at der kom vand ned fra mellemdækket. Det viste sig så, at der manglede to nittenagler i mellemdækket under kahytterne.

Da vi endelig, efter at have haft storm hele vejen over, nåede frem til Ålborg, hvor vi måtte gå ind for at reparere efter det hårde vejr, fik



S/S Lilleborg: Fragtskib på 1.694 brt. Bygget 1916 af Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri til D/S Neptun. 1918 overtaget af Dannebrog Rederi. Vinteren 1939-1940 i Malteserkorsflåden. 1940 til 1945 i hjemmeflåden. 1955 solgt til Malta. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

vi at vide, at de to andre skibe, der havde haft meget fint vejr hele vejen, for længst var nået hjem. Og at de også var blevet udlosset og var på vej ud igen.

Efter udlosning af oliekagerne i Ålborg gik vi til Frederikshavn for at indtage kul og ballast. Vi skulle til New York for at laste petroleum i tønder til Island. Rejsen over Nordsøen forløb godt, men så snart vi var nået gennem Pentland Firth ud i Atlanten, løb vi ind i de første vinterstorme.

Juleaften blev det et forrygende vejr med meget høj sø. Skibet blev hele tiden overskyllet af store vandmasser, så vi til sidst mistede styre- og manøvreevnen, og vi måtte drive for vind og vove. Skibet tog den ene brådsø efter den anden, og til sidst var ballasten skyllet af agterdækket. Vi måtte så til at sætte vand i agterlasten, der var indrettet så dischargevandet kunne sættes derned, så det hurtigt kunne blive fyldt op. Garneringen var sikret, så den ikke kunne flyde op, eller det skulle den have været, men den flød op, og vi havde et stort arbejde med at fiske garneringsplankerne op, før de blev ødelagt, for efter at ballasten var skyllet overbord, var skibet begyndt at rulle voldsomt. Endvidere lavede det en forfærdelig larm i maskinen, når garneringsplankerne lå og huggede mod tunnelen.

Sådan fortsatte det hele vejen, den ene storm afløste den anden. I en af dem slog en brådsø indover midtskibs. Den nåede helt op til den øverste bro og havde nær taget førstestyrmanden med sig. De fleste af garneringsplankerne var blevet ødelagt, og det viste sig senere, da vandet skulle pumpes ud, at bruserne var tilstoppede med noget der lignede hestegødning. Pumperne ville ikke tage det, så vi måtte lade tømmermanden dykke ned og tage et dæksel af firetanken i hver side, for at vandet kunne løbe den vej ned. Det viste sig også, at skibet var læk i vandgangen, formentlig stødt læk. Vi fik en cementkasse støbt over stedet, medens vi var i New York.

Efter at vi havde fået udbedret skaderne, gik vi til Bayonne i New Jersey for at laste ved Standard Oil Company. Det var nu midt om vinteren, og det var bidende koldt. Ved ankomsten til Standard Oil blev al ild slukket både under kedler og kabys. Vi fik så damp fra land til spil og varme og en elektrisk ledning til lys. Mad måtte kokken lave i et kogehus i land. Vi måtte heller ikke være fortøjet med wire, men kun med tovværk, der i en nødsituation kunne kappes.

Vi blev en nat vidne til en brand, midt om natten lød faresirenen, der var gået ild i en lægter lastet med petroleum i dunke. Det var forbavsende at se, hvor hurtigt den blev slæbt ud på strømmen af slæbedampere. Alle slæbedamperne var yderligere udstyret med kraftige strålerør, så lægteren blev hurtigt overdænget med vand og branden slukket.

Der herskede endnu en del krigsrestriktioner i USA på det tidspunkt. Blandt andet skulle alle fremmede have et pas. Da vores folk ikke havde det, blev jeg sendt i land med dem til The Immigration

Office på Battery Place eller Pearl Street. Jeg traf her en af kammeraterne fra navigationsskolen. Han inviterede på kaffe, der var jo indført spiritusforbud i USA dengang. Vi kom så ind i restauranten, og han bestilte kaffe, men til min overraskelse kom tjeneren med to whisky.[28] Jeg spurgte ham så, hvordan han havde båret sig ad med det, ja det er noget underligt frimureri, svarede han, men drik det nu, så får vi en til inden kaffen.

Vi lastede så petroleum i tønder. Det undrede mig lidt at se, så meget stuvetræ de brugte til at udfylde alle huller og ujævnheder med, men de sagde, at det kunne betale sig, da det gav en bedre stuvning og plads til flere tønder. Udgifterne i stuvetræ og andet materiale brugt til udfyldning løb dog op i 10.000 kr., en anseelig sum dengang.

Turen til Island blev en kold omgang med masser af sammenskruet is. Et sted lå en skonnert indefrossen i en stor isflage, men den afslog hjælp. På slutningen af rejsen måtte vores førstestyrmand lægge op med influenza, hvilket bevirkede, at hele skibet, da vi nåede til Reykjavik, kom i karantæne. Islændingene var meget nervøse, for den spanske syge havde i Reykjavik kostet over 1.200 mennesker livet. Til alt held havde styrmanden været feberfri og oppe i nogle dage før ankomsten, men vi måtte alligevel blive ude på reden i en uge, medens hele besætningen blev grundigt undersøgt. I land var der til gengæld stort behov for den petroleum, vi havde med, så en tid så det ud til, at vi skulle losse den til lægtere, men selv det havde distriktslægen sine betænkeligheder ved, så vi blev liggende med vores petroleum, til karantænen var ophævet.

Vi kom så til kaj og begyndte losningen, som foregik til små hestetrukne slæder, hvor der kunne ligge to tønder. En aften, da vi gjorde losningen op, viste det sig, at vi havde losset to tønder mere, end der var kommet ind på lageret, men da både den edsvorne tallymands og min tally stemte, måtte der være noget galt. Det blev så undersøgt, og det viste sig så, at en af de gubber som kørte hestene, havde losset to tønder af i en baggård, men den gik altså ikke.
Selve byen var der ikke meget ved, måske var det årstiden, med mørke og korte dage, og en konstant snestorm, der hylede gennem gaderne. Stormene opstod pludseligt, således skete det to gange, at vi havde losset, kastet los og skulle til at sejle, at vi måtte fortøje igen, da en storm pludselig rejste sig. Vi måtte så sætte kabeltovene ind igen og ride stormen af.

Omsider blev vejret bedre, og vi kunne sejle til Methil, hvor vi skulle laste til Århus. Da vi nåede frem, lå der en mængde danske skibe i havnen, en dag jeg var gået op på et højdepunkt uden for byen, talte jeg således ikke mindre end 29 danske skibe.

Da vi gik hjemover til Århus, udbrød der sømandsstrejke i Danmark, der lå derfor også, både i Hirtshals og i Skagen, ordre til os om at gå til Göteborg, men vi fik ikke beskeden og gik derfor som op-

28. Her henvises til forbudet mod at sælge alkohol. Forbudet mod at sælge drikke med et indhold på over 1% alkohol, også kaldet det 18. forfatningstillæg (Amendment), blev indført 16. januar 1920. Loven forbød salg og transport af alkoholiske drikke, men ikke at købe, besidde eller indtage disse drikke. Det landsdækkende forbud, der nok må betragtes som et fejslagent eksperiment, der bl.a. førte til en meget stor stigning i den såkaldte organiserede kriminalitet, blev ophævet 5. december 1933 med vedtagelsen af det 21. forfatningstillæg. Men der er stadig i USA delstater, hvor salget af alkohol er forbudt.

rindeligt bestemt til Århus, hvor vi blev ramt af strejken, idet mandskabet blev taget i land af Sømændenes Forbund, så snart vi havde fortøjet. Midtskibs blev vi ikke afmønstret, men da Sømændenes Forbund havde hjulpet Restauratørforeningen under en konflikt på Sundbådene, stillede Restauratørforeningen sig nu solidarisk med Sømændenes Forbund, så restaurationspersonalet nedlagde arbejdet, og vi kom på egen kost.[29]

Det var blevet forår, og vi gik og havde det godt, men rederiet, der ikke kunne lide at vi lå uvirksomt hen, ville godt have os til Helsingør Værft for dokning. Det blev så arrangeret, at en lokal slæbebåd skulle slæbe os til Helsingør, men da vi var ved at anbringe slæbetrossen, kom strejkevagterne og meddelte slæbeskipperen, at dersom han tog os på slæb, så ville de ikke mere købe trawl af ham. Så lod han trossen gå, han var nemlig også søekviperingshandler, og vi blev liggende.

Efter et stykke tid besluttede rederiet, at vi så skulle afgå for egen kraft til Helsingør. I den anledning kom maskininspektørene Nielsen og Storm til Århus, hvor de kaldte undermestrene sammen og spurgte dem, om de var med eller imod rederiet. De måtte så svare, at de var med. De fik derefter besked om at gå ombord og holde sig klar til at fyre op til en nærmere fastsat tid. I mellemtiden hængte vi presenninger uden på skibet, for at dæmpe støjen fra spildevandet, men røgen fra skorstenen kunne vi jo ikke skjule, så strejkevagterne blev snart klar over, at der var noget i gære.

Det kunne de dog ikke gøre meget ved, for snart efter ankom en besætning fra København, bestående af styrmænd og mestre med skibsinspektør kaptajn Neergaard i spidsen. De ankom med rutebåden fra København og gik straks ned til *Lilleborg*, medens en politibil holdt klar i en nærliggende sidegade, men den blev der dog ikke brug for.

Vi fik så kastet los, og det gik hurtigt, for vi havde i løbet af natten kortet op[30] og lavet sliptrosser. Da vi var kommet i gang, sagde inspektør Storm, der arbejdede på fyrpladsen: »Nu skal den op at blæse!« Og den fik lov til at blæse længe, så strejkevagterne kunne høre det og være klar over, at vi blæste dem et langt stykke.

Det blev ellers noget af en skovtur, vi havde fået en god madkurv ombord, så det blev en frokost, der kunne vaske sig: laks, ål, rejer, store bøffer med spejlæg, øller og kolde dramme.

De fremmede styrmænd, vi havde fået ombord, måtte agere matroser, stå til rors, læse log af og udføre andet matrosarbejde. Også asken måtte de hive, men også det blev taget med gemytlighed, og vi ankom til Helsingør i højt humør. I Helsingør kom vi straks i dok, det var nu blevet pinse, skoven stod grøn, og det var en pragtfuld tid og afslappet, vi havde jo intet mandskab at se efter.

Da dokningen var overstået, skulle vi afgå til Kemi i Finland, helt oppe i bunden af den Botniske Bugt, for at laste træ. Strejken var

endnu ikke overstået, men der var oprettet en organisation, der kaldtes Samfundshjælpen, som vi fik folk fra. Den bestod af mange forskellige slags mennesker, og blandt dem vi fik, var også et par, der i en fjern fortid havde sejlet som messedrenge. De følte sig derfor som fuldbefarne i forhold til de andre, hvori der både var stud. polyt'er og stud. jur'er foruden en infanteriløjtnant.

Juristen og civilingeniøren sidder i dag i gode stillinger, og løjtnanten gik ind ved politiet og er nu politiassistent. Han bor ikke langt fra mig, så vi løber jævnligt på hinanden og får en sludder om gamle dage.

Folkene fra Samfundshjælpen kom ombord under politibeskyttelse og under stort raseri fra strejkevagterne, der kastede sten efter os, medens de overøste os med eder og forbandelser. Da de var kommet ombord, måtte vi i gang med at oplære dem. Værst var det at få lært dem om kompasset og at styre. Men de var villige og flinke, så det gik, ligesom de fik lært om dampspil, og hvad der ellers er at tage vare på i et dampskib.

Da vi kom op i Nordbotten, lå isen stadig tæt og tyk ude på søen, medens kysten omkring Kemi var isfri. Vi havde dog meget svært ved at komme igennem isen, og beskadigede også vores skrue, men vi kom dog igennem og til Kemi, hvor vi fik vores trælast, bestemt til West Hartlepool, ombord. Derefter tilbragte vi resten af den sommer i Nord- og Østersøfart.

På en af rejserne indtog vi i Hungerborg en last træstammer til Delfzijl i Holland. Stammerne havde ligget i vandet siden august 1914, hvor afskibningen var blevet afbrudt på grund af krigsudbruddet. De fem år i vandet var da heller ikke gået sporløst hen over træet, der var blevet noget ormstukket og trøsket, men man påstod, at der indeni var en sund kerne, der kunne bruges.

Hjemme i Danmark fortsatte sømandsstrejken, penge havde de nok af, for de blev støttet fra Hamborg. Det var i de år, hvor man arbejdede på at gøre København til stabelplads for varer til og fra Østersøen, så der var mange i Hamborg, der jo var konkurrent til København, der var interesseret i at holde en strejke i København i gang så længe som muligt.

Hen under efteråret var strejken afsluttet, vi fik igen rigtige søfolk ombord, og i november lå vi på Barry red og ventede på en fragt sydefter. Vi var sluttet for en last afskallede palmenødder fra Boma og Matadi oppe ad Congofloden, så nu gjaldt det om at finde en last derned. Vi fik en last til Gibraltar, men der havde ikke været meget fragt, så rederiet fik 6d (d = pence pr. tons) mindre, end de havde forlangt. I Gibraltar kom vi til at losse ved kaj, og ikke som normalt til hulk. Vi fik derfor også lejlighed til at se Gibraltar, idet vi normalt havde landlov til »First evening gunfire«, og havde vi været inde på politistationen inden kl. 7 P.M., kunne det blive forlænget. Vi prøvede også at krydse La Linea og komme ind i Spanien. Det gik godt

29. Her er tale om den såkaldte Påskekrise, der udbrød, da Christian X afskedigede ministeriet Zahle. Krisen udløste en generalstrejke foranlediget af De samvirkende Fagforbund. Strejken, der blev støttet af sømændene, søfyrbøderne og sørestauratørerne, startede 31. marts 1920 og varede til 4. april. Men de tre søfartsorganisationer valgte, da de samtidig også havde nogle overenskomstmæssige krav, de ville have opfyldt, at fortsætte strejken. Ca. 4.000 medlemmer af samfundshjælpen blev sat ind fra 17. maj dels med lastning og losning og dels med at holde skibsfarten, specielt landbrugseksporten til England, i gang. Den 15. juni vedtog sømændene at acceptere Rederiforeningens forligstilbud, og 3. september blev en ny overenskomst vedtaget, der skulle løbe frem til 31. december 1921.

30. At korte op: At mindske længden af skibets fortøjninger.

nok med at komme forbi den tredobbelte kæde af engelske skildvagter, men da vi kom til de spanske grænseposter, blev vi stoppet og sendt tilbage. En politiofficer i dokpolitiet, som vi kendte, tilbød så at gå med os, og da de spanske grænsevagter så ham, fik vi uhindret lov til at passere.

Da vi var udlosset, begyndte vi den lange rejse sydpå til Belgisk Congo. Det var herligt at sejle bort fra vinteren og ned mod varmen med udsigt til at holde jul under sydkorset. Det meste af rejsen forløb dog med at hive bunkerkul op fra andet lastrum, for at give plads til de mange palmekerner, og det var ikke særligt morsomt. For kullene var blevet tørre i varmen, det støvede forfærdeligt, så vi måtte dække dem til med presenninger og hælde vand på for at holde på støvet.

En dag, da det var fuldstændig stille, og vandet lå som smeltet bly, så jeg det største antal delfiner, som jeg nogensinde har set på en gang. Der var tusinder af dem, og de kunne springe højt.

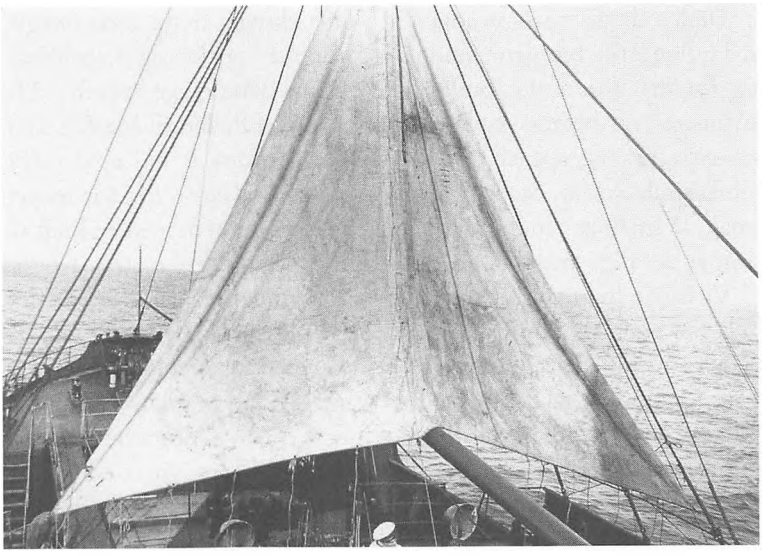
Congofloden er, næst efter Amazonfloden, jordens vandrigeste flod, og vi mærkede da også på vandet, efterhånden som vi nærmede os Congo, at vi nærmede os land og en stor flod, for ca. 30 sømil fra land var vandet helt ferskt. Vi så også mange drivende øer, der passerede os, medens vi nærmede os flodmundingen. Det var store samlinger af sammenslyngede planter og siv, der havde revet sig løs, og som nu var gået i drift.

Efter en rejse på tre uger ankom vi til Banana, hvor vi blev indklareret, og hvor vi fik ca. 40 negere, under anførsel af en belgier ved navn captain de la Rue, ombord. De la Rue passede til daglig en stor farm, som han ejede lige udenfor Banana, men ind imellem arbejdede han altså som stevedore. Lodsen, vi fik ombord, hed Frank og var svensk.

Vi afgik så til Boma, vores første lastehavn, og sejlturen op ad floden gennem tropeskoven blev en oplevelse. Af og til passerede vi en dvask krokodille, som negerne straks bombarderede med kulstykker.

Som nævnt ovenfor skulle vi laste afskallede palmenødder. Det var et parti, som Århus Oliemølle havde opkøbt i maj måned, og siden havde de ligget under åben himmel udsat for både sol og efterårets regntid, så man skulle næsten tro, at de havde mistet deres fedtindhold, men det var ikke tilfældet, blev det påstået. Der var også sendt penge ned fra oliemøllen, men de var ikke blevet afleveret til adressaten, som var oliemøllens agent i Congo. En mand blev derfor sendt ned fra Århus for at kontrollere agenten, så det var ikke nogen helt billig historie. Vi skulle have 200 kr. i fragt pr. tons eller i alt 400.000 kr. for hele lasten. Så det er nok rigtigt, når det bagefter blev fortalt, at det var dette parti palmenødder, der var skyld i at Århus Oliemølle krakkede.

Der var en del skandinaver i Congo i de år, både danskere, svenskere, finner og nordmænd. Ofte mødtes vi om aftenen på ABC Hotellet, hvor vi sad og drak dansk øl, Tuborg og Carlsberg, på literflasker.



Solsejlet til bakken rigges til ombord i S/S Lilleborg. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

Efterhånden som vi nærmede os juleaften, begyndte hovmesteren at tænke over, hvordan han skulle skaffe julemad, for gæs var det jo ikke til at få dernede, så i stedet valgte han at prøve, om han ikke kunne skaffe os nogle ænder. Han satte derfor flere af negerne til at støve de nærliggende landsbyer igennem for at finde ænder. Det lykkedes også, men de fugle, de kom med, var så smukke i fjerpragten, at det næsten var synd at slagte dem.

Det er meget varmt i Congo også i december måned, så vi valgte at fejre jul under åben himmel. Vi svingede derfor den ene redningsbåd ud, så vi fik mere plads på dækket, og derefter gik vi i land og samlede grønt, hvormed vi byggede en løvhytte. Derinde, i skyggen af mango- og palmegrene, dækkede vi så julebordet, medens vi udenfor satte palmegrene i teaktræspøse, så de dannede en allé hen til hytten. Det så meget smukt ud, og da det blev mørkt, hvilket det hurtigt bliver dernede, hængte vi alle vores farvede lanterner op.

Det blev en dejlig rolig aften med god mad, ikke mindst sammenlignet med julen året før, hvor vi havde ligget i en storm i Nordatlanten. Vi fik også besøg af flere af byens prominente borgere, der kom for at ønske os glædelig jul. Der var byens kommandant, en norsk oberst Olsen, byens kommissær samt de la Rue, der mente, at vi manglede kvindeligt selskab. Han sagde derpå noget til sin boy på kabinda, og lidt efter kom han tilbage med et regiment af sorte skønheder. Men vi takkede for venligheden og bad dem forsvinde.

Vi fortsatte så aftenen med at fortælle historier og synge fædrelandssange. Derefter kom mandskabet hen for at ønske os glædelig jul, og vi beværtede dem med vin og sjusser, for hvilket de takkede ved at bryde iskassen op og stjæle den champagne, vi skulle have brugt, når vi skulle fejre første juledag med vore congovenner.

Under alt det var lastningen af skibet skredet frem. Den foregik ved, at negerne bar palmenødderne ombord i sække, og de rubbede sig, for de la Rue sled et bundt stokke op på deres rygge hver dag. Da lastningen var færdig, skulle vi fortsætte op ad floden til Matadi. Det var en vanskelig opgave, for her skulle vi forcere 11 mil med stærk modgående strøm. Stedet kaldtes også »Hells Gate«, det var meget smalt, så smalt at vandmasserne blev presset igennem med en kraft så stor, at der flere steder dannedes strømvirvler på flere meters dybde.

Vi nåede frem til Hells Gate kl. 3 PM under ledelse af en svensk lods ved navn kaptajn Fagerstrøm. Skibet mistede fart, og til sidst lå vi helt stille, medens maskinen arbejdede med forceret kraft, men det viste sig umuligt at få sat dampen så meget op, at vi kunne få fart i skibet. Da vi således havde arbejdet forgæves i en ½ times tid, var det, som om skibet faldt ned i en dyb strømvirvel, det lystrede hverken ror eller maskine, men tog med agterenden retning over mod den nordlige flodbred, som bestod af en lodret klippevæg. Da skibets agterende befandt sig en ½ meter fra klippevæggen, stoppede det, for så at tage retning over mod den sydlige bred, hvor det tørnede hårdt mod styrbords side, men her var bunden blød, så vi nøjedes med at få en bule i forpeaken.

Så lagde skibet sig hårdt over på siden, og negerne, der var katolikker, korsede sig og sprang til bådene, medens kaptajn Fagerstrøm anråbte alle de brunstegte og blanksvarte djævle, der findes på det svenske sprog. Skibet blev dog ikke stående på grunden, men gled af igen, og vi var nu klar over, at det ikke kunne nytte at prøve mere den dag. Vi gik derfor ind mod bredden for at fortøje, og her kom de la Rues kæppe for alvor i brug. Negerne skulle nemlig vade i land med fortøjningerne, men de nægtede alle på grund af frygten for krokodiller, men de la Rue fik hurtigt banket modet tilbage i dem, og vi blev fortøjet. Da vi var sikkert fortøjet, blev negerne sat til at sortere kul med hænderne, så der var gode og rene kul at fyre med næste morgen. Derudover blev alle kedelrør stukket og renset.

Næsten morgen satte vi så fuld tryk på kedlerne, så alle ventiler hvæsede. For at holde dette høje tryk, måtte fyrbøderne, grundet det hårde arbejde og den stærke hede nede på fyrpladsen, løses af hvert femte minut. Med sorteret kul, fuld tryk på kedlerne og maskine samt stukken og rensede kedelrør gik det bedre end den foregående dag. Vi kom igennem Hells Gate, hvis kritiske stykke i virkeligheden kun var et par skibslængder, og derefter kunne vi så fortsætte til Matadi.

Vi fortsatte så lastningen, der foregik på samme måde, som det var foregået i Boma, kun afbrudt af det daglige regnskyl. Det var mit arbejde at sørge for, at der blev trimmet fuldt, det var en varm omgang, men jeg fik det godt betalt. Jeg fik også lov til at slå og sparke til negerne ligesom de la Rue, men benyttede mig nu ikke af det. Jeg kunne i det hele taget ikke lide den måde, de behandlede negerne på med prygl og spark ved den mindste lejlighed. Jeg husker en aften i Boma,

hvor et par belgiske damer var ude at gå aftentur med deres små døtre. Pludselig løb en af de små piger hen og begyndte at slå løs på en jævnaldrende negerpige, uden den mindste årsag og uden at mødrene blandede sig i det, de lo bare af det.

Mærkeligt var det dog, at sideløbende med brutaliteten sørgede belgierne også for nogen oplysning blandt negerne. Hvorimellem der også var mange intelligente fyre. Således var der en, der hed Vevelet, han talte foruden solongo, der var hans modersmål, også portugisisk, fransk og engelsk. Hans højeste ønske var at komme ind ved postvæsenet, for som han sagde: »Then both white and black man calls you Mister every day«.

Venskabet mellem de forskellige stammer var heller ikke særlig stort, for ikke at sige at der nærmest herskede fjendskab. Et forhold belgierne benyttede sig af, idet man satte stammer, der var fjender, som vagter over hinanden. Når de så havde fanget en, der f.eks. havde hugget af lasten, blev han overdraget til politiet, der med stor fornøjelse satte håndskruer på dem og drejede, til de vred sig som orme.

Også i Matadi traf vi en del skandinaviske congofarere, som vi hyggede os med over et glas øl, når vi mødtes om aftenen. Der var særligt en, von Knauer tror jeg han hed, som havde oplevet en del under sit lange ophold i Congo. Oprindeligt var han løjtnant ved ingeniørtropperne og havde haft vagten på ingeniørkasernen den aften i 1897, da den store jernbaneulykke ved Gentofte skete, og han var blevet udkommanderet til at hjælpe til.[31]

Efter sin tjenestetid ved ingeniørtropperne var han kommet til Congo som officer i den belgiske kolonihær. Han kunne fortælle mange historier, om hvordan han oppe i de nordlige dele af landet havde kæmpet, og oftest med vekslende held, og om hvordan han gang på gang havde mistet sin overordnede officer, oftest i første træfning: »Men hva'«, sluttede han altid sine historier: »Vi havde det morsomt«.

Senere blev han distriktskommissær og dommer. Han fortalte i den forbindelse om en sag, hvor en negerfamilie ville anlægge sag mod en familie fra en anden stamme. Sagen var, at familien havde solgt deres gamle far som slave til familien fra den anden stamme. Men her opdagede man snart, at faderen var for gammel til at arbejde, så i stedet slagtede de ham og åd ham. Da den gamles familie fik det at vide, ville de anlægge sag, ikke så meget fordi den gamle var blevet ædt, men mere fordi familien ikke var blevet inviteret med til middagen.

Engang var han og hans kone samt en dansk styrmand strandet på en ø midt i Congofloden, efter at deres kano var blevet knust. Styrmanden ville så svømme efter hjælp, men han var kun kommet et par meter fra øen, så forsvandt han, taget af en stor krokodille. En anden gang havde han været på en 40 dages rejse i kano op ad floden. De havde fået høns tre gange om dagen, det var 120 gange høns ud i træk, så til sidst

31. Gentofteulykken skete 11. juli 1897 kl. 23 30, da toget fra Helsingør til København (Kystbanen åbnede 1. august samme år) på Gentofte Station kørte op bag i toget fra Holte, der holdt ved stationen. 40 mennesker mistede livet og omkring 140 blev kvæstet. Det var den hidtil største jernbane ulykke, der havde ramt Danmark, og beredskabet virkede så dårligt, at man måtte indkalde soldater fra Bernstorff og Jægersborg husarkaserner foruden ingeniørkasernen i Hellerup til at hjælpe til med redningsarbejdet.

havde de været lidt trætte af høns. Sådan kunne han blive ved med nye historier, og altid endte det med, at de havde det så morsomt.

Der var for øvrigt stor mangel på navigatører dernede, og jeg blev tilbudt en stilling som styrmand på en af flodbådene foruden titel af løjtnant og femårs stjerne med det samme. Men når man har kone og børn hjemme, begynder man ikke på den slags.

På en af de andre både var styrmanden en forhenværende russisk storfyrste, og på en anden båd var styrmanden en ung mand fra Helsingborg. Han var næsten lige kommet fra navigationsskolen og havde ladet sig hverve i Antwerpen. Nilson hed han, og han var meget flegmatisk. Jeg husker en eftermiddag, hvor vi havde søgt tilflugt oppe på hotellets terrasse, Nilson lå henslængt i en dæksstol, da en svensk elefantjæger kom ind og beklagede sig over, at der var 55 grader i solen, hvortil Nilson svarede, uden så meget som at løfte øjenlågene: »Hvad fanden har du at lave i solen!«

Vi var nået frem til Nytårsaften, og vi fejrede den stort set på samme måde, som vi havde fejret juleaften. Menuen var denne gang gule ærter, og efter middagen brændte vi noget fyrværkeri af, hvad negerne ikke brød sig om.

Langt om længe fik vi vores last ind og kunne begynde rejsen ned ad floden. Hells Gate var ikke mere nogen hindring, for dels sejlede vi med strømmen, og dels var strømmen mindre stærk, da det ikke mere regnede så voldsomt. Vi nåede så ned til Boma, hvor vi skulle ligge for natten, og her viste fjendskabet mellem stammerne sig tydeligt. Vi mente, at negerne nok kunne sove i samme telt denne ene nat, da vi skulle bruge presenningerne til at skalke lugerne, men den gik ikke, der blev protesteret: »this kabinda, me olongo«, så de kunne ikke sove sammen.

Vor kødforsyning bestod under opholdet i Matadi af fårekød fra en slags glathåret får. De kom ombord i levende tilstand, hvorefter de blev slagtet af negerne, der beholdt hovedet og indvoldene, som de åd rå, det var ikke særlig rart at se på.

Vi benyttede denne sidste aften i Congo til at gå i land og tage afsked med vores venner. Vi sejlede så fra Matadi ved daggry, satte negere og lods af i Banana, og påbegyndte så hjemrejsen, som først gjaldt Las Palmas for bunkers. Det var stadig vinter oppe nordpå, en tanke der ikke huede os, nu da vi var vant til Congos varme, som vi for øvrigt bragte med os. For da vi oppe i mere køligt vejr tog lugerne af, væltede tætte tykke dampskyer op fra lasten. Det var den koncentrerede Congovarme, der kom i forbindelse med den fugtige og kølige luft.

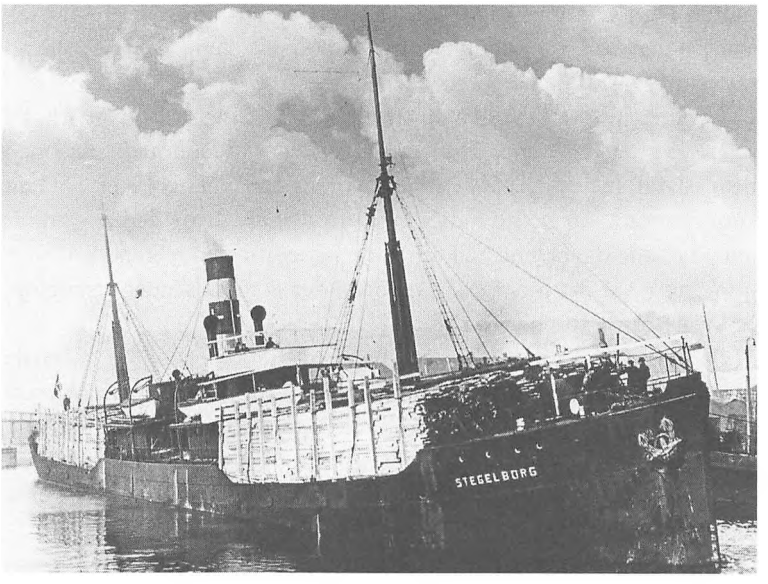
Under opholdet i Congo havde der været en del sygdom blandt mandskabet, det meste af det havde vi tillagt drikkeri, men vi havde alligevel også haft en læge til at se på det, og han kunne hurtigt meddele, at det var malaria. Et par dage efter, at vi havde forladt Banana, blev en af matroserne atter syg med høj feber. Vi kunne ikke gøre an-

det end at give ham feberstillende midler, men hans tilstand blev værre, og til sidst lå han i køjen og skreg og bad om at blive kastet overbord. Vi besluttede så at gå ind til Dakar, hvor han blev indlagt på militærhospitalet, her kom han sig imidlertid hurtigt, for hans malariatilfælde var alligevel ikke så slemt, som det først havde set ud til.

Efter en rolig rejse fra Dakar nåede vi så frem til Århus, hvor vi lossede vores afskallede palmenødder, og hvor endnu to mand kom på hospitalet med malaria, og denne gang gik det ikke så godt, for de døde begge. Derefter gjorde vi en enkelt rejse efter kul til England og derefter til Randers, hvor jeg afmønstrede for at rejse hjem på ferie.

Efter ferien kom jeg med S/S *Stegelborg*, stadig som andenstyrmand. Rederiet var endnu ikke kommet over tabene fra Første Verdenskrig, hvor antallet af skibe var blevet reduceret fra 48 til 17, så avancementsmulighederne var ikke de bedste. Jeg kunne måske have søgt noget andet, men jeg er glad for, at jeg ikke gjorde det. Nu sidder man dog med en relativt god pension, var man søgt ind ved en af de såkaldte døgnfluer, så havde pensionen nok set mindre god ud.

Jeg tiltrådte tjenesten i Århus, hvor skibet havde losset korn fra USA, og derefter skulle vi til Norfolk i Virginia for at laste til Danmark. Der var kulstrejke i England den sommer, så det var småt med bunkerskul, og vi måtte derfor gå til Hoek van Holland for bunkers. Det vi fik der, var nu ikke kul, men snarere et stykke af Holland, det ville i hvert fald ikke brænde, så til tider var det umuligt for fyrbøderne at holde damp nok til at holde styre- og manøvrevnen. I lange tider lå vi med to kugler oppe om dagen og de røde lanterner om natten. Jeg husker, at disse »kul« lå som en mørkebrun masse på fyrristene, og det var et mægtigt arbejde at hive det op som aske.



S/S Stegelborg: Fragtskib på 1.881 brt. Bygget West Hartlepool 1906 til Dannebrog Rederi. 1936 solgt til Finland. 1941 overtaget af tyskerne, forlist 1944 ud for Elbens udløb efter at være løbet på en mine. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

Langt om længe fik vi os dog pilket igennem Kanalen og kom ud i Atlanten, men det kunne ikke blive ved med at gå. Vi vidste, at der var gode kul i reservebunkerne, så vi besluttede at grave en tunnel ind til dem og stive den af med brædder. Det gode kul kom nu frem, og vi kunne sejle med normal fart og ankom til Norfolk efter en rejse på 30 dage, hvilket var en meget lang ballastrejse i så godt vejr, som vi havde haft, men det skyldtes de dårlige kul. I Norfolk tog vi en kornlast ind til Helsingborg og Halmstad, og derfra gik vi ind i Nord- og Østersøfart med træ fra finske og svenske havne til UK. Vi lå således i Hull, da det store luftskib forulykkede, og vi var vidner til det. Vi sad ved aftensmaden, da vi hørte et mægtigt brag, vi løb ud på dækket, hvor vi kunne se luftskibet dale ned i to stykker.[32]

I september 1921 lå vi og lossede kul i Algier, hvorfra vi gik til St. Pedro del Pinetar på Spaniens Østkyst for at laste salt til St. Johns, New Foundland, men vi skulle først anløbe Cartagena for fumigering.[33] Det blev en parodi på en fumigering, for så snart officeren var gået, lukkede hans folk op for alting og slukkede fyrene igen. Selvfølgelig mod en passende betaling i sæbe, sukker og tobak. Men så kunne besætningen få luftet ud, inden de skulle sove.

På rejsen til St. Pedro del Pinetar var lastrummene blevet renset og kalket, det havde været et stort arbejde, men nu skinnede de rene og fine. Lastningen af saltet foregik fra lægtere, men de var så tungt lastet, at vandet slog indover rælingen, og lægterfolkene måtte øse hele tiden. Der gik en masse salt udenbords, men da det var blevet vejet i land, indebar det, at vi fik et godt indtagende.

Det var småt med proviant på denne plads, så det endte med, at vi måtte tage 20 levende kalkuner ombord, hvorefter vi afsejlede fra Spanien, og efter en rolig rejse over Atlanten ankom vi til St. Johns, der var så engelsk, at den lige så godt kunne have ligget i England. Vi traf en del skibe i St. Johns, en dansk skonnert, *Haabet* af Marstal, tror jeg den hed, og Robert Scott's sydpolsskib *Terra Nova*,[34] som nu var ombygget til sælfanger.

Efter St. Johns gik vi til Montreal for at laste majs til Danmark. På vejen op af St. Lawrence Floden stoppede vi ved karantænestationen Bear Island, hvor de havde en meget streng karantæneofficer. Da han kom ombord, var mandskabet mødt midtskibs, hvor de hang rundt om på casing og lejdere. Så kom karantæneofficeren: »Stand up! Stop smoking!«, var det første han sagde, og det så mandskabet sprang op, og cigaretterne røg ud over skibssiden.

På hjemrejsen gik vi gennem Belle Isles Strædet, og da vi havde passeret det, fik vi pludselig tæt tåge. Jeg havde aftenvagten, tågen lå tæt, da jeg lige med et mærkede, hvordan det blev meget koldere. Derefter så jeg en stor skygge om bagbord, og jeg var straks klar over, at vi var i nærheden af et stort isbjerg. Ekkoet fra fløjten kom da også meget kraftigt tilbage.

Jeg varskoede kaptajnen, men han mente, at vi godt kunne fort-

sætte for fuld fart, hvilket vi så gjorde hele natten. Om morgenen da det klarede op, så vi, at der var fuldt af svær is rundt om os og lige så langt, vi kunne se. Med den fart, vi havde haft på, havde skæbnen været os nådig, for vi var gået klar af det hele. I dagene efter så vi flere isbjerge, hvoriblandt et var lige så stort som øen Hven. Vi opgav da også positionen på dette isbjerg til en vestgående græker, som vi var i forbindelse med.

Derefter sejlede vi over Atlanten, vi fik et par storme, det får man altid i Atlanten på den årstid, men vi red dem heldigt af og ankom til Esbjerg i god behold. Vi måtte dog ankre ved Graadyb for at afvente højvande, hvilket bevirkede, at familierne kom ombord under noget dramatiske forhold. De havde ventet ret længe på skibet, og nu ville de ikke vente yderligere, derfor gik de med lodskutteren, men da der var en del sø, kunne den ikke gå på langs af skibet. De måtte da færges over med båden, hvilket ikke var nemt i den høje sø, og det blev ikke bedre, da rutebåden fra Harwich S/S *Dronning Alexandrine* løb forbi med fuld fart. Børnene, der blev halet ombord med en kasteline om livet, blev slået ind mod skibssiden, det så faretruende ud, men heldigvis slap de fra det uden brækkede ribben. Og andenmesterens kone, der var norsk, løb på et tidspunkt rundt som en syg høne og råbte: »Mine gutter, mine gutter«.

Da partiet til Esbjerg var blevet udlosset, gik vi til Randers, her kom vi også til at vente på højvande, men nu havde vi, på trods af forbud, familierne ombord, så vi havde det ganske rart. Efter Randers gik vi til Frederikshavn for at losse restpartiet. Det var blevet jul, det sidste blev udlosset juleaftensdag, og da vi skulle til København for at dokke, fik kaptajnen lov til selv at bestemme, om han ville holde jul i Frederikshavn eller i søen på vej til København. Vi holdt så rådslagning, og blev enige om, at det var bedst at holde jul i søen på vej til København, for så ville vi få både første og anden juledag i fred.

Vi sejlede og havde en dejlig juleaften, vejret var stille, let frost og en stjerneklar aften. Førstestyrmanden, der var ugift, tog vagten, så vi andre kunne holde jul i fred og ro med vores familier. Vi ankom til København første juledag, og havde derefter fri både første og anden juledag.

Medens vi lå i København, blev jeg forfremmet til førstestyrmand, hvilket jeg var meget glad for, jeg havde også ventet længe. Efter dokningen kom vi i kulfart på danske havne indtil hen på foråret, hvor vi blev sendt på Middelhavet, og ved påsketid var vi på vej fra Cardiff til Neapel med en last Wales kul.

Vi ankom til Neapel om onsdagen i påskeugen, så vi kom til at opleve al det halløj, hvormed italienerne begynder påsken. Forberedelserne var gjort i løbet af formiddagen, idet der rundt om på kajer og moler samt kullægtere var udlagt fyrværkeri bestående af meget lange lunter, hvor der med mellemrum var anbragt kanonslag, andre steder raketter, der røg op i luften, hvor de eksploderede og udspred-

32. Luftskibet var R 38 eller, som det også hed, ZR 2. Luftskibet, der var bygget til den amerikanske flåde, var 24. og 25. juli 1921 på prøvetur over NØ England. Turen var forløbet godt, men 25. juli omkring kl. 17 under en fartprøve over byen Hull eksploderede skibets benzintanke, hvorved resten af luftskibet også eksploderede og styrtede ned i River Humber. Ulykken, der kostede 44 mennesker livet, var den hidtil største ulykke indenfor flyvning.
33. Fumigering: At ryge skibet igennem for at rense det for mus, rotter og andet utøj.
34. *Terra Nova*: Bark 749 brt. Bygget 1884 hos Stephens & Sons i Dundee til samme. 1894-97 brugt som ekspeditionsskib af Jackson og Harmsworth på rejse til Antarktis. 1903-04 igen til Antarktis for at undsætte Robert Scotts ekspedition med *Discovery*. 1910-13 brugt af Robert Scott som ekspeditionsskib på den rejse, hvor Scott konkurrerede med Roald Amundsen om at nå først til Sydpolen, og hvorfra Scott selv og tre andre aldrig nåede tilbage. Fra 1913 brugt som fiskeskib ud for New Foundland. 1943 sprang skibet læk og sank SV for Grønland.

te flyveblade med religiøse skrifter. Kl. 12 begyndte det hele, fyrværkeriet blev tændt, og en mægtig kanonade, fløjten med dampfløjter og ringen med klokker. Det holdt på i omkring 2 timer, så var påsken skudt ind. I påskedagene blev der ikke arbejdet, så vi benyttede lejligheden til at besøge Pompeji.

Efter udlosning i Neapel gik vi til Sfax i Tunis, hvor det lykkedes mig at købe et leopardskind til min kone, derefter gik vi Fiume (nu Rijeka i Kroatien. K. L.), hvor den eneste fragt, vi kunne finde, var en meget dårlig risfragt fra Fiume til Leizoes. Det var noget, A. P. Møller havde haft fat i, men havde kasseret. Oprindeligt var det et læs ris, et ØK skib havde losset til en stivelsesfabrik i Fiume.

Da vi var næsten udlosset, skulle vi have fyldt noget vand i nr. fire tank, og jeg meddelte andenstyrmanden, at han ikke skulle sætte for meget tryk på tanken, da der kunne være en læk i et af mandehullerne. Derefter gik jeg frem og tilså losningen på fordækket. Pludselig kom en havnearbejder løbende og fortalte, at der var løbet vand ind i agterlasten, hvor vi stadig havde ris.

Jeg løb agterud og efter at have set, hvad der var sket, gav jeg ordre om at pumpe agterlasten læns. En ny ren presenning blev derefter spredt ud på agterdækket, hvor vi tømte sækkene med de våde ris. Nattens vagtmandskab fik derefter ordrer om, med jævne mellemrum, at vende risene så de kunne tørre, medens sækkene blev hængt op rundt om donkeykedlen, som blev holdt i gang hele natten. Kl. fem om morgenen blev besætningen så sat til at hælde risene tilbage i sækkene, der blev syet til og lagt på plads. Dermed blev det hele ordnet, uden at nogen lagde mærke til det.

Efter udlosningen gik vi til Lissabon for at laste kork og sardiner til New York. I Lissabon mødte vi den berømte fuldrigger *Cutty Sark*, under portugisisk navn *Ferrina* og rigget som bark. Flere år senere blev skibet købt tilbage til England, restaureret tilbage til sin oprindelige skikkelse og lagt i tørdok i Greenwich.

Rejsen over Atlanten forløb uden vanskeligheder, i New York havde jeg lovet at aflevere en hilsen til noget familie, der skulle bo i Bayonne i New Jersey. Jeg tog også derud, men forgæves, Hr. Jensen, som han skulle hedde, boede der ikke mere, og ingen vidste, hvor han var flyttet hen. Da vi så under udsejlingen fra New York lå ud for Frihedsgudinden, kom der en stor slæbedamper, der løb agten om os, slæbende på to store jernbanefærger, kaptajnen kom ud og prajede os og spurgte efter Hr. Larsen. Jeg var strakt klar over, at det var Hr. Jensen, der på en eller anden måde havde fået besked om, at jeg søgte efter ham. »I live in Brooklyn now«, råbte han, idet han passerede, og det var, hvad vi nåede at sige.

Fra New York gik vi til Cuba for at laste sukker, vi anløb pladserne Caimanes og Bucoron i Guantanamo Bugten, hvor jeg ofte havde været på vores rejser under Første Verdenskrig. Her mærkede man tydeligt spiritusforbudet i USA, idet pladserne var blevet stabelplads



Cool Beer, Havana Cigars. Havneknejpe på Cuba 1922. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

for smugling af spiritus og kokain til USA. I alle barerne, hvor der tidligere kun havde stået en enkelt flaske whisky, stod nu stabler af kasser med den eftertragtede drik, og der blev afskibet store mængder til USA.

Fra Cuba gik vi til Philadelphia, men på vejen blev kaptajnen syg og måtte indlægges på hospital, det var maven det var galt med. Nu havde der været lejlighed til at »få skib at føre«, men desværre havde jeg ikke mine skibsførerpapirer. Det var så meningen, at en ældre styrmand fra et andet af rederiet skibe, som lå i New York, skulle have overtaget skibet, men telegrammet om det kom en halv time efter, at hans skib var afsejlet til Sydamerika. Det blev så besluttet, at vi skulle vente, indtil kaptajnen kom ud fra hospitalet. Det var for øvrigt også småt med fragter.

Da der var gået 8 til 10 dage, kom kaptajnen ombord igen, og da den timecharter vi havde været ude i, var udløbet, blev vi sendt til Montreal for at laste til Europa. Ved karantænestationen på St. Lawrence kom vi igen ud for den strenge karantæneofficer fra året før, men denne gang gik det ud over S/S *Stensby* fra rederiet Motortramp.[35] De havde nemlig kun hængt en stormlejder ud til karantæneofficeren, i stedet for som normalt at rigge falderebstrappen ud. Da officeren kom ombord, bebrejdede han kaptajnen dette, men denne undskyldte sig med, at falderebstrappen var i stykker. Den gik karantæneofficeren ikke på og forlangte falderebstrappen inspiceret. Den viste sig at være i orden, og efter at have kaldt kaptajnen en forbandet løgner gik karantæneofficeren igen fra borde, og han kom

35. Her må BDL huske forkert enten med hensyn til skibets navn eller årstallet for begivenheden. Vi er omkring 1922, men S/S *Stensby* blev først leveret fra Eriksberg Mekaniska Verkstad A.B. til rederiet A/S Motortramp i september 1926.



Sukkerlast til S/S Stegelborg inspiceres af den nyligt udnævnte førstestyrmand Bernhard David Larsen. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

ikke ombord igen, før end falderebstrappen var rigget ud. Vi slap igennem, kom derefter til Montreal, fik vores last ind og begyndte hjemrejsen. Efter at være kommet ud af St. Lawrence anløb vi North Sydney på Cape Breton i Nova Scotia for bunkers, men de havde haft besøg af en »rumrunner«, så alle var fulde. Den første lods, vi fik ombord, faldt og slog sig bevidstløs. Efter at vi så havde firet ham retur til hans båd, måtte vi vendte meget længe på den næste. Han kom dog, men var så fuld, at han som lods ikke var meget bevendt.

Da vi havde fået kullene ind, var det samme historie om igen. Lodsen kom ombord, men var så fuld, at han sad og faldt i søvn inde i kahytten, og vi kunne dårligt få liv i ham. Han blev så båret i land, og kaptajnen besluttede at gå foruden lods. Hvordan vi fik kastet los, ved jeg ikke, men afsted kom vi. Rejsen gjaldt Göteborg og Malmø, hvor vi nåede frem efter en god og rolig rejse.

På vejen anløb vi København for stores og proviant, en af rederiets inspektører kom så ombord, og da han så, at vi ikke havde ankret op, anmodede han os om at gøre det. »Javel«, svarede kaptajnen, »Men så må jeg gå på den anden side af Middelgrunden og udenfor tre-mile grænsen, hele besætningen har sagt op, så hvis vi ankrer her, kræver de afmønstring, og så kan vi ikke komme videre, før en ny besætning er taget ombord«.

Efter udlosning i Göteborg og Malmø kom vi i kulfart på danske havne. Julen blev fejret i søen på rejse til København, hvortil vi ankom anden juledag, hvorefter vi straks tog fat på udlosningen, så vi kunne være udlosset til nytår.

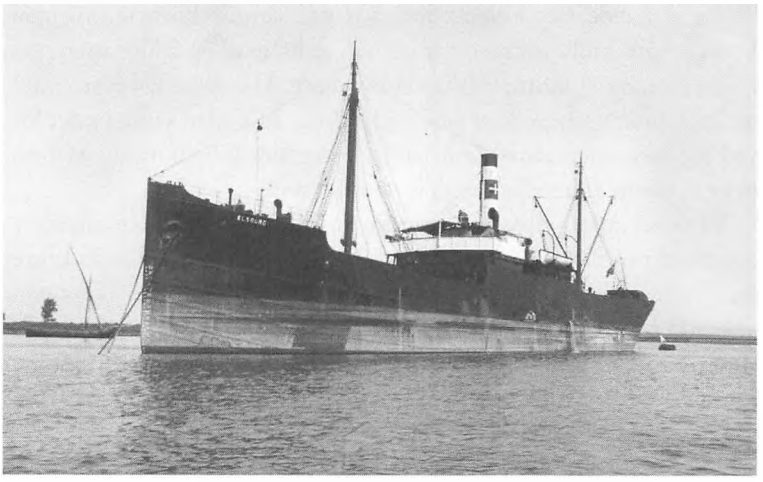
Efter nytår 1923 gjorde vi endnu et par rejser på danske havne, derefter kom vi i fart på Middelhavet, og hen på foråret gik vi til Rufisque i Senegal for at laste jordnødder til Rotterdam. Efter udlosning i Rotterdam, hvilket tog lang tid, da oliefabrikkerne kun kunne tage et lille kvantum ad gangen, gik vi i dok i Rotterdam for et større eftersyn og reparation.

Efter endt dokning gik vi til Cardiff og lastede til Civitavécchia NV for Rom, og derefter gik vi til Trapani på Sicilien for at laste salt til Göteborg. I Trapani var det nemt at laste, stevedoren bad os blot om at sætte en kridtstreg på de mærker, vi skulle ligge på, så ordnede han resten.

Der var meget vin på Sicilien, nok mere end vores ellers udmærkede hovmester, der var kvartalsdranker, kunne tåle. Et par dage efter afgangen fra Trapani var han pludselig forsvundet, vi frygtede, at han var sprunget overbord, men så kom messedrengen og fortalte, at han havde set ham kravle ned gennem en ventilator til nr. to last. Vi fik så åbnet lugen, og helt inde i bunden af lastrummet, der ikke var helt fyldt med salt, fandt vi kalorius sovende. På et leje af gamle sække lå han med en dunk vin i favnen. Vi fik ham vækket og op på dækket, hvor han forsvandt ind på sit kammer, og derefter så vi ham ikke, før end anfaldet var overstået og vindunkene tømt.

Efter ankomst til Göteborg blev jeg afløst og rejste hjem til familien og en dejlig lang sommer i Danmark.

I september 1923 kom jeg med S/S *Elsborg*. Skibet lossede i Esbjerg, da jeg fik ordre om at rejse derover, men så fik jeg kontraordre, om at jeg skulle vente, indtil skibet havde gjort endnu en rejse. Sagen var nemlig den, at begge styrmændene skulle skifte, men kaptajnen ønskede ikke at skiftene skete samtidigt, og da andenstyrmanden var nået frem, ventede jeg en omgang med at tiltræde.



S/S Elsborg: Fragtskib på 1.426 brt. Bygget i Kiel som S/S Ove Gjedde til Dansk D/S A/S. 1909 solgt til D/S 1896 i København og omdøbt til S/S Elsborg. 1918 overtaget af Dannebrog Rederi. 1936 solgt til Sverige. Her ses skibet i Huelva 1935. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

Kaptajnen hed Palm og var kendt som noget højrøstet, det fortaltes, at når han var på vej op ad Themsen, kunne man høre ham i London, når han lå ud for Gravesend. Bortset fra det var han en meget flink mand.

Skibet var i Nord- og Østersøfart, hvilket ikke var særligt spændende om vinteren, hvor der på Nordsøen ikke er langt mellem stormene, men vi sled os igennem en streng vinter med en lang frostperiode. Juleaften skulle vi være afsejlet, men det blæste SV storm så kraftig, at vi ikke kunne komme afsted. Vi blev så bombarderet med forespørgsler om, hvorfor vi ikke var sejlet, det blæste nemlig ikke i Amaliegade.[36]

På en rejse fra Finland med en ladning props kom vi ud for havari. Vi lå underdrejet nede ved Belgien i en SV storm med høj sø, da hovmesteren en morgen meddelte, at proviantrummet agter var sat under vand. Jeg gik så ned for at finde årsagen, der viste sig at være et koøje, der ikke var blevet lukket. Det så ikke godt ud, vandet stod meterhøjt, og både skinker, pølser, meltønder og konservesdåser var gået i drift og flød rundet mellem hinanden. Medens vi stod og overvejede, hvordan vi skulle gribe sagen an, mærkede vi et kraftigt stød i skibet fulgt af en kraftig buldren. Dampfløjten lød, og jeg fik travlt med at komme på dækket, og deroppe så jeg, at søen der omgav os, var fuld af props. En mægtig brådsø havde skyllet forreste dækslast overbord hen over bakklædningen og lønningen, hvortil fløjtesnoren var fastgjort, hvilket havde sat dampfløjten i gang. På selve bakken var wirerullerne slået flade, og nedgangskappen slået så skæv, at døren ikke kunne lukkes, ligesom der var slået en læk i dækket. Vi fik så rettet op i resten af dækslasten og tømret en interimistisk underklædning. Derefter fik vi lænset proviantrummet og bjerget, hvad vi kunne bjerge, hvorefter vi fortsatte rejsen.

Da vi i Swansea havde fået udlosset dækslasten, viste det sig, at

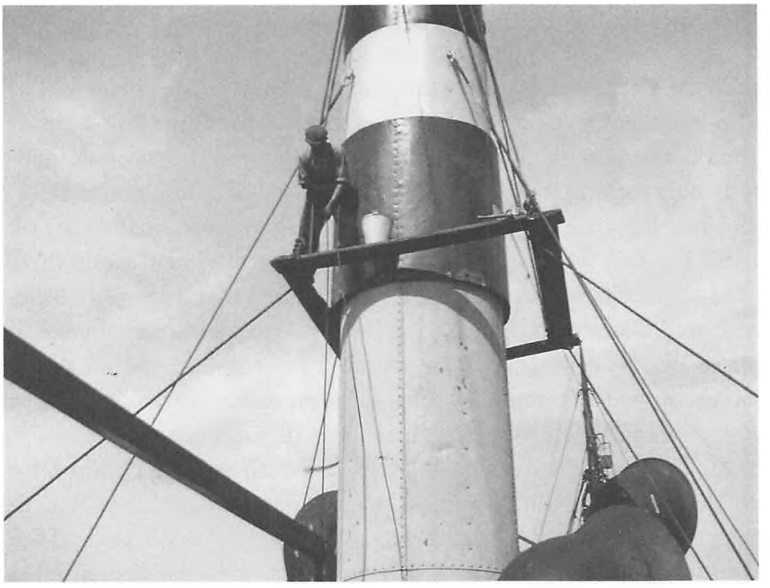
lønningen og flere støtter var bøjet, og at flere dæksplader var blevet trukket op ved de ringbolte, hvori dækslasten havde været fastgjort, vanterne på formasten var også sprængt. Reparationerne blev udført i Swansea, og da kaptajn Palm i den forbindelse skulle læse højt for asuranceagenten og dokfolkene fra skibsdagbogen om havariet, måtte han jo oversætte fra dansk. Da han kom til afsnittet om skibsklokken, der gik overbord sammen med fløjten, oversatte han det til: »And the bell went to Hell«, hvilket medførte nogen munterhed. Man skulle ellers passe på med engelsk, for en dag, vi lå ved Gravesend under strømændringen, bad Palm en forbipasserende slæbebåd om at give os et lift, da vi var ved at få en fortøjningsbøje i skruehullet. Slæbedamperen kom tilbage, fik en trosse over, og trak os fri af fortøjningsbøjen. Men det blev ikke til noget »lift«, som Palm havde bedt om, for da vi nåede frem, lå der en regning på 100 £ for en bjergning. Det mindede mig om historien om *Cutty Sark*, der engang nåede frem til Mersey River uden for Liverpool, slæbebåden kom ud for at hente skibet ind, men da de opdagede, at sejlskibet manglede et anker, sendte de en regning på en bjergning og ikke en slæbning.

Vi kom igennem vinteren, og da vi nåede hen på foråret, blev vi sendt til Tunis med kul for derefter at laste fosfat til Ipswich. I samme forår oplevede vi, at styrmændene sagde op for at strejke, det skete ikke tit, men det virkede, og vi fik en ny overenskomst.

Senere på året lastede vi i Pyritis ved Sevilla til Tunis. Vi lå nede på floden ved noget, der hed Los Gordalos, en hyggelig lille plads, hvor man kom tæt på lokalbefolkningen. Jeg blev således tilkaldt til formandens kone, der havde fået en byld på låret. En læge var dyr, og de anså en styrmand for at være noget nær en medicinmand. Jeg nåede frem til patienten, men aldrig har jeg set et menneske så utroligt snavset. Det første, jeg derfor måtte gøre, var at få vasket såret og den nærmeste omegn. Sæbe fandtes ikke i huset, så jeg måtte hente et stykke ombord i skibet. Varmt vand blev fremskaffe, og jeg fik bylden vasket ud og lagt et trækplaster på, hvilket gav nogen lindring. I løbet af nogle dage var bylden trukket til, og jeg kunne få den ordentligt renset ud og lagt en lægende forbinding. Manden og konen blev glade, og vi fik os et glas vin. At glassene blev tørret af i konens underkjole, var noget, man måtte tage med.

Efter udlosning i Tunis gik vi til Cap de Gata for at laste salt til Göteborg og Stockholm. Lastningen foregik fra åben kyst fra vestsiden af Cap de Gata, og når man så det høje land, skulle man ikke tro, at der var saltpander, men det var der, og da vi kom tæt ind under kysten, kunne vi også se saltbunkerne derinde. Lastningen foregik fra lægter, som hver morgen blev sat i vandet ved hjælp af muldyr. Under opholdet ville vi foretage en bådmanøvre, men da vi havde fået båden sat i vandet og var ved at ro ind mod land, blev vi beskudt, så vi fik hurtigt vendt båden og sejlet tilbage til skibet. Det var vagterne

36. I 1856 startede Christian Kjellerup Hansen et firma med skibsproviantering og kulforsyning. Firmaet havde til huse i bygningen Tolboden nr. 15, og i samme bygning startede hans søn Johan Hansen i 1883 rederiet Dannebrog. 1921-22 opførtes et nyt hovedkontor i Amaliegade 35, hvor rederiet boede, indtil det i 1967 flyttede til Rungsted Kyst.



Arbejdsplatformen til skorstenen på S/S Elsborg rigget op for vedligeholdelsesarbejder. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

inde på land, der skød på os, idet de åbenbart troede, at vi var ved at foretage et fjendtligt angreb på Spanien. Vi fik så saltet ind, men ved udlosningen i Sverige viste det sig, at det var så snavset, at det kun kunne bruges til at salte sporvognsskinner med.

Fra Sverige gik vi til Finland for at laste props. Jeg husker ikke, hvor det var, men det var i skærgården, hvor vi fortøjede direkte til klipperne, dels med ankeret ude og dels med agterfortøjningen. Vi lå sådan set udmærket, så længe vejret var godt, men det var en risikofyldt ankerplads, hvis det blæste op. Det gjorde det, men ved et mirakel slap vi godt fra det, idet ankrene holdt, efter at agterfortøjningerne var gået, og skibet svingede rundt, men uden at ramme klipperne, og det skønt vi kun havde en skibslængde at svinge rundt på. Men det var en uhyggelig nat, vi tilbragte oppe i bestiklukafet, hvor vi bare stod og så på uden at kunne gøre noget, medens stormen rasede, og regnen piskede ned. Næste dag løjede stormen af, og vi kunne igen fortøje, men vi måtte først splejse alle vores wirer, som lå rullet sammen oppe ved fortøjningerne.

En meget tåget aften, medens vi lå der, kom en finne roende hen til båden for at spørge, om vi havde noget brændevin til salg. Han fik så 12 flasker hos kaptajnen og 12 hos hovmesteren og betalte med en stor sum penge, hvorefter han hurtigt forsvandt i tågen.

Pengene kunne vi så bruge til at betale slagteren, sagde kaptajnen, men slagteren ville ikke have dem, for de var falske. At melde manden, der havde givet os dem, kunne vi ikke, for ham havde vi jo hjulpet med at smugle, så der var ikke noget at gøre, brændevinen var tabt.

Fra Finland sejlede vi til Redham Dock for at losse propsene, og

medens vi lå der, faldt vores donkeymand ned fra øverste ristværk på fyrpladsdørken og flækkede hovedet. Vi fik ham så samlet op og anlagt en første forbinding for derefter at få ham til læge. Der løb mellem byen og dokken en lille jernbane, der blev brugt til fragt og transport af arbejderne, og her blev et ekstra tog sat ind, så donkeymanden kunne komme hurtigt til lægen, hvor vi kom til med det samme. Da lægen havde taget forbindingen af, blev han så forskrækket, at han påstod, at dette var et tilfælde, der straks skulle videre til hospitalet. Han lagde så forbindingen på og meddelte, at vi måtte tage bussen ind til hospitalet. Jeg forlangte en ambulance, men den var ifølge lægen meget dyr. Jeg svarede så, at det ikke kom ham ved, han skulle bare rekvirere den, så skulle vi nok betale den, og gav ham navn og adresse på vores agent.

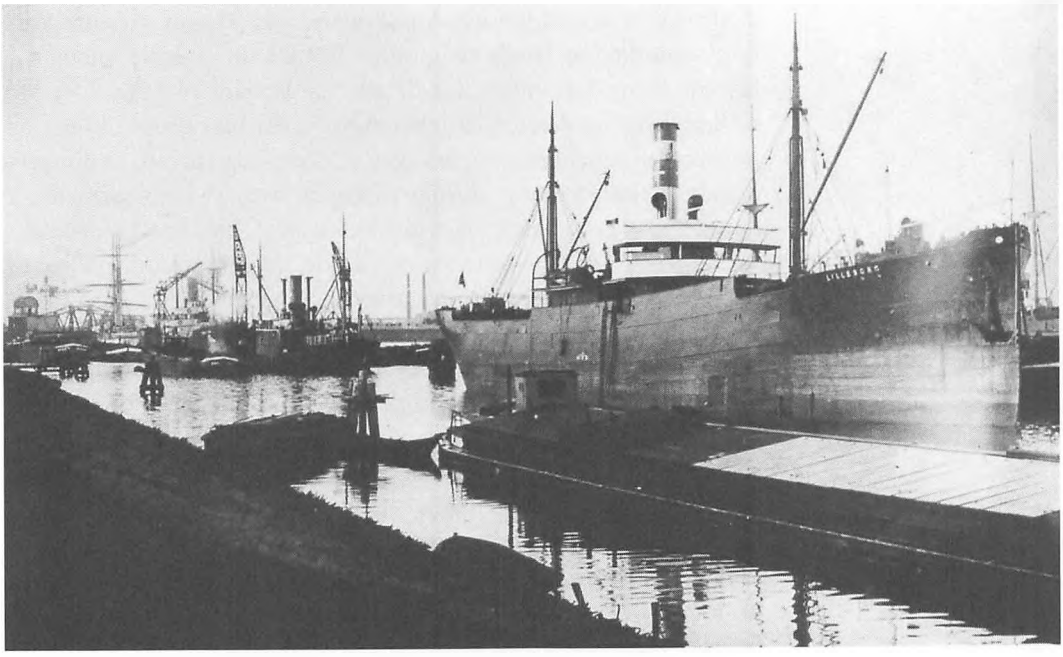
På hospitalet i Chatham kom donkeymanden hurtigt under kyndig lægebehandling, lægen havde gjort krigen 1914 til 18 med, og da han fandt ud af, at donkeymanden var tysker, kaldte han ham for Fritz, spurgte om det var et slagsmål, da han samme dag havde haft to nordmænd, der havde snittet hinanden med knive, men jeg gjorde ham opmærksom på, at »Fritz« her var komme til skade på »hæderlig« vis. Fritz var ellers ret hårdfør, ville ikke bedøves, skønt man kunne se, at der gjorde ondt. Han stod det igennem, og som belønning spenderede lægen cigaretter og whisky.

Efter således at have været beskæftiget dels i Nord- og Østersøfart og dels i Middelhavet, nåede vi frem til december 1925, og da jeg ikke havde holdt jul i mit hjem siden 1914, tog jeg ferie.

Efter at jeg havde haft ferie, mønstrede jeg ud med S/S *Lilleborg* som førstestyrmand. Jeg tiltrådte tjenesten på Københavns Red, hvor skibet passerede på vej til Danzig, der dengang var en polsk havn, hvorfra der blev eksporteret store mængder skåret træ og jernbanesveller foruden sukker og korn. Men befolkningen i Danzig, der jo indtil 1919 var en tysk by, var ikke venlige over for polakkerne og lagde dem alle mulige hindringer i vejen, så polakkerne besluttede at bygge deres egen havneby Gdynia, som blev en alvorlig konkurrent til Danzig, der begyndte at gå tilbage.

Pakhusene begyndte at ligge tomme hen, og både kajen og pakhusene, der var anlagt af Det Bergenske Dampskibsselskab, begyndte at forfalde. Så meget at det begyndte at blive risikabelt at anløbe kajanlæggene, der var blevet møre. Da jeg i foråret 1926 mønstrede ud med S/S *Lilleborg*, var Danzig dog stadig en levende havneby og blev kaldt Østersøens Perle, hvilket var sandt, for det var en dejlig by med mange smukke gamle ejendomme. Enhver Danzigfarer vil kunne huske Kranthor, Danzigs vartegn med kranen og trædehjulet, et pragtfuldt bygningsværk. Ingen drømte dengang om, at det i slutningen af Anden Verdenskrig skulle ende som en dynge murbrokker.

C. K. Hansens skibe var travlt beskæftiget i farten på Danzig, og også *Lilleborg* sejlede i den fart. Fra Danzig gik turen til UK, mest til



S/S Lilleborg i havn 1926. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

London, og fra England hjem til Danmark med kul eller koks. Således gik tiden, kun afbrudt en gang imellem med en enkelt rejse til Middelhavet eller til Vestkysten af Afrika efter jordnødder.

En enkelt gang var vi i Grækenland, hvor vi skulle losse manganerts på øen Milos. Havnebyen Plaha ligger ved en ret stor naturhavn, men med en ganske snæver indsejling. Det var i februar måned, og temperaturen var som på en varm sommerdag herhjemme, men alligevel kom lodsen ombord indhyllet i en stor gedeskindspels. Da han fik viklet sig ud af pelsen, troede vi, at det var en mumie, vi havde fået ombord, så gammel og gusten så han ud. Han var også gammel, henved 90 år, og tidligere mangeårig lods ved Bosperus strædet. Han bar dog sin alder godt, og han sov stort set ikke i de tre døgn, vi havde ham ombord. For at vi kunne laste, krævede det, at søen var helt rolig. Skibet skulle nemlig fortøjes langs den nøgne klippeside, hvor vi ville få fremspringende klippestykker stikkende op lige under bunden af skibet, derfor skulle man holde øje med, at vandet var helt roligt. Den vagt påtog den gamle sig, og han forlangte at maskinen hele tiden var klar til at starte op med kort varsel.

Medens han holdt vagt, skulle han have tiden til at gå med noget, og derfor bad han om et stykke sejldug, så han kunne sy sig en ny køjesæk. Hvad han skulle bruge den til, fandt jeg aldrig ud af, men vi skaffede ham sejldug, nål og tråd.

Den gamle var glad, og overøste mig med alle de græsk-katolske velsignelse, han kendte. Bagefter overøste han mig også med 6 flasker græsk bordvin. Da vi havde ligget i ca. 1½ døgn, skulle vi forhale, og



Kranen i Danzig 1926. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

også her var den gamle græker lederen. Vi fik derefter vores last ind uden uheld, men da vi skulle afgå til reden af Plaka for at udklarere, skete der det, at de græske bådsmænd kastede los ved at kappe vores nye manilatrosser, ligeledes beholdt de alle vores sjækler. Også det klarede den gamle. Han sendte politiet efter dem, og de måtte personligt bringe de stjålne sager tilbage, og i tilgift fik de et drag over nakken af en politistav.

Efter Grækenland fik vi nogle ture til Vestafrika med kul fra Wales til St. Vincent på Cap Verde Øerne og jordnødder med tilbage fra

Senegal. Wales kul støver meget, så det var ikke rart at ligge og losse kul ved St. Vincent, når NØ Passaten var frisk. Skibet lå jo for svaj, og det eneste sted der var til at være, var foran ved gøsstangen, medens resten af skibet var indhyllet i en sky af kulstøv, og hele besætningen gik rundt og lignede de negere, der arbejdede i nede lasten.

I foråret 1927 lå vi i Ziguinchor oppe ad Casamancefloden i Senegal og lastede jordnødder, men da priserne på jordnødder hele tiden gik i vejret, blev lastningen hele tiden udsat, og vi fik derfor et længere ophold end oprindeligt planlagt. Det var ganske vist meget varmt, men det føltes ikke så slemt, for ved 11 tiden hver dag stod ind frisk søbrise ind over os.

En aften kom to negerkvinde forbi i en kano på vej ud for at skrabe østers. Det var nemlig sådan, at der voksede østers på rødderne af de mangrovetræer, der voksede langs med flodbredden. Negerkvinderne tog om aftenen ud og skrabede østers af rødderne, på den måde kunne de hver morgen sælge friske østers på det lokale marked. Jeg købte da også et par rodstokke med østers af de to damer, og disse rodstokke blev senere indlemmet i Østre Borgerdyds Skoles zoologiske samlinger.

Under det forlængede ophold i Ziguinchor fik vi lejlighed til at efterse inventaret i skibets redningsbåde, og vi fandt, at redningsraketterne og andet fyrværkeri trængte til at blive uskiftet, da det havde været udsat for fugt.

Jeg ønskede dog at undersøge, om de stadig kunne bruges, så foreløbig lagde jeg raketterne til tørre. Samme aften blev de så brændt af, nogle af raketterne kunne kun hæve sig nogle få meter, medens andre virkede perfekt og steg højt tilvejrs, hvor de eksploderede med et knald til stor fornøjelse for den lokale befolkning, der begejstret råbte: »encore encore!« Så jeg fyrede et par ekstra raketter af til ære for dem.

Et par dage efter dukkede en politiofficer op og spurgte, om der var blevet sendt raketter op fra skibet, hvilket kaptajnen ivrigt benægtede. Jeg blev så tilkaldt og forklarede, at det var der, men jeg mente ikke, det kunne være så slemt i et land, hvor man havde fri adgang til skydevåben. Det mente betjentene heller ikke, at det var, men guvernøren var blevet nervøs, da han frygtede, at stammerne længere inde i landet kunne opfatte raketterne som et tegn om, at stammerne nede ved kysten havde startet et oprør. Officeren var dog fuld af forståelse, og sagen blev derefter hurtigt bilagt over et par øller.

Omsider stabiliserede prisen på jordnødder sig, og vi kunne få vores last ind, hvorefter vi afgik til Dunkerque. Efter udlosning der gik vi til Blyth i England, og her indtraf en af de største begivenheder i mit liv, for her fik jeg meddelelsen om, at jeg skulle være fører af S/S *Lilleborg*, medens kaptajnen var i land på en tre måneders ferie.

Det var et stort øjeblik endelig at stå ved målet, for selv om det

ikke var en decideret udnævnelse, så var det dog en lejlighed til at prøve sig selv af som fører af et skib.

I Blyth lastede vi kul til Sønderborg, og efter udlosningen der overtog jeg skibet som fører, og mit navn kom dermed for første gang på et målebrev. Det var i sommeren 1927.

Den første rejse var til Danzig for at laste props til Cardiff. Ved ankomsten til Danzig kom alle ombord for at hilse og ønske tillykke, eller var det for at få en drink og en god cigar, i hvert fald var det et held, at vi havde en god repræsentationskonto.

Efter udlosningen i Cardiff gik vi til Murmansk for at laste 2.000 tons hvede, hvoraf de 1.000 tons skulle til Göteborg, medens de resterende 1.000 tons skulle fordeles mellem fire danske havne: Randers, Horsens, Vejle og Holbæk.

Vi ankom til Murmansk tidligt om morgenen, det havde været tåget hele natten, og jeg havde været på broen. Tågen havde fortættet sig til støvregn, og det havde slået kulstøvet ned fra fyrpladsen, så vi alle var sorte som fyrbødere. Da vi havde fået lods ombord, gik jeg så ned for at blive vasket og få skiftet tøj. Samtidigt skiftede vejret til klar sol og varme, så da jeg kom op igen, havde jeg skiftet til hvidt sommertøj, hvilket fik lodsen til at udbryde: »Nu er de jo pæn«.

Efter at skibet var blevet indklareret, og jeg havde indgivet notice, fik jeg at vide, at lastningen ville blive påbegyndt næste formiddag. Vi havde på rejsen stillet skottet op i nr. 1 og nr. 4 last, men vi havde ikke haft træ til mere, og derfor bestilte jeg nu mere træ fra land, samt folk til at stille det op.

Det var midsommer, så natten var lys som dagen, og myggene plagede. Murmansk blev jo bygget under Første Verdenskrig, så russerne kunne have en isfri vinterhavn, hvorfra de kunne importere nødvendige forsyninger fra deres allierede. Man kunne da også stadig se havnearbejdere, der gik rundt med engelske og amerikanske uniformsknapper i tøjet. Russerne var ellers nogle mærkelige mennesker at arbejde sammen med. Mistroiske og snedige, så man måtte hele tiden have et øje på hver finger for ikke at blive snydt.

Som nævnt var nætterne lyse, og der var flere skibe i havnen. Jeg tilbragte således en dejlig aften eller nat hos kaptajnen på S/S *Tyr* af Oslo, der var kommet fra Golfen med bomuld. Der var også nogle andre norske kaptajner, og Tyr var udstyret med både drikkevarer og et godt køleanlæg, så vi fik nok af sludrevand, og det blev lyst, uden at det havde været mørkt.

Havnemesteren i Murmansk kom fra Riga og var kendt af alle Murmanskfarere fra før krigen. Han var et sproggeni og talte alle sprog, også dansk og uden at blande det sammen med svensk eller norsk til en slags skandinavisk, som andre ofte gør.

Havnemesteren var blevet forvist til Murmansk og havde i mange år ikke haft forbindelse med sin familie. På et tidspunkt havde der været sygdom i familien, og han havde troet, at han nu fik lov til at

rejse hjem, men det gjorde han ikke. I stedet blev han sendt ned en kort periode for at blive havnemester for en havn i Kaukasus.

En anden russer, en skibshandler, som også talte dansk, var også blevet forvist til Murmansk. Han var dansk gift og havde en lejlighed på Christianshavn, men på et tidspunkt var han rejst til Rusland for at besøge sine forældre, og så klappede fælden, og han blev forvist til Murmansk. Jeg traf ham nogle år senere i Leningrad, men da havde han opgivet alt håb om nogensinde at få lov til at rejse tilbage til Danmark.

Omsider fik vi vores hvedelast ind, og jeg skulle op og udklarere. Konossementerne skulle underskrives, og det kom til at tage en hel eftermiddag. Der var tyve kopier til hver af de fem modtagere, de skulle først hektograferes, og da de så var kommet halvt igennem, viste det sig, at det var de forkerte dokumenter, og så måtte vi forfra igen.

Midt i det hele blev det så russernes tetid. Nå! så får man vel i det mindste en kop te, tænkte jeg, men godmorgen. Hver mand havde sit lille skab: kogegrejer, te og tepotte, hver mand sørgede for sin egen te. Det var imod systemet at give noget til andre, ligesom de heller ikke måtte modtage noget.

Da vi langt om længe var ved at være lastet færdig, kom afskiberen og spurgte, om vi ikke kunne tage 30 tons linned med til losning i Göteborg i transit til Hamborg. Da det ikke ville influere på skibets lastevne, var der ikke noget i vejen for det. Det ville heller ikke forsinke afgangen, men jeg mente dog, at jeg alligevel hellere måtte underrette rederiet først. Hertil svarede afskiberen, at det kunne jeg da godt, men det ville tage omkring 48 timer, da telegrammet skulle over Moskva for at blive censureret, og det ville forsinke afgangen. Jeg besluttede derfor at tage partiet på betingelse af, at det blev stuvet, så det ikke ville være i vejen for losningen i Göteborg, hvilket ikke voldte nogen problemer, da det var pakket i sække, der kunne lægges ind på mellemdækket. Jeg skrev så et brev om det til rederiet, som jeg sendte hjem gennem Norge, da det var hurtigere end gennem Rusland.

Langt om længe blev vi færdige, men så forlangte de, at jeg skulle tage nogle prøveposer med, det nægtede jeg som hævn for, at jeg ikke blev budt på te. Da jeg kom ned til kajen, var skibet væk, det var blevet halet ud på strømmen, da det var ved at blive undersøgt, og da det nok ville tage et stykke tid, blev jeg inviteret på stegt torskerogn ombord i et norsk skib. Midt under måltidet begyndte den norske kaptajn at diskutere Østgrønland med mig, hvor han syntes at den danske holdning var meget stejl.[37] Omsider kom jeg dog ombord i mit eget skib, og rejsen hjem kunne påbegyndes.

Vi ankom så til Göteborg efter en god og hurtig rejse. Jeg troede, at alt var i orden, men det var det aldeles ikke, fortalte befragteren mig, da vi nåede frem. Det var de 30 tons linned, vi havde stuvet ind

på mellemdækket, der var problemet. Aldrig har jeg dog hørt et menneske skabe sig, som han gjorde. Alt sammen fordi jeg havde gået udenom rederiet.

Det var selvfølgelig en fejl, det måtte jeg indrømme. Det var ikke bare det, at jeg var gået udenom rederiet, jeg havde også taget de 30 tons med uden at forlange ekstra i fragt, hvilket jeg skulle have gjort. Da jeg efterfølgende undersøgte, hvad fragten var for linned, fandt jeg at den var 6 d pr. tons, og at losseudgifterne i Göteborg stod i 4 øre pr. tons. Hvilket vil sige, at fragt og losning for 30 tons linned ikke engang beløb sig til 20 kr. Jeg syntes derfor heller ikke, at der var så meget at lave sådan et hus over, det var jo trods alt første gang, jeg var ude for det, så han kunne vel have nøjedes med at meddele mig, at jeg ikke en anden gang skulle tage et lille parti fragt med udenom rederiet og uden at tage betaling for det.

Vi lossede så vores last i Göteborg og i de fire danske provinshavne, og da kaptajnen havde haft sin ferie, kom han ombord igen, og jeg måtte gå tilbage som styrmand.

Nu fulgte dog et par år, hvor jeg ind imellem virkede som ferieafløser, men tiderne var dårlige, og rederiet måtte afhænde nogle skibe. Fragtmarkedet blev dårligere og dårligere, og mange skibe blev lagt op, flere langs Langeliniekajen, der snart var fyldt helt op med oplagte skibe, heraf så mange fra Dannebrog, at kajen blev kaldt Dannebrogsgade.

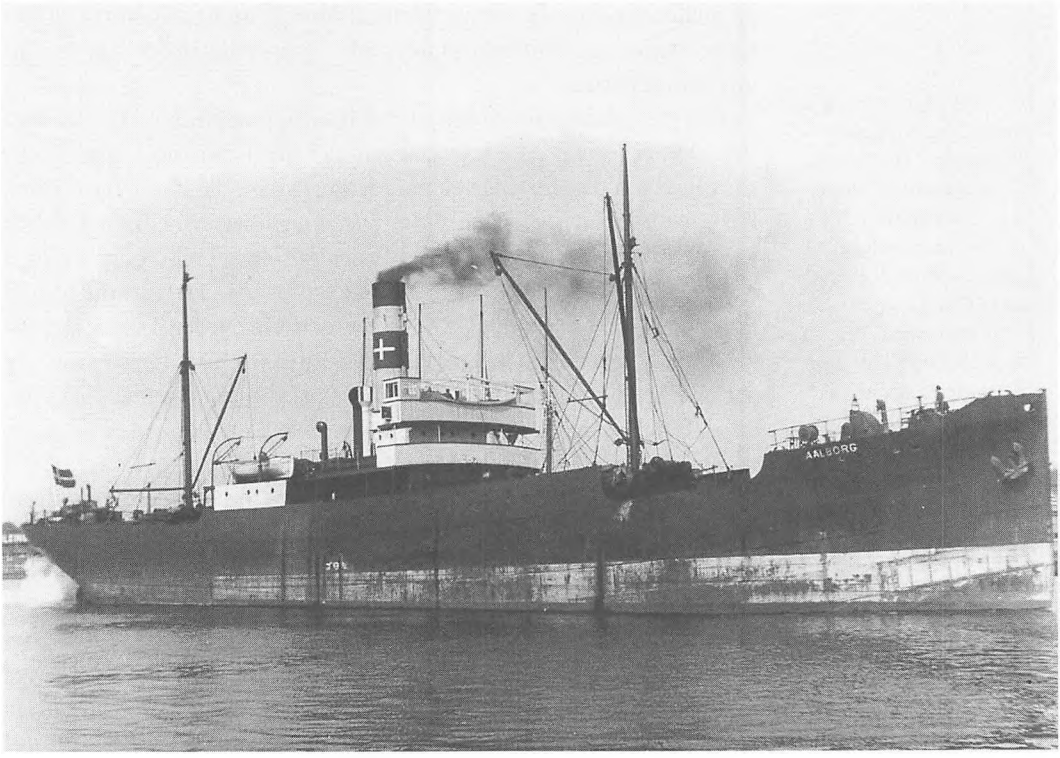
Hen imod jul 1931 blev jeg udnævnt til fører af S/S *Aalborg*, men udsigterne var ellers ikke for gode. Det var småt med fragter, så den første rejse blev fra Sydhavnen til Langelinie med mulighed for oplægning, men samme eftermiddag fik vi en tur med en ladning salpeter fra Norge. Det var sent om eftermiddagen, da vi fik fragten, og jeg var taget hjem. Jeg måtte så ombord igen for at give ordrer til opfyring og for at undersøge, om jeg havde de nødvendige kort, hvilket det selvfølgelig viste sig, at jeg ikke havde. Jeg måtte derfor have fat i Bønnelykke, skønt det var langt over lukketid, men han var så venlig at komme ned i forretningen, så jeg kunne få mine kort.[38]

Vi havde fået ordrer til at være ude af havnen inden morgen, men vi skulle også have bunkers, og det blæste en stormende kuling fra NV, så det var en frisk start. Vi kom op til Norge, fik salpeterlasten ind og afsejlede til Delfzijl i Holland, hvortil vi ankom juleaftensdag. Vi fik en god juleaften med alt tilbehør, idet vi havde et juletræ med fra Norge. Efter udlosning i Delfzijl gik vi til Immingham i England for at laste koks til Randers.

Fragtmarkedet var stadig meget dårligt med udsigt til, at det kun kunne blive værre, så efter udlosningen i Randers blev skibet lagt op, hele besætningen blev afmønstret bortset fra første maskinmester og jeg selv. Vi gik så og passede skibet, min kone kom til Randers, og vi gik og hyggede os og var på egen kost.

Hvor længe der gik, husker jeg ikke, men en dag havde de igen

37. Da USA i 1917 overtog De Dansk Vestindiske Øer, anerkendte USA samtidig Danmarks suverænitet over hele Grønland. I årene efter anerkendte alle andre nationer den danske ret til Grønland. Undtagen Norge, der hævdede, at Østgrønland var ingenmandsland. I 1925 blev der indgået en traktat om området, men uden at hverken Danmark eller Norge opgav sine principielle standpunkter. I 1931 okkuperede norske hvalfangere dele af Østgrønland. Da de blev støttet af den norske stat, indklagede Danmark Norge for den internationale domstol i Haag, der i 1933 anerkendte Danmarks suverænitet over hele Grønland.
38. Svend Bønnelykke ejede Blankensteiners Eft., grundlagt 1791. Det var en skibsprovianterings- og korthandler, der frem til omkring 1960 lå først i kælderen i Amaliegade 49 og derefter på Esplanaden 48. Blankensteiners Eft. havde dengang agenturet på British Admirality Charts, så det var normalt her, man købte søkort. På Esplanaden lå firmaet på 1. sal, medens der i kælderen var et værtshus, som også var ejet og bestyret af Bønnelykke. Så når BDL siger, at han kunne få kort langt efter lukketid, så menes der nok, at han har opsøgt Bønnelykke på værtshuset, hvorfra denne så er gået op i forretningen ovenover for at hente kortene.



S/S Aalborg: Fragtskib på 1.256 brt. Bygget i Aalborg 1921 til Limfjorden A/S. 1921 solgt til Dannebrog Rederi. Vinteren 1939-1940 i Malteserkorsflåden. 9. april 1940 overtaget af England, derpå overdraget til Frankrig. Fra oktober 1942 i tysk tjeneste indtil 12. april 1943, hvor S/S Aalborg blev sænket af engelsk ubåd. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

fundet en fragt til os. Der kom en besætning ombord, og vi afsejlede til Danzig for at laste jernbanesveller til Southampton, hvor vi lastede vejasfalt til Bordeaux, men derefter var det igen slut.

Vi fik så ordre om at sejle hjem, idet vi dog skulle se efter ved alle signalstationer og aflytte radioen, om der skulle være noget til os. Vi nåede så frem til Helsingør, jeg kom på broen ved 11 tiden, et stykke nord for Kronborgpynten, og jeg bemærkede da, at der var hejst et kendingssignal til os. Vi hejste så svarstanderen og modtog ordre om at stoppe op og gå til ankers ved Helsingør, indtil vi modtog nærmere ordre. Det var normalt andenstyrmanden, der passede jobbet som telegrafist, men han havde frivagt, og førstestyrmanden, der så passede radioen, var ikke for stiv i det, så vi måtte purre andenstyrmanden, der modtog ordren om at gå til København for oplægning.

Vi sejlede så til København, fik anvist vores plads i Dannebrogsgade, og alle blev afmønstret. Skibene var lagt op, så der lå tre udenpå hinanden, og de blev passet af én mand. Pasningen bestod mest i at lufte ud, trække kronometrene op og efterse fortøjningerne. Da der skulle spares, var der kun råd til at holde én mand, som blev udskiftet hver fjortende dag, således at der blev lidt at lave for alle.

Dagen efter ankomsten til København blev jeg spurgt, hvorfor radiostationen ombord i *Aalborg* ikke blev betjent, man havde kaldt og kaldt uden at få svar fra os. Jeg svarede, at andenstyrmanden hav-



Oplagte skibe 1932 ved Langelinie, eller Dannebrogsgade, som Bernhard David Larsen kaldte den. I forgrunden er S/S Spigerborg, Dannebrog Rederi. Til højre for det ses skorstene på skibe fra rederierne Dansk Fransk og Heimdal. Foran Spigerborg ses et skib fra A. P. Møller, og foran det ikke mindre end fem skorstene fra Dannebrogskibe. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet).

de aflyttet trafiklisterne til de tider, de bliver udsendt, men han skal jo også have sin frivagt. Det kunne han så få overtid for, mente man i rederiet, radiostationen skulle i hvert fald betjenes, og jeg måtte så forklare dem, at overtid ikke var det samme som søvn.

Tiden gik, og foråret kom, vi var hjemme, og det var en oplevelse at se det hele blive grønt. Af og til var der et skib, der sejlede ud, og hen på forsommeren blev det også vores tur. Det var selvfølgelig en rejse til Danzig, hvorfra vi fortsatte til Christies Wharf i England med jernbanesveller og derfra hjem til Danmark med koks. Men vi kom trods alt igen i fart.

Således gik sommeren, og efteråret kom, kaptajn Albertsen skulle have ferie igen, men det blev ikke mig, der kom til at løse af, for der var to ældre kaptajner, hvis skibe lå på Langelinie, der kom til at dele tiden vinteren igennem stadig i fart på Nord- og Østersøen.

I foråret 1933 kom kaptajn Albertsen ombord igen, og både sommer og efterår gik, uden at der skete noget. Hen imod jul lå vi og dokkede i Ålborg, og nu skulle kaptajn Albertsen igen have ferie. Denne gang blev det så mig, der kom til at løse af, der var på den tid sket en bedring i fragterne, og alle skibene var igen kommet ud at sejle. Jeg overtog så igen S/S *Aalborg*, og den første rejse gik til Danzig og derfra til London. Juleaftensdag lå vi i Danzig, derefter fortsatte vi i den fart resten af vinteren. Det var en sur vinterfart, men i mine

rapporter hjem til kaptajn Albertsen gjorde jeg den endnu mere sur, end den egentlig var. Det gjaldt om at holde ham hjemme så længe som muligt. Han skulle gå på pension den 17. juli, hvor han fyldte 60, men før det skulle han jo ud og have sin æresrunde, så han mødte til tjeneste igen i begyndelsen af maj. Jeg måtte igen retirere, men denne gang var det med bevidstheden om, at det kun var for en kortere periode. Jeg skulle have skibet igen, det var en betingelse, kaptajn Albertsen havde stillet, han ville ikke afløses af andre end mig, men vi havde jo også kendt hinanden i mange år.

Jeg overtog så skibet igen den 10. maj 1934, da kaptajn Albertsen tog hjem for at fejre sin 60 års fødselsdag, og denne gang var det for godt, min styrmandstid var endelig forbi, den havde, efter min mening, også varet længe nok.

Vi fortsatte i Nord- og Østersøfarten til hen på efteråret, hvor der skete noget andet. Vi var på rejse fra Danzig til London, og vi lå i den sydlige del af Nordsøen med en SV piben, skibet arbejdede hårdt i søen, og vandet vaskede ind over dækslasten, så jeg besluttede at dreje den til for den tilstundende nat, hvilket viste sig at være en fornuftig beslutning. Et stykke fra os lå nemlig en norsk damper underdrejet, men som vi lagde op, kom han på andre tanker og begyndte at sejle igen. Om morgenen observerede vi ham igen, men nu uden dækslast og master.

Min førstestyrmand var færing, men han havde ikke været på Færøerne i 25 år, hans far var gået ned med en fiskekutter, hvorefter moderen rejste til København med børnene. I løbet af den nat, hvor vi lå underdrejet, havde jeg lyttet til vejrudsigten, og da førstestyrmanden derefter spurgte mig, hvordan vejret var, svarede jeg, »Thorshavn melder regn«, hvortil han svarede, »det har ingen interesse«.

Det kom det til at få, for da vi var udlosset i London, blev vi sendt til Færøerne, hvor vi skulle laste klipfisk til Spanien. Vi skulle laste på seks pladser og derfra gå til Spanien, hvor vi skulle losse i fire havne: Bilbao, Malaga, Cartagena og Barcelona. På vej til Færøerne skulle vi anløbe Burntisland for bunkers, det var i november måned, og vi kunne forvente lidt af hvert på turen op og ned gennem Nordatlanten, så jeg tog rigeligt ind med bunkers. Rejsen op forløb godt i fint og roligt vejr, og vi nåede op til Thorshavn red, hvor vi satte lodsflaget, men der kom ingen lods ud. Til gengæld lå der en fiskerbåd i nærheden, og jeg spurgte derfor førstestyrmanden, om han ikke kunne spørge, om de kunne lodse os ind. Det gjorde han så, og de svarede, at de var sendt ud for det samme. De kom så ombord, og da de kom op på broen, gav de sig til at stirre på førstestyrmanden, og udbrød så: »Er det Jens?«, og styrmanden spurgte: »Er det Jakke?« Det viste sig så, at de var fætre, men ikke havde set hinanden, siden de var drenge, så det blev et hjerteligt gensyn.

Vi kom så ind til Thorshavn, kom i forbindelse med vores agent og fik at vide, hvordan vi skulle forberede lastrummene for klipfisk-

lasten. Lastrummene blev klædt op med forskallingsbrædder, hvorpå der blev slået sækkelærred. Over garneringen blev der lagt træuld, og ovenpå det blev der lagt sækkelærred. På den måde fik vi lavet en pæn rede, hvori vi kunne stuve klipfiskene.

Under opholdet i Thorshavn traf jeg et par af de færøske kammerater fra navigationsskolen, den ene hed Wilhelm og var nu fører af et færøsk passagerskib *Smiril*, vistnok ØK's gamle S/S *St. Thomas*.[39] Den anden hed Mortensen og var førstestyrmand på samme skib. Wilhelm boede i Vaag på Suderø, og der besøgte jeg ham senere, da Vaag blev en af vores faste lastepladser. Huset, han boede i, var min førstestyrmands barndomshjem. Vores agent var også fisker, han tog som lokalkendt med rundt på de forskellige pladser. Det var fantastisk, som han kunne finde vej på Færøerne også i tåge og snetykning. Spurgte man ham om hvor, han var, svarede han: »Tag en kost eller en bådshage og prøv, om De kan mærke fjeldsiden«.

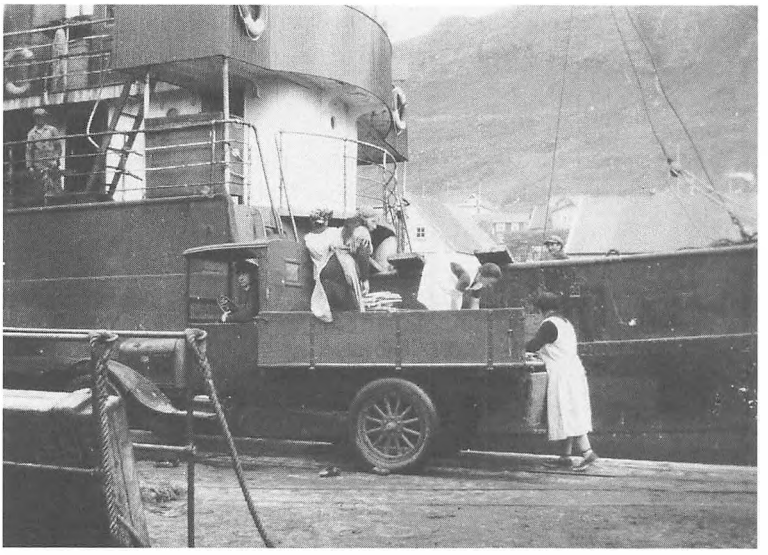
Strømforholdene imellem øerne er meget svære at beregne, der skal erfaring til. Vores strømkort viste strømforhold, der var de modsatte af det, agenten sagde, og han viste sig at have ret. Vi nåede ellers rundt til alle vore lastepladser: Klaksvig, Myggenes, Fuglefjord, Tværaar og frem til Fræraar eller Trangivaag, som den også hedder, og som var vores sidste plads. Vi var dermed lastet færdig, men jeg havde fået et telegram fra kaptajnen på *Smiril*, at han havde en masse post til os, derfor udsatte jeg afsejlingen, men lagde skibet ud fra kajen. *Smiril* kom kun meget langsomt frem, da strømmen var imod, og som tiden gik, begyndte det at blive mørkt. Imidlertid var førstestyrmanden gået i land for at sige farvel til sine slægtninge, som var mødt talstærkt op, medbringende grindespæk, tørret fisk, kager og lign.

Til afsked ville de gamle i familien kysse ham farvel, men det havde styrmanden ikke lyst til, så han bakkede baglæns, indtil han til sidst røg ud over kajen og ned i baljen, hvor han så lå med alle sine afskedsgaver. Han blev samlet op og fik noget tørt tøj på. Senere fik han også en ny sending grindespæk og tørret fisk. Specielt grindespækket satte han stor pris på, og han spiste det, så trannen løb ham i mundvigene, medens han mumlede: »Man er alligevel en ægte færing«.

Efter at styrmanden var hevet ombord, ankom *Smiril* langt om længe. Kaptajnen ombord havde sorteret *Lilleborgs* post fra, så vi fik den ombord med det samme, og vi kunne endelig komme afsted.

På vejen til Bilbao skulle vi anløbe Bristolkanalen for bunkers, men da jeg havde taget rigeligt med bunkers i Burntisland, og skibet lå noget stift på mærkerne, besluttede jeg at fortsætte, men sendte et telegram hjem til rederiet om det. Vi ankom så til Bilbao efter en meget fin rejse, og fik lodsen ombord. På vej op til broen, da han passerede en ventilatorskakt, fik lodsen færten af klipfiskene, og han var straks fyr og flamme: »Ah! bacalau – One for me! One for me!«, råbte han, og jeg slap ikke, før han havde fået en.

39. S/S *St. Thomas*: Passager- og fragtskib på 1.113 brt. Bygget 1916 på Københavns Flydedok til ØK. I 1925 blev den solgt til Skipafelagid Føroyar i Torshavn og omdøbt til S/S *Tjaldur*. 1946 forlist efter grundstødning mellem Thorshavn og Klaksvig. Den er derfor ikke den samme som S/S *Smiril*, idet dette skib, som var et passager- og stykgodsskib på 300 brt., blev bygget 1932 på Frederikshavn Værft & Flydedok til Færøernes Amtskommune.



Klipfisk lastes ombord i ukendt dampskib på Færøerne. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

Under opholdet modtog jeg et kodetelegram hjemmefra sat i: »Owners and Captains Code«. Jeg oversatte det så selv, men da det var sket, var det noget forfærdeligt sludder, der stod. Jeg bad så førstestyrmanden prøve lykken, men han fik samme resultat. Nu var vores agent i Bilbao et norsk firma, hvor der var ansat både nordmænd og spaniere. Så da jeg kom op til agenten og forelagde ham sagen, spurgte han, hvem der havde modtaget telegrammet. Det havde en nordmand, vi satte derfor en spanier til at gennemgå telegrammet en gang til, og nu så det pludseligt fornuftigt ud, idet nordmanden havde skrevet »J«, der hvor der skulle have stået »I«. Telegrammet var for øvrigt vores ordre for den efterfølgende rejse, hvor vi skulle sejle appelsiner fra østkysten af Spanien til Hull og Newcastle.

Vi gik foreløbig i gang med at losse klipfisk i de fire havne, der var på vores rute, og da vi havde losset det sidste i Barcelona, fortsatte vi til Valencia for at laste appelsiner. Indtil nu var rejsen gået godt, fik jeg senere at vide. Det var gået hurtigere end beregnet, og vi havde tjent mere end kalkuleret, men nu kom appelsinerne og ødelagde det hele. Først fik vi en lang ventetid i Valencia. Der var nemlig alt for mange skibe og alt for få appelsiner, så det tog meget lang tid, før end vi fik lasten ombord. Så lang at det ødelagde det gode resultat fra klipfiskene. Det var nu tæt op mod jul, men vi havde en fin rejse nordpå, og vi passerede The Downs juleaften, og første juledag kom vi til Hull. Efter at have losset appelsinerne gik vi til Newcastle, hvor vi lastede koks til Danmark.

Efter en kort doktur i Helsingør gjorde vi endnu en rejse England-Danmark, hvorefter jeg måtte bytte skib med en ældre kollega.

Jeg overtog S/S *Elsborg* på Københavns Red, hvor den passerede på vej fra Gdynia til Spanien med kunstgødning. Vinteren 1934-35 var nemlig usædvanlig kold i Spanien, og appelsintræerne havde taget så

meget skade, at man måtte importere gødning for at drive dem frem igen.

At komme ombord i S/S *Elsborg* var som at komme hjem igen, eneste forskel var, at nu var det mig, der var fører ombord. Gødningen blev losset i Almeria på sydkysten af Spanien, hvorefter vi gik til Pomaráo i Portugal for at laste til Londonderry i Nordirland.

Byen Pomaráo ligger ved Rio Guadiana, og fra byen afskibes svovlkis. Klareringen foregik i Villa de Real de Sant Antonio, hvor der var blevet åbnet en kredit for os i en bank, således at vi kunne betale alle udgifter med det samme. Der var mange, der straks hævede hele det beløb, der var åbnet kredit for, men da dette beløb ofte oversteg udgifterne, måtte de bagefter sejle rundt med alle disse portugisiske træpenge. Jeg ventede altid, til alle udgifterne var samlet sammen, og så hævede jeg det beløb, der skulle bruges, og ikke mere.



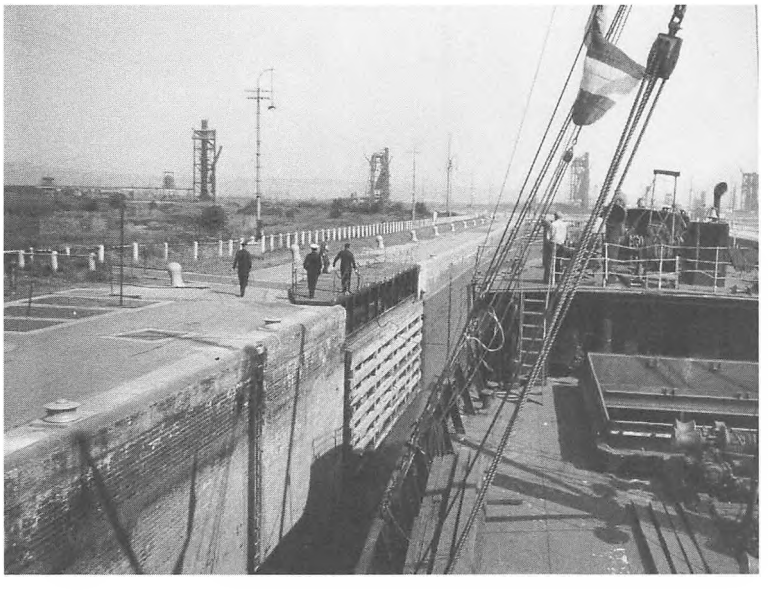
Officerer ombord i S/S Elsborg 1935. Yderst til venstre skibets fører, Bernhard David Larsen. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

På vej op ad floden havde vi en del problemer, idet der ved indsejlingen til Rio Guadiana lå en barre, som man kun kunne passere ved højvande. Ved afrejsen kom så havnemesteren og spurgte, om jeg ville betale 4 £ for overarbejde, så de kunne få os afsted, så det passede med et højvande før. Det gik jeg ind på, men så begyndte det at gå galt. Havnemesteren ville have, at jeg skule hæve pengene hos rederiets agent, men han ville ikke udbetale dem, og havnemesteren ville ikke give mig en kvittering, men en aftale var en aftale, så til sidst gav jeg havnemesteren et gældsbrev på beløbet. Der blev dog ikke arbejdet over, men vi kom nu afsted alligevel, og jeg var da også ganske klar over, at jeg var blevet fuppet.

Da vi nåede ned til flodmundingen, lå for anker og ventede på højvande, kom lodsen ombord og spurgte, om jeg gav en whisky, så gav han vand. Jeg fortalte ham, at jeg havde rigeligt af begge dele, så han kom ombord, og vi fik nogle sjusser.

Lodsen kunne nu fortælle mig, at havnemesteren var en svindler, og at jeg ikke var den første kaptajn, han havde fuppet. Jeg blev ærgerlig og besluttede ikke at betale gælden. Næste morgen kom vi så over barren, og jeg gik til Villa de Real de San Antonio for at udklarere. Da jeg kom op til mægleren, blev gældsbrevet imidlertid præsenteret for mig, men jeg sagde, at det ville jeg ikke betale, og dermed tog jeg gældsbrevet og rev det i stykker. Da mægleren så det, blev han aldeles bestyrtet og sagde, at det skulle jeg ikke have gjort, men jeg var ligeglad og svarede, at så kunne havnemesteren jo bare sagsøge mig, hvad han dog ikke gjorde.

Vi havde ellers en fin rejse til Londonderry, og derfra gik vi til Methil for at laste til Danmark og derfra til Gdynia for at laste til



S/S Elsborg i Port Talbot på sydkysten af Wales 1936. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

Nice. Det blev en vidunderlig tur, for jeg skulle have familien med, og det var første gang, min kone og søn skulle med på så lang en tur. De skulle tiltræde rejsen på Københavns red, det var en vidunderlig sommerdag, og hovmesteren havde dækket op til en mægtig velkomstfest, som vi nød på vej op gennem Sundet. Senere viste både Nordsøen og Biscayen sig fra den gode side, så der var ikke megen søsyge.

Efter en rejse på 16 dage kom vi til Nice, og det var en stor oplevelse at have familien med. Så meget solskin havde min kone aldrig set før, og havet havde opført sig pænt med både delfiner og flyvefisk.

Året efter kom jeg så tilbage til Pomaráo, jeg havde i mellemtiden været syg af gigtfeber og havde besvær med at bevæge mig, så jeg tog min førstestyrmand med op til havnemesteren, som jeg fortalte ham, for at oplære ham i skibsforretningerne. Jeg var nemlig nede i Villa de Real San Antonio blevet advaret om, at havnemesteren ikke ville mig det godt, så derfor tog jeg førstestyrmanden med som livvagt. Det vidste han bare ikke, og der skete mig da heller ikke noget.

6 • Kryolitfarten

Grønland – dette ord har altid stået for mig som noget fjernt og mystisk. Et sted man kun kom, hvis man sejlede i Den Kongelige Grønlandske Handel eller havde kongelig bevilling til at gå på opdagelse. Desuden var der koldt, så det var ikke et sted, jeg umiddelbart ønskede at komme. Og så, en skønne dag i 1937, stod jeg alligevel for den kendsgerning, at jeg skulle til Grønland. Vi havde losset en last sveller i Hull, hvorfra vi blev dirigeret til Ivigtut på Grønland, hvor vi skulle sejle med kryolit. Det viste sig at være en god fart, frit ind og ud fra Ivigtut, vand og havnelods kostede kun 100 kr., og vi fik 25 kr. pr. ton fragt

Vi afsejlede så til Buntisland for at indtage bunkerskul til hele rundrejsen. Jeg fik også to nye styrmænd ombord, for dengang var der en regel, ifølge hvilken man enten skulle have mindst to navigatører med erfaring fra sejlads på Grønland med ombord, eller også skulle skibet medføre en såkaldt islods.

Rejsen til Grønland forløb helt normalt, og isen i Davidsstrædet var ikke generende, der var en del store isbjerge, men vi holdt klart vejr, til vi kom til indsejlingen til Arsukfjorden, hvor vi fik meget tæt tåge, og da der ikke var noget tågesignal at sejle ind efter, lagde vi os til at vente.

Til min orientering havde jeg nogle skitser af bjergtoppene rundt om Arsukfjorden: Arsuk, Umanak, Arsuk Storø, Sermasut etc. På Arsuk Storø,vidste jeg, skulle der findes en let genkendelig varde, og på øen Qūajartalik skulle der ligge et hus, som en tysk ekspedition havde benyttet. Disse oplysninger hjalp dog ikke meget lige nu, hvor alt var dækket af tåge.

Endelig efter nogle timer klarede det op, og vi kunne gå ind. Nu er der to veje ind til Arsukfjorden og Ivigtut, den ene går syd om Storøen og gennem Storfjorden, den anden nord om Storøen. Her kommer man så gennem en snæver passage, 400 fod lang og et enkelt sted kun 70 fod bred, den såkaldte »karsak«. Jeg valgte den nordlige rute, det gik godt, og jeg valgte da også efterfølgende den nordlige rute de yderligere 8 gange, jeg skulle komme til at anløbe Ivigtut.

Dengang herskede der i Ivigtut et dybt svælg mellem officerer og arbejdere, der gik under navnet »stodderne«. Der var også en del langhårede og langskæggede fyre imellem sidstnævnte, for mange af dem havde væddet, at de ikke ville lade sig klippe eller barbere i den tid, de var på Grønland.

Driftslederen var en svensk bjergværksingeniør ved navn Korb, jeg besøgte ham ofte, og han og hans frue førte et stiligt svensk selskabsliv. De boede i koloniens eneste murede stenhus. Det havde været

kostbart at opføre, for det var bygget om vinteren, og alle stenene var blevet opvarmet på feltesser.

Storme er i grønlandske farvande ret hyppige, så man undgår ikke at opleve nogle stykker af dem, når man sejler på Grønland fra tidligt forår til sent efterår. Jeg husker en rejse, hvor en storm var på vej, vi havde sent om eftermiddagen haft landkending, men det var for sent at holde ind, jeg besluttede derfor at gå lidt længere ud og afvente stormen. Den kom så, fra SØ, som sluppet ud af en sæk. Søen rejste sig fantastisk hurtigt, skibet tabte styre- og manøvreevne, lå bare og rullede i den høje sø. Det var umuligt at få skibet lagt op i søen, så der var ikke andet at gøre end at forsøge at lægge det med agterstavnen op imod sø og vind. Det lykkedes da også, og vi kom til at ligge fint, medens vi gik for halv kraft. Vi havde vandballast på agterdækket, og det virkede som halen på en flyvemaskine. Skibet var dog stadig uden manøvreevne, hvilket kunne blive farligt, da der nu også dukkede en række isbjerge op tæt inde på os, samtidig med at det også var ved at blive snetykt. Men vi var heldige og slap fra det, ud på natten stilnede stormen af, det klarede op, og vi kunne så småt begynde at finde ud af, hvor vi befandt os.

Strømmen på Grønlands vestkyst sætter meget hårdt nordefter, så der var ikke andet at gøre end at styre mod land for at få en landkending. Ved middagstid var vi så heldige, at solen slog igennem, og vi fik en bredde, der viste, at vi var på højde med Frederikshåb. Det tog os hele dagen, før vi igen var nede ved Kungmaibugten, ankerpladsen ved indsejlingen til Arsuk. Jeg nåede dog at få pilket en »uvak«, en slags fjordtorsk til aftensmaden.

Nu vi er ved torsk, på en anden rejse lå vi i tåge ud for Arsukfjorden, efter bestikket skulle vi ligge over Elnas Banke på 75 fod vand. Styrmanden kom nu med en nøgleline og en pilk og meddelte, at nu skulle der pilkes torsk. Jeg troede ikke, det kunne lade sig gøre, men blev snart overbevist om det modsatte. For det varede ikke længe, før end styrmanden halede en mægtig torsk op, og den blev efterfulgt af flere. Det satte gang i pilkene, og det udviklede sig snart til det helt store torskefiskeri. Torskestimen, der i begyndelsen havde stået ret dybt, kom nu op til overfladen, det var bare at kaste pilken ud, så bed de på den. Vi nærmest vadede i torsk henne på agterdækket. Men bedst som vi var i gang med det muntre tidsfordriv, fik vi øje på noget hvidt på styrbords side, vi antog først, at det var is, men opdagede så, at det var brænding, som strømmen satte os ind imod, så det var bare at få gang i maskinen og få lagt roret over, så vi kunne komme ud igen.

Torsk havde vi så nok af, spise os ud af dem kunne vi ikke, skønt vi fik torsk morgen, middag og aften i et par dage, indtil mandskabet blev kede af det. Så viste det sig, at førstestyrmanden var ekspert i at salte torsk ned, han saltede så ned, indtil han var igennem alle torskene, og fik derved et stort lager af våd klipfisk med hjem til sin mor.



S/S Lilleborg med vandballast på agterdækket. Ballasten bevirkede, at skibet blev tungt ude agter, hvorved man sikrede, at skibet på ballastrejse fik skruen ordentligt ned i vandet. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

Vi havde ofte passagerer med til Ivigtut, engang havde vi således syv medlemmer af en geodætisk ekspedition. De to af dem stødte til i London, medens resten tog turen op igennem England og Skotland og kom ombord i Burntisland. Der var tre militærpersoner imellem dem, hvoraf den ene blev skudt som nazist under krigen. Vi havde en fantastisk fin rejse op til Grønland, og for at underholde passagererne havde jeg lavet et pladespil til dem henne på agterdækket, hvor vi fordrev mange timer.

En eftermiddag i Davisstrædet havde vi forbindelse med S/S *Julius Thomsen*,[40] og jeg kunne efter positionerne regne ud, at vi ville pas-



S/S Lilleborg i kryolithavnen i Ivigtut 1937. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

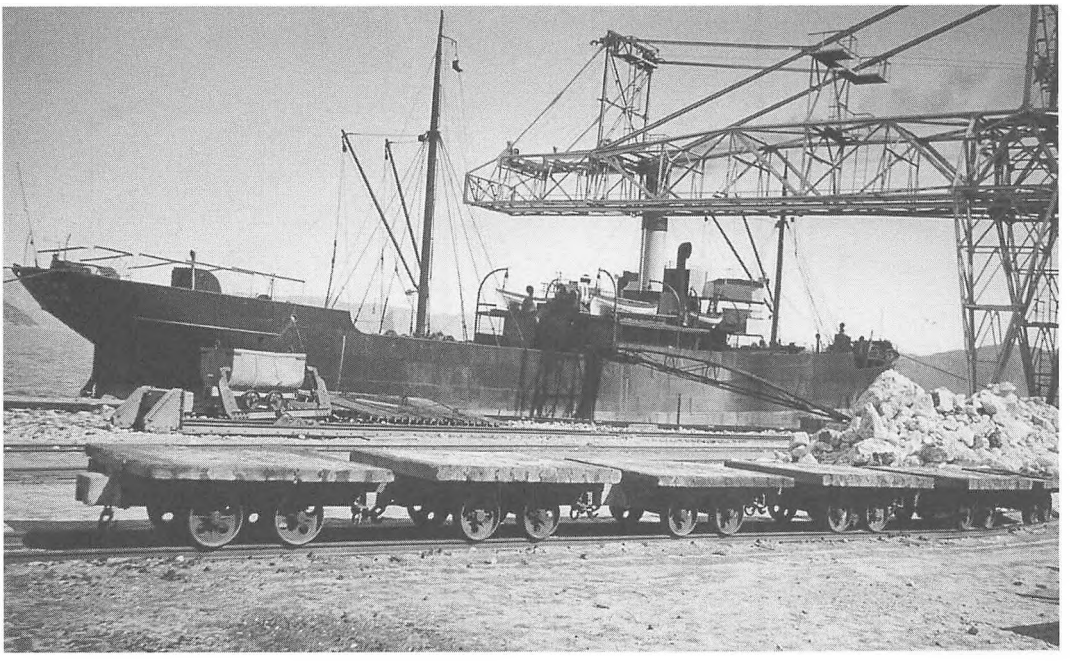
sere hinanden i løbet af eftermiddagen. Længe før end vi skulle have fået kending af den, dukkede den op som en luftspejling med masterne nedad. Det så mærkeligt ud, men senere, da den dukkede op i horisonten, var den retvendt. Luftspejlinger var ret hyppige, og isbjerge kunne fortone sig højt op i luften som høje huse eller tårne med spir og tinder.

Da vi nærmede os Arsukfjorden, fik vi radioforbindelse med geodætbåden *Kiviok*, som fortalte os, at der var meget is i fjorden. Det var blevet langt hen på eftermiddagen, men jeg mente, at vi nok kunne gå ind, da vi endnu kunne se mærkerne, hvor skibet skulle anbringes ved kajen i Ivigtut. Det lykkedes også, men det var i sidste øjeblik.

Jeg tror, at det var på den rejse, at en del af kryolitselskabets bestyrelse, baron Lerche samt højesteretssagfører Lercke med fruer, var med. Der blev i den anledning holdt en stor middag med efterfølgende bal. Jeg havde en af lægefruerne til bords, de havde, da de kom derop, afløst en Tillerup Nielsen, der havde været der i nogen tid og klaret sig udmærket, før end man fandt ud af, at han slet ikke var læge. Jeg husker ikke, hvad straf Tillerup Nielsen fik, men under krigen optrådte han som direktør for et svineslagteri i Nørre Sundby, hvor det lykkedes ham at hæve flere års gage på forskud. Så måtte han igen en tur bag tremmerne, men han tabte ikke humøret, og her sidste år (1958) har han optrådt som læge på New Zealand.

40. S/S *Julius Thomsen*: Fragt- og passagerskib på 1.151 brt. Bygget 1927 på Frederikshavn Værft & Flydedok til Kryolith-, Mine- og Handelsselskabet. Solgt 1957 til Den Kongelige Grønlandske Handel. Solgt til ophugning 1962.

På rejsen hjem fik vi over radioen besked om, at der var hugget et fotografiapparat fra messedrengenes messe i Ivigtut, og at messedren-



Kryolit klar til at blive lastet ombord i S/S Lilleborg i Ivigtut 1937. (Foto: Bernhard David Larsens samling. Handels- og Søfartsmuseet).

gen ombord i S/S *Lilleborg* var under stærk mistanke. Jeg lod så førstestyrmanden sætte messedrengen i arbejde og holde ham der, medens jeg sammen med andenstyrmanden ledte messedrengens kammer igennem. Det gav straks resultat, for under hovedpuden fandt vi kameraet. Jeg kaldte så messedrengen til mig og spurgte, om det var hans fotografiapparat, og han indrømmede straks, at han havde taget det i Ivigtut. »Ja, det ved jeg«, svarede jeg: »Og nu tager vi det med, når vi kommer tilbage til Ivigtut på næste tur«. Det gjorde vi så, men messedrengen tog vi ikke med tilbage.

Kryolitselskabet var et godt aktiv, så der var mange, der var ude efter de fragter. I vinteren 1939 var jeg i København til en begravelse, hvor også rederen var tilstede. Vi kom til at tale om kryolitfarten, og han fortalte, at han dagen efter skulle give et tilbud der lød på 19 kr. pr tons. Vi fik det ikke, Marius Nielsen fra D/S Progress tilbød 14 kr. pr. ton og fik det. Dermed var det for vores vedkommende slut med grønlandssejladserne.

7 • Anden Verdenskrig

I sommeren 1939 lå vi i Liverpool og lossede D.B.B.[41] Det var lige i de dage, da undervandsbåden *Thetis*[42] var forulykket på sin prøvetur, og 99 mennesker omkom, så der var stor sorg i byen. Vi lå i byen, den dag man opgav håbet om at finde overlevende, og vi så den store flotille af slæbedampere med de pårørende ombord og masser af kranse, der sejlede ud fra Pier Head til stedet for forliset.

Efter udlosning i Liverpool gik vi til Manchester for at laste beg til Aviles i Nordspanien. Det var som nævnt ovenfor om sommeren, og det var varmt, så det beg vi modtog, var smeltet sammen i vognene til en stor masse, som ikke var til at få ud og lastet ombord. Et andet af rederiets skibe, S/S *Ørnborg*, lå også i Aviles og lastede beg, og kaptajnen på det skib mente, at han havde været heldig, for han havde omhyggeligt udvalgt de vogne, hvor begen ikke var smeltet sammen. Han fik da også hurtigt taget sin last ind og kom afsted mod Bilbao. Men varmen holdt sig, lastrummene blev som en bageovn, og var begen ikke smeltet før, så gjorde den det nu, og det så grundigt, at de i Bilbao måtte hakke begen løs med lufthamre, før end de kunne losse den.

Vi derimod var lang tid om at få lasten ombord, men da vi endelig kom afsted, slog vejret om, det blev køligere, begen smeltede ikke, og da vi nåede frem til Bilbao, blev vi udlosset så hurtigt, at vi gik fra Bilbao en uge før end S/S *Ørnborg*, der havde haft en uges forspring i forhold til os, da vi gik fra Manchester. Modtageren af begen var en briketfabrik, og direktøren var også byens borgmester. Han hed Don Antonio og var en uhyre flink og venlig mand. En dag inviterede han mig på frokost, vi fik krabbesalat og foreller, sidstnævnte fanget af ham selv, og bagefter tog han mig med på en biltur byen rundt. Det var en smuk by, men den bar også præg af, at det var gået hårdt til under borgerkrigen, skønt borgmesteren prøvede at lægge turen, så vi undgik at komme forbi de værste ødelæggelser.

På turen besøgte vi også en vinhandel, hvor vi gik ind for at få en forfriskning. Borgmesteren spurgte mig, hvilken vin jeg syntes bedst om, og da jeg svarede, at jeg bedst kunne lide Malaga vine, gik vi i gang med at smage på dem, indtil vi fandt frem til en, vi syntes var særlig god. Derefter beordrede Don Antonio 12 af dem bragt ud i bilen, foruden en mandelkage, der er en særlig specialitet i Asturien.

En anden dag inviterede Don Antonio og hans kone mig på en biltur til Oviedo, hovedstaden i Asturien, der lå ca. 50 km. fra Aviles. Da vi på vejen passerede ruinerne af en større villa, fortalte borgmesterens hustru mig, at det havde engang været deres hjem. Borgmesteren fortalte så, at deres hus var blevet ødelagt i løbet af de første dage af borgerkrigen. Derefter var han selv, sammen med mange an-

41. D.B.B: Deals, battens and boards (planker og brædder). Dvs. skåret træ.
42. H.M.S. *Thetis*: Engelsk ubåd af T-klassen og den første ubåd bygget på Cammel Laird i Birkenhead. Juni 1939 forlist i Liverpool Bugten under sit første dyk, da en af torpedolugerne stod åben. 99 mennesker mistede livet, idet der udover normal besætningen på 59 var flere værftsarbejdere og teknikere ombord i ubåden under prøveturen.

dre af byens borgere, blevet taget til fange af republikanerne og holdt indespærret i nogle kælderrum. Herfra blev der så hver aften udvalgt en, der blev slæbt udenfor og skudt. Så det havde været ret uhyggeligt, indtil Francos tropper endelig nåede frem og fik dem befriet.

Vi kunne også lige udenfor byen se skyttegravene, og vi fik dermed et indtryk af, hvor tæt de kæmpende havde været på hinanden. Et enkelt sted var der kun en meter mellem skyttegravene, så dér havde det været nemt at kaste noget i hovedet på hinanden.

Det første vi så, da vi kørte ind i Oviedo, var ruinerne af en kirke, men der var i det hele taget mange ruiner, og hele turen fra Aviles til Oviedo bar præg af, hvordan kampene havde bølget frem og tilbage. Huse var afbrændt eller gennemhullet, veje og marker var fulde af granathuller, og oppe i bjergene kunne man stadig se batterierne, hvorfra de igennem 15 måneder havde overdænget Oviedo med granater. Ved synet af alle disse ruiner kom jeg i tanke om en krigsmeddelelse, der havde fortalt, hvordan kommunisterne havde bombarderet et stort hospital, der totalt nedbrændte. Nu så man bare de nøgne mure, der stod og ragede op. Vi så også resterne af den overdækkede markedshal, der var blevet jævnet med jorden en formiddag, hvor den havde været fuld af mennesker. En kirke lige ved var også stærkt ødelagt, medens en kaserne, efter sigende det egentlige mål, stod uskadt. Et sted så vi en sønderskudt altan, hvorpå der stadig lå et mumificeret lig af en lille pige, der lå sammen med sin dukkevogn. Hvorfor det ikke var fjernet, kunne vi ikke få oplyst.

Efter udlosning skulle vi til Lissabon og laste kork til vestkysten af England. Da vi skulle til Portugal, skulle vi have det såkaldte ballastcertifikat, som kræves. Dette certifikat skulle udstedes af den portugisiske konsul, og hvis en sådan ikke fandtes, da af en konsul fra et land, der var Portugal venligsindet.

I Avieles var der ikke nogen portugisisk konsul, så jeg og førstemesteren måtte tage til Gijon 40 til 50 km. væk, hvor de havde en. Da vi var kommet omkring 30 km. fra Aviles, blev vi standset af en kæde af karabineros, der stod tværs over vejen. Det så drabeligt ud, og jeg begyndte at spekulere over, hvad det mon kunne betyde. Det viste sig så, at de ventede en procession, som skulle bringe nogle kirkerelikvier, som havde været bragt i sikkerhed i Frankrig under borgerkrigen, tilbage til kirken i Gijon. Processionen ventedes at komme fra en sidevej, der lå lige foran det sted, hvor vi var blevet stoppet, og den resterende del af vejen indtil Gijon var fyldt med publikum, der var strømmet til, for at modtage relikvierne.

Vi måtte væbne os med tålmodighed, men det varede ikke længe, så dukkede optoget op med flyvende faner og skingre trompetfanfarer, anført af unge falangister med kravehandsker. Samtidigt var der nogle, der begyndte at skyde kanonslag af oppe i bjergene, sydlændinge holder jo som bekendt meget af knaldeffekter.

Da ceremonien var overstået, fik vi lov til at fortsætte mod Gijon.

Det første, vi så af denne by, var selvfølgelig ruiner. I havnen lå flere sænkede skibe, hvoraf et var dansk,[43] jeg kunne også huske, at jeg havde læst om det. Vi fandt så frem til den portugisiske konsul, en meget behagelig mand, hvor vi fik udstedet et ballastcertifikat.

Da dette ærinde var overstået, trængte vi til en forfriskning og gik ind på en fiskerestaurant, hvor vi fik bjerge af friskkogte jomfruhummere samt en lille trækølle og et spækkebræt til at knuse hummerne på. Til måltidet drak vi koldt øl.

Efter udlosningen i Aviles gik vi til Lissabon for at laste kork til Heysham på Vestkysten af England. Rejsen til Lissabon forløb godt, og lastningen var i gang, da jeg en dag fik besøg af afskiberen, der var tysk. Jeg havde ikke mere øl den dag, hvilket jeg beklagede og bød ham i stedet på whisky: »Was!« svarede han: »Haben sie keine Bier! Ohne Bier können Sie nicht zum See fahren«. Og han mente det, så før afrejsen sendte han mig så 24 1/1 flasker tysk eksportøl.

Ankommet til Heysham fik jeg et telegram, om at min familie ville komme over til mig – min hustru for at sejle videre med mig til Middelhavet og min søn og svigerdatter, for at rejse til London. Jeg tog så ud til Morecambe for at modtage dem, efter at de var kommet til England med en finsk passagerbåd til Hull. Vi fik nogle gode dage i Heysham, og efter at skibet var udlosset, tog min søn og svigerdatter til London, medens min kone sejlede med mig til Antwerpen, hvor vi skulle laste kul til Sete og Marseilles.

Vi fik en god tid i Antwerpen, hvor vi fik lejlighed til at se alle de gamle steder fra mine unge dage. Noget var forandret, men meget lå der endnu. Vi fik så vores kulladning og afsejlede til Sete, hvor vi nåede frem efter en god og rolig rejse. Efter udlosning i Sete og Marseilles fik vi ordrer til at gå til Argentirra på Sardinien, en havneplads jeg kunne finde på mit oversigtskort, men vi havde ingen specialkort over den, og jeg kunne heller ikke få det, da stedet var underlagt et militærdiktatur. Den besked fik jeg både på konsulatet og i gesandtskabet, så vi måtte sejle afsted uden kort.

Rejsen forløb godt, vi nåede frem, og efter at en solhøjde i meridianen havde givet os Argentireas breddegrad, kunne vi med sikkerhed styre indefter. Da vi nærmede os land, så vi en del mennesker, der var forsamlet på strandbredden. De vinkede ivrigt til os med deres tørklæder, hvilket vi troede betød, at vi skulle komme nærmere, men det viste sig, at den måde hvorpå sydlændingene vinker, er omvendt af vores. Så det, de mente, var, at vi skulle skynde os at sejle ud igen. Vi var efterhånden kommet så langt ind, at situationen begyndte at at blive farlig. Så der var intet andet at gøre end at dreje udefter igen. Dreje til styrbord kunne vi ikke, for der lå de nøgne klipper, så der var til sidst ikke andet at gøre end at kaste bagbords anker og så gå skibet rundt med det.

Imedens det stod på, var der kommet en båd ud, bemandet med en ung italiener, som gjorde tegn til, at han gerne ville ombord. Der

43. Hvorvidt et dansk skibe blev sænket af republikanerne i havnen i Gijon, er tvivlsomt. I hvert fald har det ikke været muligt at finde andre danske skibe, der blev sænket under den spanske borgerkrig, end to fra J. Lauritzen: S/S *Edith*, der 12. august 1937 blev sænket af Francos flyvere 30 sømil syd for Barcelona, og S/S *Bodil*, der 21. juli 1938 blev sænket ud for Minorca.

blev så hængt en stormlejder ud, og han kom op. Vi troede først, at det var en slags lods, men han ville blot fortælle os, at vi skulle ankre og ellers afvente dagens komme. Det var nemlig søndag, og der kunne intet gøres før om mandagen.

Vi ankrede så på 17 favne vand, og den næste dag gik jeg i land med skibets papirer, jeg fandt også mineselskabets kontor, men her talte de kun italiensk, så det gik noget trevent. Men pludselig forlod et af de unge mennesker kontoret, og et øjeblik kom han tilbage med en meget tyk dame, der viste sig at være af tysk herkomst. Hun hed fru Polo, var uddannet læge og enke efter en italiensk officer, nu arbejdede hun som stedets jordemoder og som tolk.

Vi kom så i gang med forretningen, det gik strygende, og jeg fik meddelt, hvordan lasten af bly og zink skulle indtages fra lægtere ved skibssiden. Lægterne skulle vi selv hente oppe på nordspidsen af øen. Det var nemlig sådan, at når mistralen blæste i Lyonbugten, stod der for meget dønning på vestkysten af Sardinien, hvorfor lægterne måtte søge læ rundt pynten på nordsiden af øen.

Vi blev betalt 100 £ for at hente lægterne, og vi fik fru Polo med som »kendtmand«. Vi tog så tilbage til kysten og fik sat jollen ud for at ro ud til S/S *Lilleborg*, men carabineraen, vi havde med, blev søsyg på vej ud gennem brændingen, så vi måtte vende om, og fik ham sat i land fulgt af hån fra fru Polo. Da vi nærmede os *Lilleborg*, stod min kone på broen, og jeg husker det blik, hun sendte mig. Senere da hun lærte Fru Polo at kende, som det fine menneske hun var, fik piben en anden lyd.

Vi lettede så anker og gik op til Asinara, hvor vi skulle hente lægterne. Der var en times sejlads derop, men da vi nåede frem, ville lægtefolkene ikke gå ud, da der var for meget dønning påstod de. Vi sejlede så tilbage til Argentiera og ankrede, men om morgenen, da vi kom op til lægterne, var lægterne gået ud om aftenen og sejlet ned til Argentiera i løbet af natten. Vi fik dog de 100 £ alligevel.

Skibet blev så lagt på plads, hvilket foregik ved, at begge ankre blev stukket ud, ligesom agterfortøjningerne blev ført ind til land. Lastningen gik i gang, og det kunne nemt komme til at tage tid, da den måtte afbrydes, hver gang mistralen blæste for meget. Ellers blev opholdet noget af en oplevelse. Vi havde fru Polo som tolk, og med hende som mellemmand kom vi en del sammen med ingeniørerne ved minen. Om formiddagen, når vi var i land, samledes vi i deres klublokale, hvor der blev serveret vin og likører, pladespilleren blev sat i gang, og så tog vi os en svingom, hvortil de unge damer på kontoret var inviteret med.

Vi var også på ture i omegnen sammen med vores tolk, som fortalte, at bjergene rundt om os engang havde været dækket af cedertræsskove. Disse skove var gået til grunde ved en naturkatastrofe og lå nu tilbage som forstenede rester. Det lignede da også rester af træer, og man kunne også stadigt ane årringene, men jeg tvivlede allige-

vel og tog derfor også noget med hjem for at få det undersøgt af en geolog. Det viste sig så, at det var foldede skifferlag. De endte senere på Mineralogisk Museum, hvor de blev vist frem for de studerende.

Under opholdet blev vi også inviteret til en større middag med de unge ingeniører, stadig med fru Polo som tolk. Middagen begyndte selvfølgelig med spagetti, derefter fulgte en fiskeret, så suppe, steg og flere andre sager, som jeg ikke husker. Men i alt nåede vi op på omkring 6 til 7 retter foruden dessert og masser af frugt og vin. Konversationen var livlig, det på trods af at alt skulle oversættes. Fru Polo fortalte os om de usle forhold, arbejderbefolkningen levede under, og hvordan mændene hæmningsløst avlede børn og dermed sled kvinderne op. En dag, da vi passerede en have, hvori der stod en kvinde og ammede, havde fru Polo da også spurgt os, hvor gammel vi troede, den kvinde var. Vi gættede på slutningen af fyrrerne, men Fru Polo svarede, at hun var 28, men hun var blevet gift som meget ung og havde været konstant gravid lige siden. Fru Polo fortsatte og mente, at alle mændene burde piskes, for i den tid, hvor de ikke kunne komme til deres koner, gik de til prostituerede og hentede sig kønssygdomme, som de så smittede deres koner med.

Lasten blev indtaget på 14 dage, og det var hurtigt, iberegnet var ovenikøbet tre dage, hvor vi måtte stå til søs på grund af mistralen, der satte for megen sø. Vi skulle så klarere ud, og denne ceremoni skulle foretages af en kommission, der kom fra Sassari. Det var en lørdag eftermiddag, fru Polo var tilstede og meddelte mig, at jeg roligt kunne gå ombord og afvente begivenhederne, for det ville ifølge hende vare længe, før end disse dovne italienere ville være færdige. Jeg gik så ombord for at spise, og da jeg nogen tid efter igen kom op på kontoret, blev jeg tiltalt på ulasteligt tysk. Det viste sig, at den ansvarlige medarbejder havde opholdt sig mange år i Tyskland og var tysk gift.

Ikke før klokken 10 om aftenen var papirerne færdige, og man spurgte derfor, om jeg ville udsætte afsejlingen til næste dag, men det ønskede jeg ikke, og lørdag aften omkring midnat påbegyndte vi rejsen mod Gent. Rejsen gennem Middelhavet blev en smuk oplevelse i det strålende sensommervejr. På rejsen fik vi dog et lille forvarsel, om hvad der var i vente, idet vi passerede en sønderskudt ubåd, sandsynligvis fra den spanske borgerkrig, og vi kunne gennem hullerne se lig og skeletdele, der lå og flød rundt inde i båden.

Da vi ankom til Gent i Belgien, fik vi da også meddelelsen om den tyske indrykning i Polen og det engelsk-franske ultimatum. En ny krig var på vej, og også Belgien mobiliserede. Overalt i byen var der opslået røde mobiliseringsplakater. Efter Gent gik vi så til Goole og Hull for at laste koks til Odense. Også i de to engelske byer så vi tydelige tegn på, at krigen var begyndt. Spærreballoner var sendt op, og indkaldt mandskab så man overalt. Vi nåede dog at komme hjem over Nordsøen, inden det brød løs for alvor, og vi sejlede op ad

Odense Kanal den 3. september 1939, den dag England og Frankrig erklærede krig.

Vi blev liggende i 14 dage efter udlosningen, og i den tid blev vi udrustet til den nye situation, der nu var opstået. Vi fik redningsflåder og ekstra udstyr i redningsbådene, ligesom der, i lighed med sidste krig, blev malet neutralitetsmærker på skibssiden.

C. K. Hansen var dengang også agent for det skotske rederi Currie & Co. i Leith, der sejlede med danske landbrugsprodukter ud af København, men da det nu var for risikabelt at lade dette engelske rederis skibe løbe ned igennem Øresund til København, blev denne fragt overtaget af C. K. Hansen, der indsatte tre både i den fart, deriblandt S/S *Lilleborg*.

Da vi var blevet udrustet til krig, afgik vi fra Odense til København for at indtage vores første ladning landbrugsprodukter til England. Ved Sjællands Odde passerede vi en Mærskbåd ligeledes i fuld krigsmaling, og med redningsbådene svunget ud. Det var, som vi ved dette syn pludselig fik skruet tiden 25 år tilbage til årene fra 1914 til 1918. Ved ankomsten til København lagde vi til ved Leithbådenes plads ved Christians Brygge og begyndte straks at tage last ind. Da vi havde fået taget vores flæskesider, smør og æg indenbords, afsejlede vi til Leith. Turen over Nordsøen foregik da heller ikke uden dramatik, vi blev stoppet af en tysk ubåd, og jeg gik selv ombord i ubåden med skibs- og lastepapirerne. Føreren på udbåden var en meget sympatisk mand, han forstod ikke et muk af papirerne, men meddelte, at han valgte at tro på, hvad jeg sagde, så det er dermed 100% Deres varer, De har ombord, konkluderede han, og dermed fik vi lov til at sejle videre. Medens vi talte sammen, udtalte jeg ønsket om, at krigen snart ville være forbi. »Ich auch« svarede den tyske kaptajn, »für uns ist das auch keine Spas«. Nogle dage efter ankomsten til Leith læste vi i aviserne om en tysk ubåd, der var løbet ind til en engelsk havn med hvidt flag oppe og havde overgivet sig.[44] Jeg mente da også, at jeg på det medfølgende billede var istand til at genkende nogle af matroserne ombord i den ubåd, der havde stoppet os et par dage før.

Det rygtedes selvfølgelig i Leith, at vi havde haft forbindelse med en tysk ubåd, og en aften kom der en engelsk søofficer ombord for at tale med mig. Jeg gav ham alle de oplysninger, han ønskede, idet jeg dog gjorde opmærksom på, at den tyske ubåds kaptajn havde pålagt mig ikke at rapportere det skete, ligesom ubådskaptajnen på alle måder havde vist den dannelse, som man kunne forvente af en søofficer. Den engelske officer lovede derfor også, at rapporten med oplysningerne ikke ville komme til andre end dem, der skulle have den.

Vi lossede så i Leith, hvorefter vi fortsatte til Methil for at indtage en last kul og derfra retur til Leith for at laste stykgods, deriblandt en del whisky. Hjemturen gik udmærket, i Kattegat blev vi stoppet af en et tysk overfladefartøj, og en ung løjtnant kom ombord for at undersøge vores last. Han udtalte i den forbindelse sin store overras-

kelse over, at vi ikke var gået gennem Kielerkanalen, det var meget nemmere, når man kom fra Skotland, og så var det også nemmere for tyskerne at stoppe os og undersøge lasten. Vi fik så lov til at sejle videre. Ved Kullen så vi periskopet fra en ubåd, men nåede sikkert frem til København, hvor vi lossede, indtog en ny last landbrugsvarer, og snart var vi på vej tilbage til Leith.

Som efteråret blev til vinter, blev det stadig vanskeligere at sejle på Nordsøen. Minefelter, både engelske og tyske, blev udvidet, og hvad der var værre, tyskerne kastede miner ud uden at meddele noget om det. Torpederinger og minesprængninger hørte til dagens orden. Ruterne, vi sejlede af blev lagt længere og længere nordover, og før vi sejlede ud af Leithfjorden, måtte vi gå til Methil for at modtage sejlanvisningerne. Vi blev i den forbindelse anmodet om at holde os i den rute, der var blevet os pålagt, så de vidste, hvor de havde os, og kunne komme til undsætning, hvis det skulle blive nødvendigt.

Derefter kom der en periode, hvor vi samsejlede med et andet skib. Således sejlede jeg hjemover med en norsk damper, det gik godt, men den norske damper blev sænket på sin næste rejse. Så sejlede jeg sammen med vores egen S/S *Fredensborg*, det gik også godt, men også *Fredensborg* gik tabt på næste rejse. Op imod julen 1939 lå vi i Leith og lastede for hjemgående, samtidig var S/S *Jægersborg* ventet, men den udeblev. Det var meget tåget, og vi mente derfor, at forsinkelsen skyldtes tågen. Vi sejlede så hjemover, idet vi regnede med, at vi ville passere den i tågen, men da vi så kom hjem, fik vi besked om at S/S *Jægersborg* var gået ned med hele sin besætning. Kaptajnen var en nær ven af mig.[45]

Under ophold i Edinburgh kom jeg i kontakt med bestyreren af den lokale Wolworthforretning i Princess Street, han var dansker, hed Bach og havde en bror, der var lods i Helsingør, som længere henne i krigen blev dræbt under et tysk bombardement af en svensk damper ved Sjællands Rev.

Bach og hans familie, han havde skotskfødt kone samt søn og datter, inviterede mig hjem til middag, og en aften var vi i teatret sammen. Da vi kom ud, var der dels mørklagt og dels tåget, så jeg kunne næsten ikke finde vej. Jeg fandt mig dog en sporvogn ned til dokkerne, men da jeg var kommet derned, var det lige før, jeg måtte ned og kravle på alle fire for at finde vej tilbage til skibet.

Normalt sejlede Leithbådene fra København kl. 19, men efterhånden som ruten blev lagt længere nordover, på et tidspunkt var der tale om at lægge ruten gennem Pentland Firth til Glasgow, blev sejltiden væsentligt forlænget, og dermed blev det også sværere at overholde de normale faste afgangs- og ankomsttidspunkter.

Tidspunktet for afgang var dårligt valgt, for det er jo normalt, at folk nemmere bliver urolige, når mørket falder på. Jeg tror også, at det var årsagen til, at vi altid havde vrøvl med folkene før en afrejse. De gik i land igen, så snart de var kommet ombord, i flere tilfælde

44. At en tysk ubåd omkring oktober 1939 skulle have overgivet sig i engelsk havn, har ikke kunnet verificeres. Der er sandsynligvis i stedet tale om *U 39*, som 14. september 1939 NV for Skotland angreb hangarskibet H.M.S. *Ark Royal*, men blev tvunget op til overfladen, hvor 44 overlevende tyskere blev samlet op og ført i land. Der kan eventuelt være tale om *U 27*, som 20. september 1939 blev sænket NV for Irland, og hvis besætning blev ført til England. Eller måske om *U 35*, der 18. november 1939 led samme skæbne.

45. S/S *Jægersborg*: Fragtskib på 1.254 brt. Bygget 1919 i Ålborg. *Jægersborg* sejlede som S/S *Lilleborg* i malteserkorsflåden. I oktober 1939 var der lavet en hemmelig aftale mellem Danmark, England og Tyskland, hvorefter en række skibe frit måtte sejle mellem Danmark og England med landbrugsprodukter. For at man kunne kende disse skibe, blev et malteserkors malet på deres sider, sammen med skibets neutralitetsmærker. Aftalen gjaldt indtil 31. januar 1940, hvor tyskerne torpederede og sænkede S/S *Vidar*, der også var i malteserkorsflåden. Om S/S *Jægersborg* blev sænket vides ikke, men skibet forsvandt i Nordsøen omkring 16. december 1939.

endte vi med at have skiftet besætningen ud indtil flere gange, før end vi kunne komme afsted. Ved afgangen den 30. september 1939 var det særligt slemt, den ene mand efter den anden løb i land. Til sidst lykkedes det os dog at få samlet det meste af en besætning. Vi manglede kun en kok og en matros, og jeg lagde derfor skibet ud på den anden side af Middelgrunden i internationalt farvand, for at dem, jeg havde fået ombord, ikke skulle løbe i land igen. Efter at vi den dag havde tilbragt over fire timer med at af- og påmønstre folk i en uendelighed.

Vi lå så uden for Middelgrunden og ventede, og kl. 1 om natten kom de ombord med en kok og en matros. Kokken var en kranfører, de havde fundet ude i frihavnen, men det skal dog indskydes, at da vi først havde fået ham vasket af og kommet i nærmere kontakt med ham, viste det sig, at han virkelig var uddannet kok. Matrosen var en original, som kaldtes Røverniels. Om ham var der kun at sige, at han var en udmærket og pålidelig sømand, når han altså først havde fået sin konstante landbrandert svedet ud, men på land var han fuldstændig upålidelig.

Før vi nåede at komme afsted, blæste det op til en NV storm, så vi ikke kunne se en hånd for os, men afsted skulle vi, for S/S *Fredensborg*, som vi skulle samsejle med, havde nu ligget i to døgn oppe ved Skagen og ventet på os. Vi lettede derfor anker og stod nordpå, idet vi håbede, at det ville klare op, men det gjorde det ikke, og da vi nåede Helsingør, besluttede jeg at ankre op og afvente en opklaring. Da det endelig klarede op, viste det sig, at det havde været en fornuftig beslutning, for var vi fortsat tre til fire minutter mere, ville vi være løbet på Kronborg Pynten.

Vi lettede så anker, holdt klar af Kronborg Pynten og fortsatte mod Skagen for at møde vores makker. Vi sejlede derefter sammen med ham over Nordsøen, og rejsen gik godt, indtil vi nåede frem til Skotland. Her besluttede vi at gå indenom Bell Rock så langt ind mod land, vi kunne, hvorefter vi kastede anker for at afvente dagen derinde. Næppe havde vi kastet ankeret ud, før der kom en patruljebåd og meddelte, at vi ikke kunne ligge der, vi måtte straks lette og sejle efter ham ned mod May Island. Det gjorde vi så, og inden vi nåede derned, var det blevet dag, og vi kunne fortsætte op ad Firth of Forth til Leith.

At patruljebåden havde fundet os, var der ikke noget at sige til, for medens *Lilleborg* havde være totalt mørklagt, da vi gik ind til kysten, så stod *Fredensborg* ind med fuld festbelysning, alle lanterner og dækslys var tændt, så den lyste op som en ildkugle midt i tågen. Jeg husker også, at da patruljebåden nåede frem til *Fredensborg*, blev der råbt over til skibet, hvor det andet skib var, hvilket var os, der var mørklagt, og kaptajn Thorn svarede: »I don't know«. Det var det sidste, jeg hørte ham sige, på rejsen efter forsvandt han med sit skib.[46]

Da vi afgik fra Leith, var det tåget, og på vej ned af Firth of Forth

var vi ved at sejle Dannebrogs gamle *Skanderborg* i sænk, den hed nu S/S *Wanda* og var finsk. Til alt held var der ikke meget fart på *Lilleborg*, da vi ramte *Wanda* midtskibs, så den fik en lang bule ned over skibssiden. Vi satte straks en båd i vandet og roede over til finnen, hvor vi blev modtaget med en regn af finske eder og forbandelser. Vi kom dog for at anerkende vores skyld, vi havde godt nok hørt finnens klokke, men for os lød det, som om den kom langt ude til siden for os. Nå! Ved nærmere eftersyn viste det sig, at jeg kendte finnen, vi havde året før ligget sammen på Setubals red og ventet på last, så det hele endte i fryd og gammen.

Vinteren 1940 var streng, Kattegat og Sundet lagde til, og hele trafikken til England blev lagt over Esbjerg. Jeg var hjemme på sygeorlov i begyndelsen af året, men meldte mig tilbage til tjeneste i slutningen af marts. Jeg ville også have været ude den 9. april, da vi var færdiglastet med varer til England. Men et enkelt parti bacon var blevet fordærvet på den sidste rejse, og årsagen mentes at være varmeledningen til kahytten ude agter, der gik gennem tunnelen. Arbejdet med at reparere varmeledningen forsinkede vores afrejse, og derfor lå vi endnu i Esbjerg den 9. april.

Jeg var derfor afskåret fra at komme udenfor Skagerrak, men jeg gik ud fra, at der også ville blive brug for mig på denne side af spærringen. Desuden var jeg væk i over to år under Første Verdenskrig, og jeg ønskede ikke at gøre det om igen.

Efter at vi havde ligget oplagt i Skudehavnen et stykke tid, blev vi sendt ned til Bremen for at hente kul. Senere kom vi til at sejle træ, erts og korn derned. De allierede var begyndt at kaste miner ud i farvandene indenfor spærringen, og der blev derfor oprettet tvangsruter, men de bøjer og vagere, der skulle angive ruterne, var uden lys, så natsejlads var næsten umulig. Vi foretrak derfor at ankre op for natten, hvorfor der blev indrettet minestrøgne ankerpladser. Senere blev ruterne mærket med lysbøjer, således at det i klart vejr blev nogenlunde sikkert at sejle om natten.

Ved midsommer 1940 skulle vi op til Valcom i Finland for at laste træ til Bremen. Finskebugten var efter Vinterkrigen et virvar af advarsler og ukendte minefelter. Så da vi kom op til Helsingfors Fyrskib, besluttede jeg at sejle indenskærs resten af vejen, hvilket viste sig at være fornuftigt, for en tysker, vi havde samsejlet med, og som valgte en rute længere ude, nåede aldrig frem. I Valcom var der en del tyske officerer, der prøvede at komme i kontakt med os, men vi afviste dem.

Vi fik hurtigt taget lasten ind, og derefter havde vi en heldig rejse til Bremen, hvor vi, på grund af manglende arbejdskraft, fik et langt ophold. 28 dage tog det, før end vi var losset, og for at blive færdige måtte vi selv give en hånd med. I begyndelsen nægtede mandskabet, da de fik betaling for lossearbejdet i tyske mark, som de ikke kunne købe noget for, da alt var rationeret. Det blev derfor ordnet sådan, at

46. S/S *Fredensborg*: Fragtskib på 2.094 brt. Bygget i Holland 1923 til Dannebrog Rederi. Den 27. januar 1940, da den samsejlede med S/S *England* fra DFK, blev først *England* og dernæst *Fredensborg* på en position ud for østkysten af Skotland uden varsel torpederet af tysk ubåd *U 20*. Eneste, der overlevede, var andenstyrmanden fra *England*, der blev reddet efter 32 timer på en redningsflåde.

jeg fik pengene, som jeg brugte til at betale skibets udgifter med, og derefter afregnede jeg med mandskabet i danske penge.

Luftkrigen var begyndt, de allierede bombede som repressalier for bombningerne over England, og Bremen blev bombet stort set hver aften, medens vi lå der, hvilket gav en masse skydning og brag fra bombenedslagene, fulgt af en regn af granatsplinter fra antiluftskytsene. Det var nu ikke, fordi disse tidlige bombardementer gjorde stor skade, et lagerskur blev ramt, en bro blev beskadiget, og politistationen blev truffet. Ikke meget, specielt ikke når man tænker på, hvordan det gik senere.

Resten af sommeren gik med at sejle kul og koks hjem fra Bremen, afbrudt af en tur eller to til Hamborg med korn. Hen på efteråret lå vi i Libau for at laste havre til Bremen. Vi ankom også til Bremen efter en god og rolig rejse og fik en last fosfat ind til Sønderborg og Haderslev. Da vi skulle afsejle, skete der det, at et andet af rederiets skibe, S/S *Silkeborg*, i Kielerkanalen kolliderede med en finsk damper, og det så uheldigt at finnen sank vinkelret i kanalen, så den var spærret for al trafik. Vi skulle være sejlet fra Bremen den 19. december, men nu nåede vi langt ind i januar, før end vi kunne komme af sted. Kanalen blev åbnet, ved at man gravede kanalen bredere, der hvor vraget lå. Det var nemlig hurtigere end at hæve det, hvad først skete langt senere.

Vi kom derfor til at holde både jul og nytår i Bremen og kom dermed til at opleve nogle af de hårdeste luftangreb, RAF indtil da havde rettet mod den by. De kom omkring kl. 20 tre nætter i træk, den første, anden og tredje januar 1941, bølge efter bølge blev det ved til omkring kl. 1 om natten, og de forårsagede megen skade over hele havneområdet og i byen. I havnen brændte administrationsbygningen og flere dampmøller foruden lagre og tømmerpladser. Også den lagerbygning, hvor vi lige havde afleveret vores last, gik op i luer. Mange huse blev ramt, og mange mennesker blev dræbt. Der var også mange bombenedslag tæt på skibet, men heldigvis blev vi ikke truffet. Der var beskyttelsesrum, men der var ikke mange, der brugte dem, heller ikke vi, der blev ombord og spillede kort, medens granatsplinterne raslede ned over dækket.

En bombet by, hvor den så end ligger, er ikke noget rart syn. Da jeg skulle i land efter bombardementerne den første nat, fik jeg at vide, at sporvognsruten var lagt om i de gader, hvor jeg ellers plejede at køre. Skinnerne var revet op, og gaderne var fulde af glasskår og knuste tagsten.

Vintrene under krigen var kolde, Kielerkanalen og de danske sunde og bælter lagde til, og det blev stadigt sværere at besejle de indre farvande. En dag oppe hos en dansktalende skibshandler i Bremen var vi en del skibsførere samlede, og vi talte om mulighederne for at komme afsted, da sagde skibshandleren: »Hvorfor går I ikke op gennem Nordsøen og rundt om Skagen? Vi er jo herre på havet – vi tør

bare ikke komme der«. »Spricht doch nicht so laut Mensch«, var der straks en af tyskerne, der indskød. Jo, der var allerede på det tidspunkt mange, der kunne se, hvor det bar hen.

Endelig kom så dagen, hvor vi kunne gå fra Bremerhafen, men på gund af ishindringer tog det os 14 dage at nå frem til Sønderborg. Allerede den første nat frøs vi fast i Kielerkanalen og måtte vente i 1½ døgn på en isbryder. Efter et længere ophold i Holtenau fortsatte vi rejsen, men vi nåede ikke længere end til Fols Höft ved indsejlingen til Flensborg Fjorden, der mødte vi tyk og fast is, som vi ikke med egen hjælp kunne forcere, hvilket jeg straks meddelte rederiet. Vi fik så besked på at vente på isbryderen *Thor,* der var på vej for at assistere os.

Det frøs yderligere hårdt i de dage, vi lå og ventede, så da isbryderen endelig nåede frem, var isen blevet endnu tykkere, så den var vanskelig at bryde, og vi var et par dage om at sejle de sidste fem til seks sømil op til Sønderborg. Da vi så havde fået losset partiet til Sønderborg, var vi frosset fast og Alssund helt lagt til, så vi blev oplagt i Sønderborg indtil videre. Vi havde en dejlig tid, vi blev inviteret til foreningsballer og private selskaber, så tiden faldt os ikke lang, skønt vi lå der til slutningen af marts, hvorefter vi sejlede til Haderslev, hvor vi lossede resten af lasten.

Efter Haderslev gik vi til Svendborg, hvor vi fik lagt et anti minekabel rundt om skibet. Man havde fundet ud af, at man kunne beskytte skibe mod miner, hvis man bandt et kabel rundt om skibet ved vandlinien og derefter sendte en stærk elektrisk strøm gennem kablet. Vi blev derfor sendt til Svendborg Værft for at få trukket et minekabel rundt om skibet, og samtidig fik vi bygget et nyt styre- og beskyttelseshus på broen.

Den nye beskyttelse på broen kom snart til at gøre gavn. For da vi nogen tid efter kom fra Øst og var nået til Kiel Fyrskib, blev der signaleret flyveralarm. Vi gjorde derfor straks klar til at kaste anker, men da vi endnu ikke havde fået installeret elektriske lanterner, tog det nogen tid at få mørklagt skibet. Formentlig for længe for besætningen ombord i den tyske flyver, der kom henover os langskibs, medens den tømte sine maskingeværer hen over os. Jeg stod ude i b.b. læskærm, da den kom, men jeg nåede indenfor i det beskyttede brohus, før projektilerne begyndte at rasle ned over skibet. »Der var godt med skud i bøssen kaptajn«, kom det fra rorsmanden, og det var der, for da det blev lyst, kunne vi se, hvordan kuglerne var gået igennem træværket ude på læskærmen og havde smadret ruderne foran på broen, og vi kunne se sporene efter kuglerne hele vejen ud over bakken, hvor andenstyrmanden og to matroser lige var nået at komme i dækning, før skyderiet brød løs.

Efterhånden som krigen skred frem, blev vi også beskæftiget med at sejle erts fra Luleå, og her sejlede vi i svensk eskorte. Ertsen blev losset i Hamborg, Emden eller Bremen, hvorefter skibene i de fleste

tilfælde blev sendt til Rotterdam for at laste kul eller koks. Til Rotterdam sejlede vi i tysk konvoj, men disse konvojer havde et dårligt ry, for turen ned gennem Nordsøen gik gerne hårdt ud over både skibe og mandskab, og ofte var der ved ankomsten kun to eller tre skibe tilbage af de otte eller ni skibe, der var startet ud.

Engang lå vi fem Dannebrogskibe i Cuxhaven og ventede på at gå i konvoj til Rotterdam. Rederiet anmodede så de tyske myndigheder om ikke at sende alle fem skibe med samme konvoj, men anmodningen blev ikke fulgt, og vi afgik alle med konvojen. Vi slap også godt fra det, men der var dog bud efter S/S *Frederiksborg*. En nat, da jeg stod oppe på broen og talte med styrmanden, hørte vi to eksplosioner og så to røgsøjler stige op ovre ved *Frederiksborg*, men uden at skibet var blevet direkte ramt. Det mærkelige var, at vi ikke havde hørt flyvemaskinen komme, så enten måtte bomberne være kastet fra stor højde, eller også har det været et par drivende miner, der altså er gået af, men uden at skade skibet. Det hændte også, at bombemaskiner simpelthen lettede deres maskiner for resterende bomber ved at smide dem mere eller mindre tilfældigt under hjemturen.

I Rotterdam så jeg engang et bombeangreb, der kom midt på eftermiddagen. Angrebet kom pludseligt, uden at nogen lagde mærke til, hvordan maskinerne kom ind over kysten, og under selve angrebet fløj de så lavt, at tyskerne ikke kunne bruge deres antiluftskyts. Den danske damper S/S *Cimbria*, der også lå i havnen, fik en granat ned gennem skorstenen, som eksploderede i den ene kedel, der heldigvis var kold. Ingen kom til skade, men skibet lækkede så stærkt, at de med nød og næppe nåede at få det i tørdok, før end det sank.[47]

S/S *Hafnia*, samme rederi som *Cimbria*, var lastet, og mandskabet var ved at dække nr.1 luge til, da en bombe gik ind gennem skibssiden og sprang i nr. 1 last. De fire mand, der stod på lugen, blev alle kastet i vandet, men uden at de kom noget til. Også ombord i S/S *Svend Pii* fra Vendila havde første maskinmester en »narrow escape«. Han havde været i land, og da angrebet kom, stod han nede ved havnen, hvor han skulle praje skibet, men han besluttede at gøre endnu et indkøb, hvorfor han vendte om og gik tilbage til byen. Han var dog ikke nået særlig langt, før end han måtte søge dækning, og lige efter var der en bombe, der slog ned der, hvor han lige havde stået.

I havnen blev en hollandsk passagerliner, som tyskerne lige havde overtaget, truffet og sænket, hvorved tre mand omkom. På en anden hollænder befandt to maskinassistenter sig oppe på dækket, da angrebet satte ind, de ville så søge dækning nede i deres kahytter, men da de nåede derned, blev kamrene ramt af en bombe, og de blev begge dræbt. Nogle trawlere, der lå ved kajen, blev også ramt og sænket, og i en park bagved faldt der også nogle bomber, hvorved seks eller syv personer blev dræbt.

To af maskinerne gik tabt, den ene inde over byen, men rygtet sagde, at besætningen slap fra det, smed deres uniformsjakker og blan-

dede sig med civilbefolkningen, hvilket ikke var svært, da der var tale om et angreb udført af hollandske piloter i engelsk tjeneste. Den anden var under angrebet så langt nede, at den ene vinge ramte en kran, hvorefter maskinen styrtede ned i havnebassinet. Jeg så, da de nogle dage efter bjergede den op igen.

En konvoj bestod normalt af otte lastdampere, et lederskib og et ledsageskib. På hvert skib befandt der sig en »Begleitsofficier«, det var som regel uddannede styrmænd, men der var også nogle af dem, der kun havde den lille kystskippereksamen, og flere havde andre uddannelser. Før vi sejlede, skulle vi dagen før møde hos havnekaptajnen »zum besprechen«. Vi samledes i et slags forgemak, når så havnekaptajnen og han stab var kommet på plads i det tilstødende gemak, lød det: »Schiffkapitäne eintreten«, hvorpå de herrer »Kapitäne« kom dryssende mere eller mindre modvilligt. Bagefter lød det så: »Begleitsofficiere antreten«, og så var der mere fart over feltet, sådan som de sprang op som en trold af en æske. Som nævnt ovenfor kunne disse Begleitsofficiere være uddannet som alt muligt andet end navigatører, jeg havde en, der havde været tandlæge i Düsseldorf, en anden var bagermester udenfor Hamborg, han var altid søsyg og tog min gode kniv og to af skibets håndklæder med sig, da han rejste

Et var de dog alle enige om, og det var, at de var ombord som en slags nautiske konsulenter og ikke som lodser. Engang blev vi således under en SV storm beordret til at gå ind til Den Helder, vi var i ballast og kunne i stormen ikke følge med de andre skibe, der var lastet med erts. Vores Begleitsofficier meddelte os nu, at han intet havde med navigeringen at gøre, og jeg spurgte ham så, om bøjer og afmærkninger lå som angivet i hans hemmelige kort. Det svarede han, at de gjorde, hvortil jeg så meddelte, at så skulle jeg nok selv finde derind, hvad jeg da også gjorde.

Senere i krigen blev vi også udstyret med spærreballoner, hvorfor skibets besætning blev forøget med tre til fire tyskere til ballonbetjening. Jeg kan huske en rejse, hvor vi mistede tre balloner på vej ned ad Elben, og vi måtte så vende tilbage til Brunsbüttel for at få nye balloner. Da den tredje af dem skulle hives ned efter påfyldning, lavede den en styrtdykning ned over hækken, og havnede i skruen og så var det ude med den.

Som årene gik, og krigen fortsatte, kunne man efterhånden mærke, hvordan det tredje rige begyndte at gå i opløsning. En dag kom jeg således ind i det lukaf, hvor ballonbetjeningen holdt til. De var ved at spise, og de havde smidt en kartoffel i hovedet på billedet af Hitler. Jeg spurgte dem, hvordan de turde det, deres officer boede jo lige overfor, men de svarede, at det gjorde ikke noget, for han var af samme mening.

Sejlruten mellem Elben og Hoek van Holland var efterhånden så spækket med skibsvrag, at ruten stadigt måtte lægges længere og læn-

47. Angrebet fandt sted 16. juli 1941 kl. 17. Da seks engelske flyvemaskiner kom hen over skibet og kastede bomber, hvoraf en ramte i bagbords underbunker. S/S *Cimbria*: Fragtskib på 2.653 brt. Bygget i Sunderland i 1921 til et fransk rederi og hjemkøbt til DFK i 1935. Skibet overlevede angrebet. 1959 blev det solgt til Nordjyllands Kul-Kompagni i Nørresundby, og 1959 blev det solgt til Petersen & Albeck i København for ophugning.

gere ind mod land, hvad ikke var rart under en pålandsstorm. Det var ikke kun luftangreb, der var skyld i de mange forlis, også de mange magnetminer krævede deres skibe. En dag sad jeg således nede i kahytten og spiste, da der lød et ordentligt brag, hvorefter skibet krængede, så alt servicet røg på gulvet. Vi troede først, at det var os selv, der var ramt, men det var vores nabo i konvojen, en svensk båd ved navn *Aspø*. Besætningen blev taget ombord i et ledsagefartøj, medens *Aspø* stærkt beskadiget, men stadig flydende, blev bugseret ind til Den Helder.

Efterhånden blev man vant til de mange angreb og betragtede dem nærmest som noget, der hørte til tiden. I Rotterdam oplevede vi et angreb, det var om natten, hvor vi skulle sejle om morgenen. Der blev brugt hylebomber, og det i forbindelse med antiluftskytset lavede et infernalsk spektakel. Bomberne faldt tæt i havneområdet, og flere skibe blev ramt og brød i brand. Da det stilnede lidt af, gik jeg hen i messen for at se, hvordan de andre officerer klarede det, men de sad og spillede kort. Medens jeg stod derinde, faldt der en bombe i vandet ikke langt fra skibet. Lufttrykket derfra var meget voldsomt, alle døre blev trykket op, og kortene blæste af bordet, og vi blev kastet om på gulvet, hvor vi lå og rodede mellem hinanden.

Næste morgen blev vores afrejse udsat, og da det blev lyst, så vi, hvordan der svømmede døde fisk rundt i hele havnebassinet. Tredjemesteren, der havde været i sit lukaf hele natten, også under angrebet, spurgte forbavset, hvor alle de døde fisk kom fra, og vi fortalte ham så om angrebet. Nogle folk har jo et godt sovehjerte.

For at beskytte havnebyerne begyndte tyskerne at anlægge kunstige tågebanker. Jeg tror nu ikke, det hjalp, for en dag, da vi skulle anløbe Borkum, så vi en hvid tågebanke, det var Emden, som den foregående nat havde haft besøg af RAF. Jeg mener, at den isolerede hvide tågebanke i al det mørke må have været et godt og nemt mål at sigte efter, og det viste sig da også, da vi nåede frem til byen, at Emden havde fået en slem omgang. Derudover var befolkningen i de pågældende byer ved at blive kvalt i de kemikaliedampe, som disse kunstige tågebanker også bestod af.

Efterhånden kom vi til at opleve luftangreb på flere tyske byer som Hamborg, Emden, Bremen og Stettin. Engang i Hamborg blev der blæst luftangreb, ligesom jeg var ved at gå ombord i færgebåden ud til skibet. Jeg søgte så tilflugt i et beskyttelsesrum, på vejen samlede jeg en træpind op, som jeg under luftangrebet snittede i for at fordrive ventetiden. Den blev til en store bramstang på en model af en fuldrigger, jeg netop da var i færd med at lave.

På en rejse fra Oxelösund med en ladning erts til Bremen, sejlede vi i en svensk konvoj i svensk farvand. På vej gennem Hanöbugten ville vores ledsagefartøj, minestrygeren *Hemdö*, der i nogen tid havde sejlet langs siden af os, gå agten om os, hvorfor den sagtnede fart, men da den var gledet hen rundt om hækken, gik den på fuld kraft

alt for tidligt med begge sine maskiner, hvorved minestrygeren sprang frem gennem vandet og ramte *Lilleborg* i hækken, trykkede den flad og beskadigede rorkvadranten.

Da jeg ikke mente, at det var forsvarligt at fortsætte rejsen med beskadigede rorgrejer, gik jeg ind til Trelleborg, hvor konvojen alligevel skulle opløses, for en midlertidig reparation. Ved ankomsten til Trelleborg kom chefen fra *Hemdö* ombord i *Lilleborg* for at afgive en erklæring om, at skylden var hans, så der var ikke meget, vi kunne komme op at skændes om. Skaden blev så udbedret, og rorkvadranten rettet op, men skønt det kun var en midlertidig reparation, kom regningen alligevel til at lyde på 35.000 kr. Det var heldigvis den svenske regering, der skulle betale den.

Vi fortsatte så rejsen og nåede frem til floden Weser og Bremerhafen, da vi kom op i nærheden af Nordenham, kom en tysk motortjalk imod os på vores b.b. side, styrende parallelt med os. Der skulle således ikke være fare for sammenstød, men da tjalken var omtrent på tværs af *Lilleborgs* bov, drejede den pludseligt hårdt til b.b., vi satte straks maskinen på fuld kraft bak og lagde samtidigt vores ror hårdt om b.b., men der var ikke noget at gøre, og det var kolision nr. to på den rejse. Det var lige før, vi havde trykket tjalken ned under vandet, men den gled fri af os og holdt sig efter kollisionen flydende så længe, at besætningen kunne nå at få sat den på grund.

Vi fik sat en jolle i vandet og roede over for at tale med føreren af tjalken, og på vores forespørgsel om, hvorfor han ikke havde givet signal, da han skiftede kurs, svarede han, at det var fordi, hans signalhorn ikke virkede. Den bemærkning tog lodsen og jeg os straks til indtægt og forklarede ham, at han bar hele skylden for kollisionen.

Vi fortsatte så rejsen til Bremen og fik losset vores ertsladning, og da skibet ikke havde taget skade, fortsatte vi derfra til Odense. Der blev der holdt søforhør over de to kollisioner, og det blev erklæret, at *Lilleborg* var fuldstændig uskyldig i begge uheldene.

Ellers fortsatte krigen, og de tyske byer blev bombet til ukendelighed. I Emden lå en kirke, der var bombet i ruiner, det lå der overalt, men fra denne kirke ragede stadig op, mellem ruiner og forrevne jernbjælker, en frontspids hvorpå der stod: »Grüss sie Gott in der Höhe und Frieden auf Erde«.

På en rejse fra Stettin til Esbjerg lå vi til ankers under Helgoland, en nat var der overflyvninger, og vi lå lige under et batteri af 15 cm. luftværnskanoner. Det var et fantastisk lufttryk, de gav, man kunne næsten ikke holde sig oprejst, når de fyrede, men selv om disse kanoner var langtrækkene og kraftige, ramte de nu ikke nogen maskiner den nat. Ved andre lejligheder så vi, når de fik ramt nogen, og det var et uhyggeligt syn at se den lodrette ildstribe ned over den mørke nattehimmel, ikke mindst fordi man vidste, at der sad et par unge mennesker inde i maskinen.

Det blev hårdere og hårdere at sejle, og man måtte igennem stra-

badser af enhver art. Således havde jeg ved de mange gentagne forkølelser pådraget mig en slem hoste, med så mange slemme hosteanfald, at jeg til sidst fik pådraget mig en dobbeltsidet lyskebrok. Jeg lå i Nordenham og lastede byg til Stettin, da jeg opdagede det, og den unge tyske læge, jeg konsulterede, rådede mig til at lade mig operere, men jeg svarede, at det ville først ske, når jeg kom tilbage til København. Det forstod han godt.

Vi tog så vores byglast ind og afsejlede til Stettin, det var i maj 1944, og i Fehmern Belt blev vi overfløjet af tre bølger allierede flyvere, der var vel omkring 50 i hver bølge, og de var også på vej til Stettin, vi fik ikke ordre til at ankre op og afvente angrebet, og da vi nåede frem, så vi resultatet af besøget.

Under losningen af byglasten arbejdede vi hårdt på at indtage en returlast kun i Stettin, for derved at undgå at skulle sejle til Danzig efter yderligere returlast, men det lykkedes ikke, så vi måtte efter udlosningen af byggen fortsætte til Danzig for at laste til Århus og Ålborg. Jeg telegraferede til rederiet, at jeg ønskede afsløsning, når jeg passerede København, hvilket jeg også blev, og da jeg kom hjem, havde min søn, der var læge, arrangeret min indlæggelse på Rigshospitalet.

Jeg kom i land omkring pinse, og jeg ville ikke blive opereret før efter helligdagene, så jeg ventede med at lade mig indlægge til da. Torsdag efter pinse blev jeg så opereret, og 14 dage efter blev jeg udskrevet, foreløbig til en rekonvalescensperiode og derefter en lang sommerferie.

Tiden løb hurtigt, og det blev hen imod nytår, før end jeg igen meldte mig til tjeneste, men på det tidspunkt var man begyndt at lægge skibene op, der var ikke mere at sejle med nede fra Tyskland, og man ville vel heller ikke risikere skibene i den afsluttende forvirring, så også mit skib blev lagt op, og jeg kom til at gå hjemme med fuld gage.

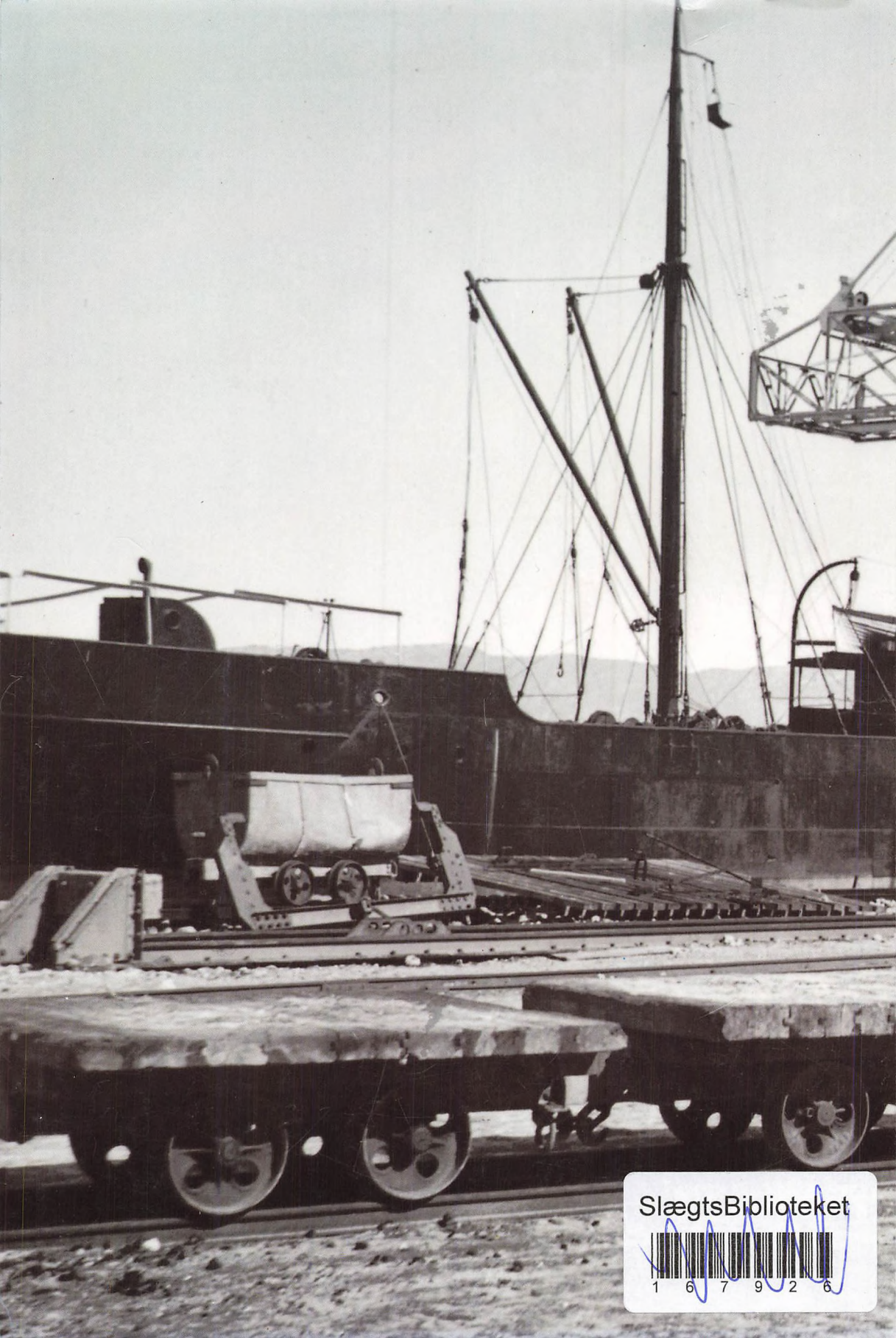
Kapitulationen kom den 5. maj, men ikke før i juni måned kom jeg igen ud at sejle. Det blev en rejse til Nordsverige efter træ til Århus, det var herligt at komme til det nordlige Sverige, ligesom at opleve foråret en gang til, det var ligesom vi ankom med varmen, og dag for dag kunne vi se, hvordan græsset blev højere og højere.

Efter endnu nogle rejser med træ fra Sverige til danske provinshavne, fik vi nogle rejser til England. Den første var med træ fra Sverige til Manchester. Det var en underlig fornemmelse igen at betræde engelsk jord. Der var sket så meget i de forløbne 6 år, man havde været væk. Manchester var stærkt medtaget, men endnu værre var det gået Liverpool. En dag var jeg taget ind til den for at købe søkort, men jeg kunne ikke finde den gade, hvori forretningen lå. Byens profil var fuldstændig forandret, jeg måtte spørge en betjent, men han gloede uforstående på mig, før han meddelte mig, at jeg stod midt i gaden. Det viste sig så, at der i den gade kun var et hus tilbage, og det var der, hvor kortforretningen lå, så jeg fik mine søkort.

I Manchester lastede vi koks til Næstved, og derefter var vi i Skotland med en ladning erts, og juleaften 1945 fejrede vi i København med en last brunkul fra Århus. Vi nåede så ind i 1946, og en dag, medens vi lå i København, var jeg inde hos rederen, og medens vi talte sammen, fandt han lejlighed til at udbryde: »Ja, kaptajn Larsen, nu fylder de jo snart tres«. Og da jeg vidste, hvad han ville sige, afbrød jeg ham og sagde: »Ja, og i den anledning vil jeg gerne indgive min afskedsbegæring«. »Ja«, svarede rederen: »Det er jo sådan, at vi gerne ser, at vores kaptajner går, når de runder de tres, vi har jo så mange styrmænd, som går og venter«. Jeg indgav så min afskedsbegæring, til fratrædelse den 4. oktober 1946 efter 36 års tjeneste i rederiet.

Nu skulle jeg så have min kone med på ferie i løbet af sommeren, så jeg håbede at få nogle gode ture, blandt andet ville jeg gerne en tur til London, men vi kom ikke til London, men til Emden og Danzig. Så det var ikke særligt opløftende, da begge byer var meget medtagne. Specielt Danzig var et meget trist skue, ikke mindst for dem, der kunne huske denne smukke by fra før krigen.

Sommeren 1946 gik med at sejle mellem Emden og danske provinshavne, og da vi nåede frem til september, og jeg havde ferie tilgode, gik jeg i land efter 46 år til søs, hvoraf de sidste 20 havde været som skibsfører i D/S Dannebrog.



SlægtsBiblioteket
1 6 7 9 2 6