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

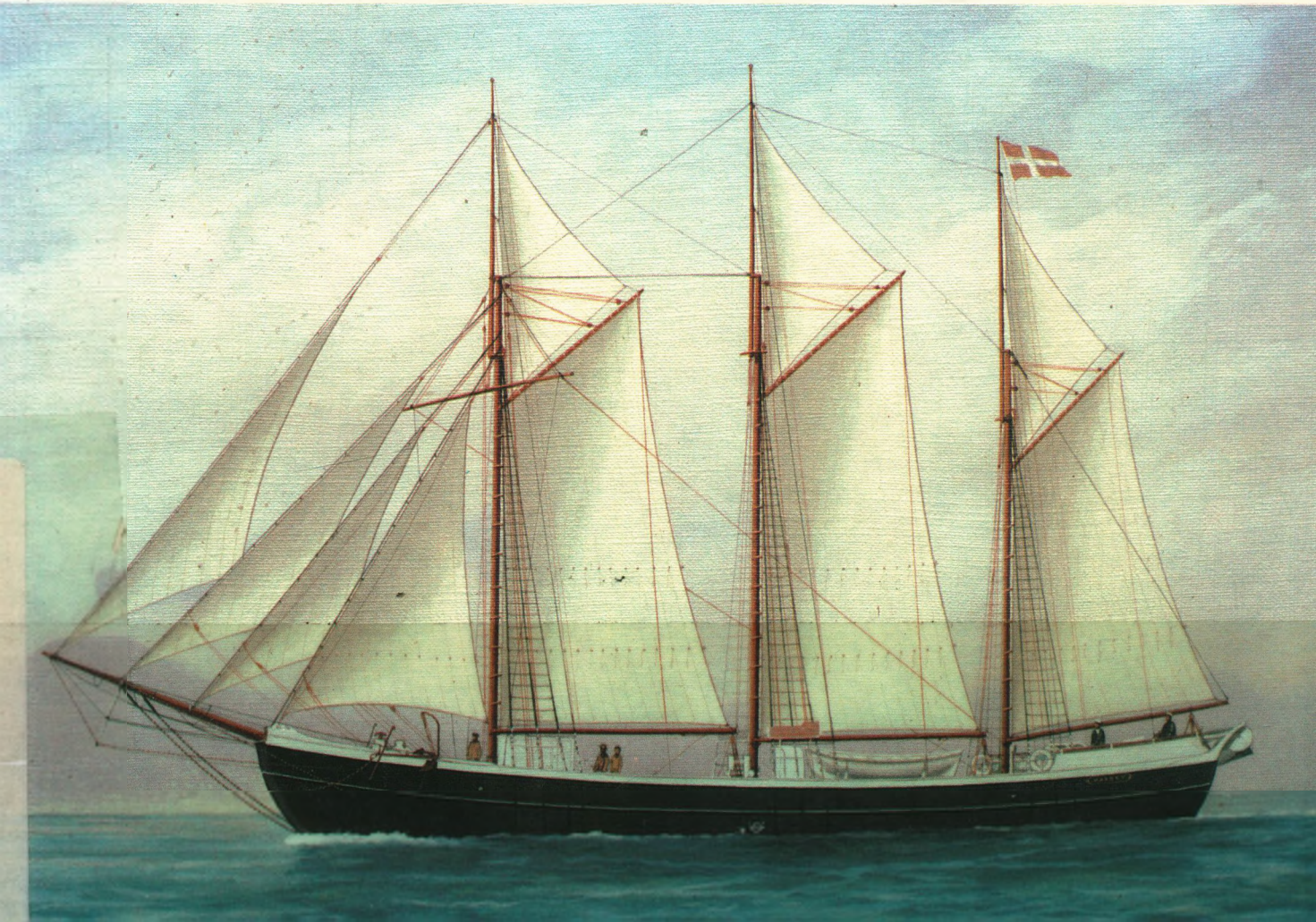
Ophavsret

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

En Newfoundlandfarers erindringer



© Fiskeri- og Søfartsmuseet
Saltvandsakvariet, Esbjerg
ISBN: 87-87453-23-1

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

Kort og layout: H. Meesenburg
Redigering: Andreas Møller
Renskrift og korrektur: Grethe Gedde
Tryk: Arnold Thomsens bogtrykkeri, Esbjerg

Bogens forside viser »Håbet« af Marstal bygget som søsterskib til »Frem« i 1914 til reder Erik Bøje Kromann, Marstal. Det første »Frem« forliste ved Island, og det ny »Frem« byggedes i 1919. Maleriet af »Håbet« hænger på Jens Hansens Søfartsmuseum i Marstal.

Bagsidens tegning viser »Frem« efter havari i 1920. Det lykkedes kaptajn Svend Jørgensen at sejle skibet til Plymouth med nødrigning.

Lidt historie om »Frem«

1919 bygget som tremastet skonnert i Marstal.
1919-39 tyve år i farten på Newfoundland.
1939-58 sejler den som »Vestvåg« af Skærhamn på Nordeuropa.
1958-68 sejler den som »Vest« af Ålborg med cement, kul, gødning m.m.
1968 købes den af en amerikaner, der aldrig får afsluttet restaureringen.
1979 købes den af Struer kommune, der driver den som skoleskib for 8.-9.-10. klasser. Det store foto side 43, viser skibet under præsentationssejlads i 1985.

Indholdsfortegnelse:

Forord ... side 5
Med »Frem« af Marstal 1927-1930 ... side 5
Med mursten fra Höganäs til Luleå ... side 6
Det blæser i Biscayen ... side 8
I Spanien for første gang ... side 10
Med salt til New Foundland ... side 14
Tilbage til Spanien ... side 16
Mod New Foundland påny ... side 17
Skildpaddefangst i Atlanten ... side 18
På New Foundland bankerne ... side 23
Anden gang på New Foundland ... side 25
Med klipfisk til Portugal ... side 26
Til Cadiz efter salt ... side 29
Tredje tur til New Foundland ... side 29
Med klipfisk til Portugal ... side 30
Salt fra Cadiz til Cornwall ... side 31
Endelig mod dansk havn ... side 32
Til Island og Spanien ... side 33
Fjerde tur til New Foundland ... side 34
Sidste tur med klipfisk til Portugal ... side 38
Salt fra Setubal til England ... side 40
Kul til Ærø - og afmønstring ... side 41
Oversigt over sejlads med »Frem« ... side 42
Dampskibssejlads 1930-1935 ... side 44
Letmatros i »Susan Mærsk« ... side 44
Med props til Newcastle ... side 44
Kul fra Newcastle til Halifax ... side 45
Med beg fra Boston til Rochefort ... side 46
I Leningrad første gang ... side 48
Til Newcastle efter kul til Leningrad ... side 51
Tredje gang til Newcastle ... side 53
Til Arkangelsk efter træ ... side 54
Til Gent og Arkangelsk tur/retur ... side 57
Til Spaniens nordkyst ved Bilbao ... side 57
Arbejdsløshed ... side 59
Med »Marie Toft« ... side 60
Op ad Donau ... side 61
Afmønstring i Frederikshavn ... side 62
Agterudsejlet i Antwerpen ... side 63
I København uden penge ... side 66
Sømandsstrejke april 1934 ... side 66
Med »Frederik VIII« - og i land ... side 70

Knud Gudnitz

En Newfoundlandfarers erindringer

Fiskeri- og Søfartsmuseets maritime skrifter nr. 11

Fiskeri- og Søfartsmuseet
Saltvandsakvariet. Esbjerg



»Frem« som nybygning i Marstal havn i 1919. Skibet målte 141 brt.

Forord

Fra mange søfartsinteresserede er jeg blevet opfordret til at skrive mine erindringer fra mine tre år på New Foundlandsfarten med sejlskibet »Frem« af Marstal, - om overgangen til dampskibe, der var helt anderledes.
Det var med stor betænkelighed, jeg gik i gang med at skrive om begivenheder, der ligger seksoghalvtreds år tilbage, men i erkendelse af, at jeg, der nu har rundet de halvfjerds år og begyndte som fjortenårig, nok er een af de sidste, der husker disse tider, overvandt jeg betænkelighederne.
Takket være skoleinspektør Jens Fage, Struer, hvor »Frem« nu ligger for ombygning, fik jeg støtte for hukommelsen ved udlevering af beskrivelser fra den tid, jeg var med, udfærdiget af kaptajn Svend Jørgensen, som da var skibets fører.
Desuden har jeg fået hjælp af venner, som har været gaster hos mig i en mindre lystsejler, med at renskrive disse erindringer.
Jeg takker dem alle.
Sluttelig vil jeg tilstå, at jeg har haft den glædelige overraskelse, at jeg, efterhånden som jeg skrev, genoplevede detaljerne, som om det var i går, de var passeret, - og jeg kan garantere for, at disse oplevelser ikke er en roman, men virkelighed hele vejen igennem.
Mariager i 1983. *Knud Gudnitz*
fhv. matros

Til søs med »Frem« af Marstal

Den 23. maj 1927 var en stor dag for mig, for jeg var nu voksen - fjorten trekvart år - og havde lige påmønstret som kok og jungmand. Skibet var »Frem« af Marstal, en tremastet slettopskonnert, bestemt til sejlads »uden for indskrænket fart«. Hyren var tredive kr. om måneden, og med mine søkundskaber var det så som så. Ganske vist havde jeg pjasket gevaldigt rundt i Tange sø og udmalet mig mange dramatiske begivenheder rundt om på jordkloden, men jeg havde dog ikke lært at vrikke en jolle. Mens vi lå i Marstal, smugtrænede jeg, når det var ved at blive mørkt. Om dagen havde jeg set, hvordan børnene bar sig ad. En aften lød der latterhyl fra nogle små pigebørn: »Han kan ikke engang vrikke en jolle«, men jeg fik det dog lært, inden vi forlod Marstal.

Skipperen, Svend Jørgensen, og hans kone, Harriet, og jeg ankom samtidigt. Det forholdt sig sådan, at skipperen var min plejefars bror, men det blev stærkt understreget, at skipperen og hans kone ikke ville have »stedbørn« om bord, og at jeg ikke skulle regne med, at der blev taget noget som helst hensyn til mig på grund af såkaldt familieskab - hvilket jeg tog til efterretning. Vi fik efterhånden fuld besætning. Letmatrosen og ungmanden var et par gamle fyre efter min mening, nemlig nitten og sytten år.

Styrmanden, niogfyrre år, var fra Klitmøller, og var et helt studium for sig, hvorfor han omtales til sidst. Han havde rødt fuldskæg, men var barberet på hagen, så han lignede en abekat bagfra. På hovedet havde han en gammel, fedtet kasket, der aldrig havde været i nærheden af vand og sæbe, og i munden en merskumspibe, der var knækket, men en laskning med et par træsplinter med sejlmagergarn holdt den sammen. Pibehovedet var halvt skjult af skægget og var lige så gammelt, som han selv, pralede han da med. Jakken var af samme mærkelige substans som kasketten, og benklæderne, som var over femten år, mindede mest af alt om en bryllupsnat i Finmarken - altså lap på lap - og i alle mulige farver. For ikke at slide på knæene, hev han bukserne lidt op og lagde to tørn med kabelgarn under knæene. Hvad renligheden angår, kan den bedst beskrives på denne måde: Første gang jeg serverede kaffe for ham og ville tage kop og underkop til opvask, gav han et brøl fra sig og slog ud efter mig. Det var hans private ting, som jeg skulle holde mig fra, hvorpå han spyttede i koppen og kørte godt rundt med tommelfingeren. Selvfølgelig rørte jeg ikke denne gentlemans sager mere i de enogtyve måneder, han var ombord.

Den største højde, vi nogensinde så ham i, var lønningshøjde, hvorfor han blev kaldt »den gamle«, skønt kutyme i sejlskibe var, at kun skipperen blev nævnt med dette navn. Denne uskik varede dog heller ikke længe, da alle efterhånden kaldte ham »den røde«.

Lukafet

I lukafet forude boede vi almindelige menige, og der var så lidt plads, at kun to mand kunne stå på dørken, når vi skulle klædes på. Lige neden for lejderen var der en lille lem, som blev taget op, når der skulle tages kul ombord til kabyssen. Ned ad lejderen blev der da lagt fire brædder ved siden af hinanden, og kulsækkene blev så tippet fra dækket ned under dørken, så skot og køjetøj skulle have en ordentlig omgang rengøring bagefter - men det var fritidsarbejde. Foruden kullageret under dørken var der i begge sider af lukafet extra maler- og tjæreskab, og på langs under underkøjerne bag lejderen en kartoffelkasse til ca. to tønder. Når kartoflerne begyndte at rådne, udsendte kassen en særlig aroma. Det samme gjorde kædekasserne, da der jo røg noget mudder ned sammen med ankerkæderne. En pøs og en stiv kost udrettede jo ikke det samme, som en moderne spuleslange. Heldigvis var der også en tovværkskøje, så bruntjærelugten derfra blandet med de andre gav en vis charme, når man først blev vant til det.

Desuden var der en sejlkøje og to klædeskabe, det største dog beregnet til to mand. Endelig en lille, rund kakkelovn, som kun kunne bruges i havn.

Kok og jungmand

For mit vedkommende var arbejdstiden fra seks morgen til kl.tyvetredive om aftenen. I land blev jeg purret af vækkeuret, i søen af ungmanden eller letmatrosen afhængigt af, hvem af dem, der havde fireotte vagten. Ved land skulle jeg purre ud og servere kaffe til alle kl. halvsyv. »Den røde« kom og tørnede til kl. syv. Mellem syv og otte skulle jeg svinge lokumsspanden, og brættet skulle tages ud og skures godt med »marstallersoda« (strandsand eller kabysaske) uanset vejret. Derefter var måltiderne: kl. ni frokost, kl. tolv middag, kl. tre kaffe og kl. atten aftensmad. Da jeg jo også var mønstret som jungmand, skulle jeg også være med til alle sejlmanøvrer. De første dage »den røde« var ombord, var han fredelig nok, ja faktisk slesk, for han havde allerede opdaget, at jeg havde et par nye uldne tæpper, og han begyndte nu at plage mig flere gange dagligt for, at jeg skulle give ham det ene. En dag, jeg kom ned i lukafet, stod han og krammede det ene tæppe og ville ikke slippe det, men jeg hev det til mig, og nu blev han helt hysterisk og lovede, at jeg nok en dag skulle få en kofilnagle i hovedet.

Endelig var vi sejlklare og havde fået provianten stuvet, vandtankene fyldt og alle sejl slået under.

En lille erindring om provianten: En skibsproviantøringshandler annoncerede i søfartsbladene »et parti letfordærvet margarine, velegnet til skibsbrug, billigt til salg«. Men den gik vor skipper heldigvis ikke på.



Udsnit af kaptajnens kahyt.

Afsejling og lastning i Sverige

Tilbage til afgangen. En motorbåd slæbte os ud af havnen, og kursen blev sat mod Höganäs i Sverige, hvor vi skulle laste mursten til Luleå. Jeg var med på lastningsholdet fra syv morgen til kl. fem aften, men skulle jo dog som sædvanlig op kl. seks for at purre ud og lave kaffe. Desuden skulle jeg servere aftensmad kl. atten, men skipperens kone ordnede de øvrige måltider, dog bortset fra opvasken, der blev gemt til mig. Når jeg så endelig var færdig, havde »den røde« gerne noget, der skulle skures og skrubbes. Men hovedsagen var jo lastningen, og det var en hård tørn



Udsnit af kaptajnens kahyt.

for en dreng på min alder. Vi fik udleveret læderlapper til hænderne, og stenene blev så kastet fra mand til mand fra en vogn i land og helt ned i lasten med en tre-fire sten ad gangen. Min plads var på dækket ved lugen, og jeg skulle gribe stenene fra venstre, dreje halvt rundt og kaste dem til højre, hvor »den røde« stod på et forsænket stillads i lugekarmen. Han mente naturligvis ikke, at jeg afleverede dem godt nok, og øste eder og forbandelser ud over mig. Tempoet var hårdt. Havnearbejderne havde akkord og var vant til arbejdet, så for dem var det en leg. For mit vedkommende fik jeg efterhånden tykke blåsorte knuder på under- og overarme og bulnede helt op i armhulerne. Blot overarmens tryk mod kroppen gjorde meget ondt, og jeg følte en voldsom trang til at smide mig ned og sove, men når jeg om natten endelig faldt i søvn, fik jeg mareridt og følte mig begravet i murbrokker. En aften lykkedes det mig at smutte tidligt i land, uden at nogen opdagede det. Der var nemlig en anden dansk skonnert i havnen, og jeg ville gerne ombord i den. Jeg besøgte kokken, og vi sad på lugen, da hans skipper kom og spurgte, hvordan jeg havde det, og hvordan tempoet var ved lastningen af »Frem«. Da han hørte om det, undersøgte han mine arme og bad mig sige til min skipper, at jeg skulle til læge næste dag - og ellers skulle jeg hilse min skippers kone. Det huskede jeg, men ikke den første anmodning.
Jeg skulle ikke have noget af at blive sendt hjem med frimærke på ryggen med prædikat: ikke egnet som sømand.

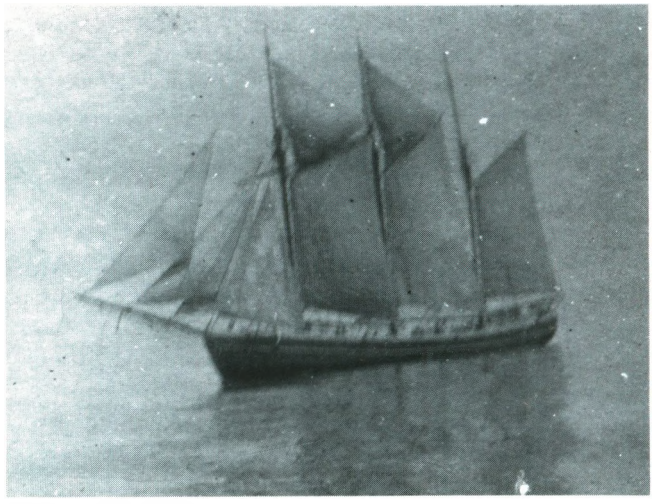
Mursten til Luleå

Endelig forlod vi Höganäs og til min forfærdelse meget dybt lastet, så der midtskibs kun var knapt een fod fra dækket til vandet. Først senere blev jeg klar over, at der ved en sommertur »over dammen« kun var en fod fribord og ved vinterlast halvanden fod.
Nu var vi i rum sø, og vagterne blev sat. Der var en styrbords vagt f.eks. bestående af skipper og letmatros og en bagbordsvagt af de øvrige. Vagtskemaet var således styrbordsvagt fra halvet middag til kl. syv aften, bagbordsvagt fra nitten til fireogtyve, styrbordsvagt fra fireogtyve til kl. fire (hundevagten), bagbordsvagt fra fire til otte og styrbordsvagt fra otte til halvet o.s.v.
Som det ses af vagtskemaet, var det hveranden mor-

gen kl. seks, at styrmandens vagt skulle purre mig, og det foregik på den måde, at ungmanden venligt kom ned i lukafet og prikkede til mig og hviskede: udpurring, hvorefter han listede op ad lejderen for at afløse »den røde« ved roret. Styrmanden satte nu kursen ret over dækket og ned i lukafet bevæbnet med en tyk tovende, som han svingede ind i min køje for helst at ramme mig i hovedet samtidig med, at han udstødte eder og forbandelser over, at jeg ikke allerede var på dæk. Første gang blev jeg temmelig chokeret, men gav ikke en lyd fra mig, for jeg var jo klar over, at det med tæppet nu skulle hævnes. Heldigvis var der en ret lille adgang til min køje, og hans slag var helt ukontrollerede. På den måde blev jeg behandlet hveranden morgen i ca. fire måneder. Efterhånden drillede jeg ham dog, og når ungmanden havde advaret mig, kravlede jeg ned i fodenden og lagde hovedpude og dyne højt foroven, hvor han så tævede løs.

Når han opdagede fejltagelsen, blev han helt hysterisk og stod og rystede, som havde han stærk feber, inden han igen for op på dækket. Men efter fire måneder, hvor han ikke havde ramt mig noget særligt, holdt han op med at komme ned i lukafet og nøjedes med at stikke hovedet ned i kappen og brøle. Jeg sladrede ikke til nogen, og der var ingen hjælp fra letmatrosen, der lod som han sov, og skipperen ville jo ikke have plejebørn, men jeg var fast besluttet på, at de ikke skulle knække mig og var træt af at høre om, at jeg kom fra den syvende kartoffelrække på Sahl hede.

Ved ankomsten til Luleå fik vi slæbebåd og blev trukket til kaj, og losningen begyndte. Da fik jeg en glædelig overraskelse, for jeg havde haft onde drømme om, hvordan jeg skulle klare den, og så blev det den rene ferie. Havnearbejderne havde ikke akkord, så der skulle bestandig »tittas på klocka« og tages en smøg, og flere gange kommes en tår vand på kedlen, hvor der først var hældt nogle grove kaffebønner på, og når kaffen var færdig, ja så måtte vi jo alle have en tår.



»Frem« under sejl.

Underdrejet i Biscayen

Efter losningen fik vi slæbebåd gennem Luleå og et stykke ind i landet for at laste en dækslast brædder til Santa Maria over for Cadiz i Spanien. Rejsen dertil tog femogfyrre dage, det meste af tiden med flovt vejr. Da vi passerede Dover, kom en anden dansk skonnert på nordlig kurs, og Dannebrog gik til tops på begge skibe. Jeg syntes naturligvis, det var meget spændende at møde en landsmand, og var ved at vinke armen af led, men jeg fik een over poten og besked på, at det kun var officererne, der måtte vinke til hinanden, og jeg bemærkede ganske rigtigt, at de tre menige på den anden skonnert pænt stod med armene over kors.

Da vi kom ned i Biscayen, fik vi storm i nogle dage og blev nødt til at ligge underdrejet. For dem, der ikke ved, hvad det betyder, må jeg prøve at forklare det.

Når stormen er så stærk, at søerne vælter mange tons vand - en kubikmeter vejer jo et ton - ind over skibet, og dette ikke mere kan avancere, må man dreje under for vejret. Har man vinden ind om styrbord, gør man alle forsejl fast undtagen den rebede stagfok,

hvis skøde hales helt op til luvart og sættes fast på naglebænken, efter at skibet er lagt så tæt til vinden som muligt. Inden da er skonnertsejl og mesan forlængst gjort fast og det klodsrebede storsejl står midtskibs i sit tothalede skøde. Man giver herefter styrbordsror og føler sig frem, da skibet jo ikke må gå over stag, og når man har fundet den rigtige rorstilling, surrer man roret, og skibet kan passe sig selv, om det så stormer i otte dage. På »Frem« gjorde vi nu det, at vi efter fire dage skiftede over på modsatte halse, for at undgå at komme for langt ud af kurs. Når vinden presser på stagfokken, vil stævnen »falde af«, men herved vil presset på storsejlet øges, så at stævnen igen drejes op mod søen. Når skibet således er underdrejet, trykkes det af søen agterover og lidt sideværts, hvorved skibets afdrift skaber store strømhvirvler i luv side, og på denne måde mindskes søernes kraft betydeligt. Dette fik jeg nogle måneder senere et klart eksempel på, da vi lå underdrejet i Nordatlanten og blev passeret af en meget stor damper, der gik lige mod søerne. Et par gange forsvandt det mægtige forskib og broen i bølgerne, mens vi på »Frem« kunne gå på dækket med nedslåede gummistøvler. Prøv iøvrigt at se på mågerne i høj sø. De opfører sig som befarne marstallere.

En søsyg går til vejrs

Det var et lille sidespring - tilbage til Biscayen. På grund af det flove vejr på den første del af turen, var jeg selvfølgelig ikke blevet søstærk endnu, og da vi lå underdrejet, kom søsygens kvaler. For at få frisk luft, var jeg en søndag gået op på dækket med mit tæppe, men da dækslasten var godt over lønningshøjde, var der, for at komme til lænsepumperne, friholdt et stykke dæk ved stormasten, hvor der var tørt og godt. Der var jo ingen rorgænger, men letmatrosen havde udkig, og han grinede godt ad mig, og jeg har jo nok også været grøn i ansigtet. Pludseligt siger han, om jeg vil kravle op i stormasten og lægge min hånd på fløjknappen, så skulle jeg få en pakke hollandsk tobak. Jeg svarede straks ja - ikke fordi jeg var interesseret i tobakken, men fordi jeg var god til at kravle til vejrs og før havde været oppe ved fløjknappen, men det var i havn, hvor skibet lå stille. Det var noget helt andet til søs, hvor masten blev kastet fra side til side, og svingningerne blev større og større, jo højere jeg kom op. Da jeg var nået op til salingen og skulle til at entre op ad stangen ad topbardunerne, råbte letmatrosen: »Du må ikke kravle højere, kom ned, du skal nok få tobakken«, men jeg lod, som om, jeg ikke hørte ham. Nu ville jeg have hævn og havde hørt nok om »syvende kartoffelrække« og »bondeknold«, så jeg fortsatte op ad stangen. Så længe jeg havde topbardunerne at holde fast i, var det ingen sag, men fra det sted, hvor de holdt op, og til fløjknappen, var der godt to meter, og da blev jeg først helt klar over, hvor farlig turen var. Men op kom jeg, og jeg knaldede højre hånd på fløjknappen og så triumferende ned på letmatrosen, men han stod med hænderne for ansigtet, og da jeg kom ned på dækket, lignede han en syg mand. Hans ansigt skiftede fra ligbleg til gullig og rødt, men jeg havde det vidunderligt, og søsygen var forsvundet. Jeg luskede ned i lukafet og grovskaffede, men vedtog med mig selv, at det vovestykke ville jeg ikke gøre een gang til. Herefter blev der vist mig mere respekt af kollegerne, og søsygen var væk for bestandigt, og det var nu meget rart.

Puerto de Santa Maria

Den 19. august ankom vi til Santa Maria, der viste sig nærmest at være en lille landkøbstad. Havnen var faktisk kun for fiskere, og vi gik en smule på grund, men kom hurtigt fri. Men kønt var der med palmeallé langs havnen og med smukke restauranter, der om aftenen var forsynede med kulørte lamper og højttalere i palmerne. Menneskene var glade og leende, og det var åbenbart sjældent, at der kom et så »grande barca«, så hele byen var på tæerne. Min første landgang i Santa Maria var lidt af en cirkusforestilling, for jeg var rigget ud i mit konfirmationstøj med blå krave og marinehue, hvilket jo var antrækket til

konfirmationen i min tid. Straks, jeg satte benene på kajen, var jeg omringet af en masse mennesker, der råbte »buenos diaz, pequeno marinero« - goddag lille sømand, og de ville alle læse, hvad der stod på mit huebånd. Jeg tror, der stod »Helgoland«, og alle satte fingeren på båndet og stavede, men jeg kunne i hvert fald forstå, at der var vild uenighed om, hvad det betød. Ved et gadekryds stod en betjent på en sokkel. Han steg værdigt ned og albuede sig igennem flokken og satte en ny pegefinger på mit huebånd, og mens mængden lyttede andægtigt - og trafikken standsede - stavede han sig igennem og rablede derefter en masse af sig. Det eneste, jeg forstod, var, da han sagde »finito«, og under høje klapsalver gik han lige så værdigt tilbage til sit stade.

Der var i det hele taget ingen ende på spaniolernes venlighed. Jeg skulle se alt, og det kostede ikke noget, og jeg gik ombord belæsset med appelsiner, vindruer og figener. Hvilken forskel mellem Santa Maria og andre, større havnebyer, f.eks. den nærliggende Cadiz, hvor man skulle passe på ikke at blive rullet.

Mens vi lå i Santa Maria, var der tyrefægtning, en meget stor begivenhed. Hvert tog, der ankom, var bogstaveligt klistret til af mennesker, så man knapt kunne se toget, både oven på taget og på siderne var folk pakkede som sild i tønde. Der var en syngen og råben, og folk opførte sig som en flok børn.

Selve tyrefægtningen var efter min mening modbydeligt dyrplageri. Der blev ved denne tyrefægtning dræbt syv tyre og fem heste, men folk var ellevilde, når tyrefægteren efter tyrens drab gik en æresrunde på arenaen. De kastede deres hatte og huer ned på arenaen, og pludselig fløj min hue i en elegant bue ned på arenaen, og jeg ventede ikke at se den igen, men pludselig kom den flyvende tilbage og blev klasket på mit hoved igen.

Om hele arenaen var der en lav barriere, ca. ethundredeogtredive cm høj, således at tyrefægteren, hvis han kom i knibe, kunne sætte en hånd på planken og springe i sikkerhed indenfor, hvor der var anlagt en bred gang, der dog var fuld af mennesker. Bagsiden af gangen var en godt to meter høj solid betonmur bag hvilken bænkerader gik rundt om arenaen. En



Knud Gudnitz i sit »matrostøj«.



Jeg gør bakstørn i Santa Maria.

ny tyr blev sluppet ind i arenaen. Den blev naturligvis forvirret, standsede brat, drejede rundt og jog de lange fremadstående horn ind under den lave barriere og løftede plankerne op i luften på vej ind i den brede gang. De mennesker, der stod derinde, sprang som rotter op ad betonmuren. De, der var i fare, skreg hysterisk, og de, der var i sikkerhed, klappede. Tyren kunne ikke forstå denne skrigen og standsede op lignende et spørgsmålstegn, men nu vågnede hjælpepersonalet op og fik tyren lokket væk og plankerne sat på plads.

Inden den sidste dræbte tyr blev slæbt ud, myldrede spaniolerne ind på arenaen, damer og herrer, for at få deres fine, hvide silkelommetørklæder sølet godt til med blod. Jeg opdagede, at tørklæderne helst skulle stoppes ind mellem skulderbladene der, hvor kården havde dræbt tyren. Som hjælpeværktøj hertil havde mange købt særligt fint udskårne stokke, hvormed de kunne få lommetørklædet extra langt ned. Derefter satte de tørklædet i brystlommen, eller damerne satte dem i deres hatte. Dagen efter oplevede jeg, at de døde dyr blev slæbt forbi havnen under stort skrål og larm, for nu gjaldt det for følget om, hvem der længst kunne holde balancen på de døde dyr, der blev slæbt i skarpt trav. Jeg gentog for mig selv, at det var både første og sidste gang, jeg ville overvære en tyrefægtning.

Lastning af salt i Cadiz

Fra Santa Maria gik vi over på reden ved Cadiz. Der kom spaniolerne med deres store både riggede med latinersejl. Lasten var salt, der blev hejset op i kurve og styrtet ned i lasten. Da »Frem« var næsten fuldlastet, nægtede spaniolerne at lempe mere. Det var for varmt, påstod de, selvom vi »nattede« dæk tre gange om dagen, d.v.s. skyllede godt over med havvand, for at dækket i den stærke varme ikke skulle blive læk. Vi »foran masten« måtte så ned og lempe, og det var ganske rigtigt en svedetur, selvom vi kun var iført badebukser. Vi måtte nemlig mave os ind under det varme dæk og lempe saltet ud i krogene, indtil det lå helt oppe under dæk og helt ud til lugerne. Jeg husker engang, hvor jeg havde en dyb flænge under foden efter et glasskår på stranden. Det sved naturligvis forfærdeligt, men det hjalp ikke, jeg måtte deltage. Med mellemrum måtte jeg have skyllet såret, men det kunne kun blive i det salte havvand, da ferskvandet ikke måtte bruges, da vi lige havde fået fyldt tankene op.

Hajer i Cadizbugten

Trods min dårlige fod sprang vi i vandet samme aften, selvom skipper havde forbudt det på grund af faren for hajer, så det var kun, når skipper og hans kone var i land, at vi turde det. Vi var iøvrigt lidt sure over dette forbud, for vi havde aldrig set hajer i Cadizbugten, og mange andre badede.

Søndagen efter fik letmatrosen og jeg lov at låne skibets jolle med sprydstagesejl og fok for at sejle over til Santa Maria, syv-otte sømil. Dagen før havde der været hård kuling ind i bugten, men nu var der næsten flov vind, men med kraftige dønninger. Solen brændte fra en skyfri himmel, og da vi var næsten halvvejs, flovede vinden helt af, og vi kunne ikke modstå fristelsen til at hoppe i vandet. Forinden havde vi halet fokken bak og tottet storskødet, således at båden, hvis der skulle komme mere luft, ville ligge på samme måde som et underdrejet skib. Vi lå og plaskede rundt og havde det herligt, men pludselig kom en brise udefra havet, og vi lå uheldigvis begge til luvart for jollen, der begyndte at drive stærkt fra os. Storskødet måtte være gået los på grund af bådens hug i dønningerne. Vi satte begge efter den, men jeg kunne slet ikke følge med, da crawl ikke var min stærke side, så jeg lagde mig på ryggen og flød. Hvergang jeg kom på toppen af en dønning, kunne jeg se letmatrosen spurte af sted, men det så i begyndelsen ikke ud til, at han kom båden nærmere, så situationen var ved at blive kritisk. Hvad tænker man egentlig på? Skulle man virkelig ligge og drukne her? Så kom jeg i tanker om skippers advarsel om hajer, og nu kriblede det virkelig i mellemgulvet. Jeg havde jo hørt beretninger om, at når hajer gik til angreb, var det arme og ben de tog efter først, og jeg måtte tage mig voldsomt sammen for at undgå panik. Jeg trøstede mig ved, at jeg jo aldrig havde set hajer i bugten, og at der jo var mange fiskerbåde, så at der måtte være større chance for at blive reddet af en fisker, end at blive ædt af en haj. Nu var letmatrosen imidlertid langt borte, men i de glimt jeg fik, kunne jeg dog se, at han nåede jollen og kom op i den, og at han derefter begyndte at krydse op mod mig. Med de store dønninger imod ville det vare længe, og jeg lod mig flyde ham imøde. Da han endelig nåede op på siden af mig, var jeg så afkræftet, at jeg ikke engang kunne hjælpe til med at komme ombord, men matrosen fik mig heldigvis rullet ind over lønningen, for i det samme råbte han: »Hajer«. Nu så jeg selv fem store hajer komme mod jollen, tre på styrbords side og to på bagbords og så tæt på, at vi kunne have nået dem med en åre, så sig ikke, at der ikke er en højere styrelse til!

Jeg har senere set hajer, men aldrig med en sådan fart. Normalt er de tilsyneladende nærmest dorske og svømmer roligt rundt som guldfisk i et akvarium. Efter synet af hajerne sagde letmatrosen og jeg ikke noget i lang tid, men så udbrød han: »Det er mærkeligt med den fangline«! Den var faldet udenbords og slæbte ca. toogenhalv meter efter jollen. I den sidste desperate spurt efter jollen havde han lige netop fået fat i tampen. Men fanglinen var kun et par dage gammel, og det interessante var, at letmatrosen havde fået en »balle« af skipper, for længden på sådan en line må ikke være længere end jollen, og denne her var derfor for lang og kunne efter skippers mening være brugt til noget andet.

Med hensyn til dorske hajer havde vi senere i nærheden af Sargassohavet, som vi altid passerede på vej vestover for at udnytte golfstrømmen, en oplevelse. Efter en storm var der næste dag blikstille, men med store dønninger, hvorfor alle sejl var firet ned. Da så vi pludselig en kæmpehaj, mindst fem meter lang. Skipper fik hurtigt fat i sin riffel, og letmatrosen monterede harpunen, og jeg kvejlede harpunlinen over armen, og så var vi parate. Først skulle letmatrosen harpunere hajen, og i samme øjeblik skulle skipper skyde, mens jeg skulle tage tørn om en nagle i naglebænken og fire på linen. Men på grund af heftig rulning og fordi vi måtte kravle under og over sejl og tovværk, var der altid noget i vejen, når der skulle harpuneres. Vi løb og kravlede skibet tre gange rundt, men så gad hajen heller ikke mere lege med os,

og forsvandt lige så stille, som den var kommet tilsyne, efterladende tre svedige søndagsjægere, der var gået helt fra snøvsen. Jeg lagde nemlig mærke til, at den passerede midtskibs højst halvanden meter fra lønningen, så hvis vi straks havde stillet os op midtskibs, kunne vi have været klar til i ro og mag at give den en værdig modtagelse.
Nu, da vi er ved emnet hajer, vil jeg fortsætte lidt, selvom mine øvrige oplevelser stammer fra min sidste påmønstring med »Frem«.

Badeliv på Atlanten

Med mindet om hajerne i Cadizbugten skulle man tro, at letmatrosen og jeg kunne lade være med at udfordre dem igen, men vi faldt alligevel for fristelsen et par hundrede sømil syd for Azorerne.
I stille vejr kan der være godt lunt, og en dag med svag luft, hvor vi kun lige havde styrefart, fandt letmatrosen og jeg ud af, at fra kl. tolv til halvet kom der aldrig nogen på agterdækket. De var optaget af at spise. Vi tog tampen af et af storsejlsfaldene og lavede et pælestik, der kunne smøges ned under armene på den badende. Den anden, der blev på dækket, tog tørn på naglebænken og firede makkeren i vandet. Den smule vind, der var, var nok til, at man roligt kunne lægge sig på ryggen og uden at bevæge en hånd, få en dejlig kølende tur. Når tampen var firet ud, var den badende ca. tyve meter agten for »Frem«. Kl. tyve minutter over tolv blev den badende hevet ombord, og mens makkeren på dækket gjorde tovværket op, kunne den badende nå at blive klædt på inden halvét, da der kom vagtafløsning.
Letmatrosen og jeg havde mange gode ture og blev aldrig generet af hverken skipper eller hajer. Men efter enogtyve måneders sejlads blev den gamle besætning afmønstret i Frederikshavn.
To måneder senere mønstrede jeg igen ombord i »Frem«, og jeg var nu sammen med ny besætning, styrmand Thesmer fra Marstal - flink fyr, letmatros Robert fra Viborg og kok, hvis navn, jeg har glemt, fra Vorbasse. Jeg var nu avanceret til ungmand. Da vi kom ned til de varme himmelstrøg, fortalte jeg kokken og Robert om vor bademetode. Robert var fyr og flamme, men kokken skulle ikke nyde noget, men ville nok holde mund og iøvrigt gerne hjælpe. Badningen gik også godt en tid, men alt får jo en ende. En dag, hvor jeg fik et rigtigt godt slæb med kokken til rors, og Robert havde firet mig ud, gik det pragtfuldt i store dønninger. Når jeg var på toppen af en dønning, kunne jeg se ned til kokken, og når jeg var på bunden af en dønning, kunne jeg se langt ind under skibet. Pludselig opdagede jeg, at Robert gjorde nogle fortvivlede armsving, og jeg blev klar over, at han ikke kunne hale mig ind. Kokken, der jo stod til rors, morede sig, når han så, hvordan jeg agterude blev halet helt op over vandet under stor larm, og opfattede slet ikke, at jeg med gebærder forsøgte at gøre ham forståeligt, at han skulle gå tættere til vinden, der nu havde frisket. Selvfølgelig kom så skipper og styrmand op af kappen og hørte øjeblikkeligt bruset agterude, og skipper udbrød spontant: »Den onde gale mig, er det dig, din satan, kan du se at komme ombord«. Men det kunne jeg jo netop ikke. Skipper og styrmand hjalp så letmatrosen med at hale ind, og det var nogle ordentlige ryk, jeg fik, ca. en meter ad gangen, og det føltes som om overkroppen skulle skilles ad bag skuldrene, men op kom jeg og havde faktisk ventet, at der nu vankede lussinger, men til min overraskelse indskrænkede skipper sig til at beklage, at jeg ikke var blevet ædt af en haj, selvfølgelig ledsaget af en række blomstrende udtryk. Det var dog sidste gang, jeg prøvede denne metode, men jeg mindes alligevel med fryd de dejlige vippeture i Atlanten. Nu mange år efter kan jeg godt se, det var meget forkert af os at sætte skipperen i en slem situation, hvis der var sket os noget. For vort eget vedkommende var der dog en uimodståelig spænding ved at ligge der langt ude på havet og ikke vide, hvor langt den nærmeste haj var borte.

Salt til New Foundland

Nå, men dette var et meget langt sidespring, tilbage til Cadiz i september 1927, hvorfra vi afsejlede med en saltlast bestemt for Twillinggate på nordkysten af New Foundland.

Så snart vi var kommet til søs, var »den røde« over mig igen. Han havde holdt sig lidt i skindet, mens vi lå ved land.

Jeg var jo mønstret som både kok og jungmand og skulle derfor også arbejde med på dæk og i rig. Jeg havde lært, hvordan man sætter og bjerger et gaffeltopsejl, og hvordan man skifter det. Både bjergning og skiftning sker til vejrs i salingen, hvor topsejlsstangen er fastgjort til undermasten, og skiftningen foregår i forbindelse med stagvendinger. Når et gaffeltopsejl skal skiftes, hales det ned til æselhovedet på toppen af undermasten, skødet slækkes og halsen, som er sat fast ved luv lønning, gøres los. En mand går så til vejrs og haler ind på topsejlsskødet, sjækler det ud af sejlet, tager det klar af mellemstaget og sjækler det i igen, hvorpå han haler topsejlshalsen op og firer den ned i læ side af mellemstaget.

»Frem« førte ikke topsejl på mesanmasten, gjorde den det, blev den luvgirig og ville løbe op i vinden på grund af for stort sejlpres agter. Dette ville medføre øget vandpres på roret, hvilket igen ville mindske farten, så der var kun to gaffeltopsejl at arbejde med.

For at undgå først at gå op til salingen på den ene mast og skifte topsejlets skøde og hals og derpå klatre ned og gå op til salingen på den anden, klatrede både letmatros og jungmand ad mellemstaget fra den ene mast til den anden. Sådan ville jeg naturligvis også gøre og smugtrænede, når de andre var under dæk. Men første gang »den røde« så mig entre mellemstaget under skiftning af topsejlene, brølede han op og forbød mig at gøre det igen, skønt han aldrig sagde noget, når de andre gjorde det samme.

Til skræk og advarsel fortalte han, at en jungmand ombord i »Fuglen«, som han også havde advaret, en dag blev slået overbord, og da vejret var meget dårligt, måtte han sige til kaptajnen, at han ikke kunne sætte båd i vandet i sådant et vejr, så jungmanden forsvandt i bølgerne.

Vi tre dæksfolk havde aftalt, at den, der skulle til vejrs for at ordne topsejl, forinden kontrollerede, at den læ gaffelgerd var tothalet og sat fast i borde, så sejl og gaffel stod støt i læ og ikke kunne svinge ad luv side. For slår sejlet over, er nokken af skonnertgaflen i det øjeblik, den befinder sig i midtskibs stilling, kun en fod under mellemstaget, og hænger man da på staget med ryggen nedad, bliver man slået udenbords med voldsom kraft af den tunge gaffelbom.

Med mit kendskab til »den røde« burde jeg have anet fare - men gjorde det ikke - da jeg en dag på hans vagt, lige efter en stagvending, skulle op at skifte skøder og halse på de to gaffeltopsejl. Efter at have kontrolleret læ gerd på skonnertgaflen gik jeg til vejrs på stortoppen, hvorfra jeg så, at ungmanden gik hen for at afløse »den røde« ved roret. Jeg klarede, hvad jeg skulle i stormasten og fik hænderne om mellemstaget, svang benene over og begyndte at kravle mod skonnertmasten.

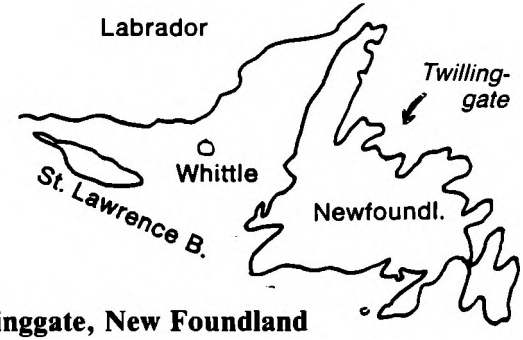
Pludselig lød der et skarpt smeld, og jeg mærkede lufttrykket mod mine hæle. Uvilkårligt så jeg ned i læ, og der stod »den røde« grinende med en løs gaffelgerd i hånden. Jeg fortsatte over til skonnertmasten, klarede topsejlet og entrede ned på dækket, men jeg talte ikke om, hvad der var foregået, ikke engang til mine kammerater. Først tredive år senere fortalte jeg det til skipper. Men der kom i hvert fald ikke flere påbud fra »den røde«, og fremtidigt sikrede jeg mig, hvor »den røde« var, inden jeg tog turen over mellemstaget.

Senere var han dog igen ved at få ram på mig. Det var en søndag, da vi lå underdrejet. Jeg gik hen agter på halvdækket med ferskvandspøsen til den styrbords vandtank. På forkanten af halvdækket stod mesanmasten, og foran masten var løjbommen, som underste storskødsblok var fastgjort til. For at holde bommen i læ side, så den ikke slog fra side til side i



»Frem« ved New Foundland.

den høje sø, var en støttalje på storbommen ført ned til en øjebolt i læ skandæk, i dette tilfælde i styrbords side, da vi lå for bagbordshalse. Da jeg gik over, var der klart dæk. Ikke en bugt eller tamp rørte dækket, og alle mand var nedenunder, da roret var surret, fordi vi var langt uden for dampskibslinien. På sådan en position holdt vi ikke udkig og førte ikke lanterner. Jeg fik vand i min pøs, og netop i det øjeblik, jeg bøjede mig ned for at tage pøsen, susede nokken af storbommen lige over mit hoved så tæt på, at den fik min sydvest til at sidde skævt. Jeg kastede et blik på støttaljen, og hvem stod ved den med et djævelsk grin og onde øjne - med tampen i hånden - »den røde«. Da han havde slækket støttaljen, var bommen suset over mod luvart og derefter tilbage til læ, så hele agterskibet rystede, og han måtte skyndsomst hale støttaljen tot igen og gøre fast. Ingen af os sagde et ord, men jeg undrede mig over, at skipper ikke kom farende op for at se, hvad der var passeret. Når jeg ikke havde opdaget »den røde«, skyldtes det nok, at han havde skjult sig bag redningsbåden, der stod på lugen lige foran mesanmasten, og derfra hvor jeg stod, kunne jeg ikke se over i styrbords side, hvor støttaljen var fastgjort. Heller ikke den episode fortalte jeg til nogen, for sladrehank, det var ikke mig, og der var jo heller ikke sket noget.



Twillinggate, New Foundland

Vi ankom den tiende oktober - efter femogtredive dage i søen til Twillinggate, som viste sig at være et barsk sted, nærmest en oval bugt, hvor vi ankrede op, og hvorfra vi kunne se ud til brændingen på kysten. Der var kun få huse, og ellers de nøgne klipper. Vi menige var ikke i land overhovedet. Vi lossede i og lastede direkte fra små både, hvilket tog meget lang tid, og iøvrigt var vi så uheldige, at få en storm ret ind i bugten og måtte fire på begge vore ankre. Til trods herfor drev vi indad, men heldigvis fik ankrene fat, da vi kun var tyve meter fra klipperne. En rutedamper fra Sct. Johns lå også med begge ankre ude, men måtte tage maskinen til hjælp for at undgå at drive ind på klipperne.

Storm og is undervejs mod Middelhavet

Vi afsejlede på årets sidste dag, og da var der is i bugten og hård vind, så vi måtte gå for rebede sejl. Skipperen søgte hurtigst muligt sydover, så han gav ordre til at tage reb ud og sætte topsejl, og det blev et kapløb med vinteren for at nå golfstrømmen, inden skibet blev overiset, hvilket jo kunne betyde forlis. Vi undgik ikke overisning, og skøderne var ved at lukke, lønningerne og faldene ved naglebænken var helt islagte, så vi kunne ikke have rebet sejl, hvis der var kommet hård vind. Heldigvis blev rebning ikke nødvendig, og pludselig nåede vi golfstrømmens varme, isen smeltede hurtigt, og alle drog et lettelsens suk. Vores mål var Malaga i Spanien, så det var lune himmelstrøg, der var i vente. Årstiden taget i betragtning havde vi en fin rejse med kun tyve dage i søen. Jeg husker, at der, efter at vi havde passeret Gibraltar, en formiddag blev havblik, og vi menige skiftede til mindst muligt tøj, da solen jo bagte fra en skyfri himmel. Men »den røde« mødte op i fuld polarudrustning, store træskostøvler op over knæene, olietøj, halstørklæde og sydvest. Han holdt krampagtigt fast i roret den ganske formiddag, selvom skibet lå ganske stille, og skipper måtte til sidst op og svale ham af og fortælle ham, at vi ikke var længere borte fra Danmark, end at han godt kunne blive afmønstret.

Malaga, Santa Pola, Gibraltar

Der var meget smukt ved Malaga med snetoppede blålige bjerge i baggrunden. En del skandinaviske søfolk, uden hyre, penge eller bopæl, gik »på bommen« der, men nogle af dem var også mere interesseret i de ca. to meter høje vintønder af træ, der var oplagret på havneområdet. Når man med et lille vridbor lavede et hul i en af dem, kunne man ligge behageligt på ryggen og gennem et halmstrå eller et andet tyndt rør i hullet drikke af tøndens indhold. Når man ikke orkede mere vin, satte man en lille pind i hullet. Med den trafik havde mange af dem altid en salig kæfert på, så også af den grund kunne de være meget



Lastning af salt.

påtrængende for at få mad. Vi havde f.eks. en tønde spegesild på dækket, som vi ikke kunne have i fred, og jeg måtte til sidst slå søm i låget. Sildene, de fik, var helt gule af saltlage, men de spiste dem, som de var, uden de blev udvandet.

Jeg var flere gange ude at bade i havnen, for jeg syntes jo, at vejret var som en dansk sommer, når den var bedst, men vore to politisoldater - Carabineros - der skulle forhindre tyveri fra lasten, trak kapperne godt om sig og rystede på hovedet, når jeg hoppede i. Jeg var nu den eneste, der faldt for fristelsen.

Vi lå i den inderste havn, hvor vandet nok ikke var så rent, men hvor der i hvert fald ikke blev talt om hajer. Ind imellem kunne der nok komme kulde og voldsomme regnskyl, men så føltes vandet jo blot varmere.
I Malaga var jeg i land for sidste gang i mit konfirmationstøj. Straks fra jeg gik fra borde, havde jeg de første nysgerrige sværmende om mig, og oppe i byen blev det helt galt. Det var dog ikke den samme venlige interesse, som blev vist mig i Santa Maria, men her hev og sled spaniolere af begge køn og alle aldre i mig lille sømand, også for at få cigaretter og tigge penge, så jeg måtte til sidst nærmest slå fra mig for at komme fri. Jeg stak i løb ned til havnen og kastede min hue så langt ud, jeg kunne, og jeg vovede mig ikke i land mere den dag. Senere prøvede jeg igen, men i noget mere normalt tøj, og da gik det bedre, selvom der alle vegne var tiggere på gaderne.
Den tredie februar 1928 afgik vi fra Malaga til Santa Pola i nærheden af Alicante for igen at laste salt til New Foundland. Vi lå på den åbne kyst og lastede og afgik først derfra den femtende februar til Gibraltar for at proviantere. Vi måtte dog ankre op på reden, da Gibraltar jo er en krigshavn. Jeg var kun i land een dag, og traf da en dansker, som var lods dernede. Alt var jo spændende og fremmedartet. På en lille restauration fik jeg serveret kaffe i et glas, som kun indeholdt en fjerdedel kaffe og resten mælk, så det smagte ikke af meget. Kl. fem lød der et kanonskud, det var tegn til alle søfolk om at komme ombord. Hvis man ikke havde nået det, inden det andet skud lød en time senere, blev man arresteret, da der ikke senere måtte være civile på det militære område.

En mærkelig drøm

Natten mellem den syvogtyvende og otteogtyvende februar havde jeg en mærkelig drøm. Jeg må først fortælle, at jeg dagen før, jeg rejste til Marstal for at påmønstre »Frem«, var rundt hos venner og bekendte for at sige farvel, deriblandt hos vor nabo, Ladefoged, som på dette tidspunkt var sengeliggende. Jeg var kommen der en del, fordi de havde to børn på alder med mig.
Jeg havde iøvrigt ikke efter afskeden skænket dem en tanke, før den pågældende nat. Jeg så for mig den ældre Ladefoged ligge død i sin seng og den nærmeste familie forsamlet i stuen. Drømmen stod helt tydeligt for mig, da jeg vågnede, men jeg glemte den igen, indtil vi kom til vort bestemmelsessted på New Foundland, hvor der var brev fra mine plejeforældre, bl.a. med oplysning om, at Ladefoged var død netop den nat, jeg havde drømt om ham. Godt et år efter, hvor jeg midlertidigt var afmønstret, besøgte jeg familien i Silkeborg, og da samtalen kom ind på Ladefogeds død, sagde jeg, at jeg kunne fortælle, i hvilken rækkefølge familien stod rundt om sengen. Familien var ret chokerede, for min opremsning passede fuldstændigt.
Desværre har jeg gennem årene haft mange mærkelige drømme, til tider om bagateller i hverdagen, som gik i opfyldelse, selvom jeg sagde til mig selv, at jeg nok skulle passe på, at det drømte ikke skete. Når jeg begynder med desværre, er det fordi jeg i min tid i Mariager senere har drømt om fire dødsfald blandt byens borgere, hvilket jo ikke var så hyggeligt. Een af de pågældende var ganske vist sejlivet, for ham mødte jeg på gaden tre dage forinden, han døde.

Mod New Foundland igen

»Frem« lå i Gibraltar i seksten dage for at proviantere, hvilket her kunne gøres meget billigere end i selve Spanien. Noget af tiden gik dog også med at vente på god vind ud af strædet.
Den var flere dage stik imod, men endelig gik vinden i nordvest, og vi kom af sted. Få dage senere løb vi dog ind i en storm og måtte ligge underdrejet i tre dage. Men vejret er jo omskifteligt, derefter blev det vindstille i hele tre uger, og vi var da af stormen blevet ført langt sydpå. Dertil kom golfstrømmen, så efter godt fjorten dage passerede vi en af de små øer, der hører til De Canariske Øer, hvor vi gled på vinkehold tæt forbi og kunne se, hvordan der under pal-

merne udfoldede sig et mægtigt badeliv. Det så fristende ud, og vi forude talte om, om vi mon ikke kunne være så heldige at støde på et undersøisk skær, men det ønske gik nu ikke i opfyldelse, og strømmen førte os nu støt vestover. På grund af det varme vand, og fordi skibet ikke var kobberforhudet, blev skibsbunden tæt tilgroet med langhalse (havdyr hørende til rankefødderne, cirripedier). De viste sig først som hvide pletter på skibssiderne under vandlinien, men voksede hurtigt og fik form nærmest som store fingre med velvoksne negle. Da hele undervandsskroget efterhånden var begroet med langhalse, gjorde »Frem« kun ringe fart, hvad der fik os til at synge et bestemt vers af en gammel vise, som passede til situationen, vi var i:

Kaptajnen ombord det var en dejlig mand,
iblandt han gik og steppede, iblandt han gik og sang,
»Hvor det gaar langsomt frem, men det gaar over Stavn«.
Vi skreg Hurra for Skuden, da vi kom til København.

Langsommeligheden varede længe ved, og vi snakkede om, at vi nok kom til at høre for den rejse i København.

Skildpaddefangst

Som altid i den sydlige del af Nordatlanten, var der rigeligt med skildpadder. Efter en rask lille storm på et par dage, blev der havblik med store dønninger. Da sejl og rundholter ødelægges i en sådan kraftig rulning, var alle sejl firede på dæk. Skipperen var en ivrig jæger, og så snart alt var fastgjort, kravlede han op til salingen på mesanmasten med sin kikkert, og det varede ikke længe, før han råbte »skildpadder«. Jollen blev sat i vandet, og der kom fart over tingene, for det var skipper og os tre menige, der stod for jagten, og kun »den røde« og skippers kone var ombord. Ungmanden og jeg roede, og skipper og letmatrosen stod agter. På grund af de meget høje dønninger, var det vanskeligt at få øje på skildpadderne,





Skildpaddefangst i Atlanten.

da jo begge parter skal være på toppen for at kunne se hinanden.

Skipper havde taget et »kabysbestik« oppe fra salingen, men vi roede dog et godt stykke tid, før vi fik kontakt med skildpadderne. De lå gerne 3-4 sammen. Skipper udpegede den største som vort bytte, og vi forsøgte så at skodde jollen hen mod skildpadden, men åretagene skulle være lydløse, for ellers var dyrene væk. Da vi kom tilstrækkeligt tæt på, lænede skipper og letmatrosen sig ud og tog hver en bagluf-



fe, og derefter et hurtigt ryk, under hvilket skildpadden samtidig skulle vendes rundt, så den landede på skjoldet. Således liggende i jollen hvæsede og huggede den efter os med et næb som en havørns. Skipper fortalte, at sådan en kunne klippe en fangline over som ingenting, så det var om at passe på vore bare tæer. Skipper var selvfølgelig ikke tilfreds med een, så vi holdt udkig efter flere, de, vi så, var dog ret langt væk fra skibet.
Men jagtiveren var stor, og der gik ni skildpadders tid. Vi havde da fjernet os meget langt fra »Frem«, som vi en overgang slet ikke kunne få øje på, og vi blev klar over, at vi havde været for optaget af jagten. Endelig, fra toppen af en dønning, fik vi øje på »Frem«s mastetoppe. Samtidig havde vi fået øje på en røgsøjle i den nordlige horisont, et dampskib, der dog så ud til at ville passere os langt øst om. Vi begyndte derfor at ro tilbage mod »Frem«, men vi opdagede snart, at damperen ændrede kurs, først mod »Frem«, og siden mod os. Damperen viste sig at være en stor tysk passagerbåd, efter skippers gæt på vej mod Rio de Janeiro, og den passerede os på kun halvtreds meters afstand og kun netop med styrefart af hensyn til de mange passagerer og et par filmfotografer, der drejede som rasende med håndsvinget på filmapparaterne. Vi ude i jollen levede op til deres fotomål og løftede den største af skildpadderne, der nok vejede fyrre kg, op i luften, hvilket blev besvaret med råb og vink. Da skibet var passeret, og vi så det bagfra, fik vi dagens chok, for bag det agterste dækshus, og dermed gemt for de øvrige passagerer, stod en gemen matros i en meget øm omfavnelse med en af de kvindelige passagerer, men de to værdigede os ikke et blik. Episoden efterlod, i hvert fald hos os tre menige, en følelse af forladthed, og vi unge begyndte at tale om, at vi måtte se at få hyre på et passagerskib og ikke forsumpe i sådanne småskibe som »Frem«. Det kunne skipper ikke lide at høre, og han talte om fordelene ved de små både, men der var vist ingen af os tre unge, der så andet for sig end agterenden af dækshuset. Jeg tror også, at vi tænkte, at skipper sagtens kunne snakke. Han havde jo overkommandoen ombord. Jeg må tilføje, at jeg med mine femten år passede på ikke at blande mig for meget i den debat. Letmatrosen havde den høje alder af tyve år og kendte skipper fra en tidligere New Foundlandstur, og var derfor mere lige med skipper. Efter en udmattende rotur kom vi endelig ombord på »Frem« med de ni skildpadder, der straks blev sluppet løs på dækket, hvad vi med de bare fødder ikke var begejstret for. Men skildpadderne opdagede hur-

tigt, at der midtskibs hele tiden skyllede vand over dækket, og der ville de helst være.

Iøvrigt kom der i løbet af natten luft igen, så alle sejl blev sat, omend de i begyndelsen havde en ringe virkning.

Skildpaddekød og mågebryst

Næste dag besluttede skipper, at den store skildpadde skulle slagtes om eftermiddagen, hvor han selv havde vagt. Der blev mellem skipper og letmatrosen talt meget frem og tilbage om, hvordan slagtningen skulle foregå. Skildpadden havde nemlig ret svære, men små skjolde både på nakke og hals. Det blev omsider aftalt, at jeg skulle afløse letmatrosen ved roret, mens han skulle finde en træklods af passende højde til at lægge under skildpaddens hals, samt en muggert og en skarpslebet skovøkse. Fra roret kunne jeg se, hvad der foregik på dækket i styrbords side, såsnart træklodsen blev placeret under halsen, trak dyret hovedet ind under skjoldet, men da den mente, der var fred og ingen fare, kom hovedet frem igen. Da det var i plan med klodsen pâny, holdt letmatrosen øksen tæt på nakken uden dog at røre, mens skipperen løftede muggerten højt over hovedet. Han lagde alle kræfter i slaget, men øksen fløj i vejret, som havde den ramt et bildæk, og skildpadden trak igen hovedet ind i skjoldet. Så blev dyret vendt om på ryggen, og nu kunne det slagtes på almindelig måde. Jeg havde ventet en masse kød, men mærkeligt nok var der ikke mere, end at det kunne ligge på en desserttallerken. Resten var en gråbrun substans, som skipper sagde var ambra og brugtes til parfumefremstilling. Der er åbenbart forskellige slags skildpadder, og nogle er ikke egnede til spisebrug. Disse her smagte grusomt af fisk, så man langt ville foretrække forloren skildpadde. Derimod skød skipper engang imellem nogle store havmåger, hvis bryst nærmest var en lækkerbidsken. Til daglig fik vi masser af klipfisk, retterne havde dog forskellige navne, og skipper sørgede for, at der var klipfisk nok, til vi kom tilbage til New Foundland. Selv i dag kan jeg næsten ikke tåle bare lugten af klipfisk. Lyspunkterne i kostplanen var margarine, spegepølse, ost, sukker og brød samt blodpølse og ved højtidelige lejligheder gule ærter, der dog var tilsat rengøringssoda, hvilket gav en hurtig udkogning og god afføring. En gang ugentligt fik vi hvidkålssuppe, kaldet »atlanterhavsdønning«, og engang imellem brune bønner, der efter min mening var det bedste. Kun ved land fik vi grøntsager og kød. Vi var stort set godt tilfredse, for vi havde hørt om, at der endnu var skippere, der i henhold til søfartsloven personligt uddelte madrationer een gang om ugen med så og så mange gram af hver slags pr. mand.

Nogle dage senere kom skipper, mens jeg stod til rors, og spurgte, om jeg nu også kunne tænke mig at fortsætte til søs, for der var jo en del unge mennesker, der opdagede, at sømandslivet ikke var noget for dem. Jeg svarede, at for mit vedkommende var der ikke noget, jeg hellere ville, end at fortsætte, men jeg ville gerne om bord i en bark for at få sejltid som letmatros og matros, så at jeg kunne komme på navigationsskole. Skipper spurgte, om jeg kunne tænke mig at komme med skoleskibet »København«, for i så fald ville han sørge for, at jeg kom med på næste togt. Det takkede jeg meget for og var iøvrigt overrasket over hans familiære tone. Det var første gang, han havde vist sig fra den side. Ellers havde jeg kun fået korte bemærkninger eller ordrer. Men jeg tog bemærkningerne til mig som en anerkendelse af, at han havde opdaget, at jeg aldrig holdt mig tilbage, når der var brug for en ekstra hånd.

Jeg kom imidlertid ikke med skoleskibet, den femmastede bark »København«. Skibet afsejlede den 14. december 1928 fra Montevideo destineret for Melbourne, men nåede aldrig frem - forsvandt sporløst med besætningen på treds mand, af hvilke de femogfyrre var unge elever. Her teksten til en sang - en af flere - som blev skrevet om forliset, i dag kendes den nok kun af få.



Skoleskibet »København«. Uidentificeret maleri. Bygget i Leith 1921.

I

Hvem sidder der og græder, med hånden under kind,
hvem sidder end og håber med kummer i sit sind
De er en stakkels kvinde og moder er hendes navn,
der venter på sin søn der gik ned med »København«.

II

Og tanken går tilbage, dengang han gik ombord.
Han trøsted så tappert sin egen lille mor.
Nu skal du ikke sørge, jeg lider ingen savn.
Når skoven atter grønnes, er jeg i København.

III

Forlængst er skoven grønned og høsten går på hæld
og håbet langsomt visner, selv i en moders sjæl.
Men mest når stormen tuder og hør, der skreg en ravn,
det er som den bebuder, forlist er »København«.

IV

Hvis du en aften vandrer, du ved ej selv hvorhen,
en stille hulken lyder, hvem græder der igen?
Det er en stakkels moder, der nævner sønnens navn,
nu ved hun jo besked. Han gik ned med »København«.

Havde det ikke været på grund af »den røde«, ville jeg da have fundet alt såre godt ombord i »Frem«, men hans angreb fortsatte. En dag med vindstille, da alle sejl af den grund var firet, og han havde formiddagsvagten, fandt han på, at alle sejl skulle klodsrebes. Ved halvtolvtiden, da jeg havde travlt med maden, kom der en smule vind, og »den røde« kommanderede nu alle rebene ud, så vi gik for fulde sejl. Jeg blev imidlertid i kabyssen, da der både skulles pilles kartofter, laves sødsuppe og sauce klar til servering for og agter præcis kl. tolv. Da jeg under arbejdet stod med ryggen til døråbningen, blev jeg pludselig grebet i nakkekraven af »den røde«, der brølede: »Nu har jeg dig, din satan«. Med en refleksbevægelse langede jeg højre hånd ned i kulkassen og fik fat i brændeøksen, og jeg drejede rundt, for at give ham en i nakken med bagsiden af øksen. Men da slap »den røde« mig og dukkede sig, så jeg ramte kabyssurringen, og han løb hen på halvdækket.
Efter den episode holdt »den røde« sig i skindet, men for eftertiden skævede jeg ud af øjenkrogen, for at sikre, at han ikke igen kom bag på mig.
Jeg manglede lige at få jævning og kulør på saucen, men netop som jeg løftede gryden af fyret, tog skibet en ordentlig overhaling, så tre ringe fra komfuret fyldt med et tykt lag kulsod faldt ned i gryden. Det var nu held i uheld, at saucen ikke var færdig, for nu var både jævningen og farven klaret. Klokken var så mange, at jeg ikke havde andet at gøre end at røre godt rundt, og jeg har aldrig set så mørk en sauce; men der blev serveret til tiden! Jeg spiste nu ikke selv sauce den dag, men fik ingen klager over smagen bortset fra, at Harriet syntes, saucen var lidt sort. Jeg undskyldte mig med, at skibet tog en ordentlig overhaling, da jeg hældte kulør på - og så var den klaret.

Det er småt med vand og proviant

Sejladsen gik stadig meget langsomt, selvom der ind imellem var frisk vind, men vi kom dog omsider gennem Sargassohavet, og der var ikke længere så sammenhængende tangforekomster. Jeg har hørt, at tangen kan blive så tæt, at sejlskibene ikke kan gå igennem, men det tror jeg nu ikke på. Imidlertid havde den langsommelige fart givet problemer med ferskvandsbeholdningen og provianten.
Normalt var vandrationerne een liter pr. mand pr. uge, kokken dog en liter pr. dag, og jeg havde den ære at svinge fællespøsen hver morgen. Nu var de to vandtanke ved mesanmasten tømt, og tilbage var kun en lille reservetank under dørken i skippers kahyt, og den tank holdt skipper selv streng kontrol med. Det var sløjt med provianten, selv klipfisk var sluppet op, og der var kun skonrogger - hårde tvebakker - og spegepølse tilbage. Under spisningen i de dage gav tygningen af skonrogger sådan en larm, at al samtale var indstillet.
Jeg opdagede iøvrigt senere ved snak med andre besætninger, at en del af rengøringen slet ikke var mit job og heller ikke kartoffelpilningen til de to mand forude, men jeg kunne jo ikke få lavet om på rollefordelingen på den tur. Da jeg senere påmønstrede som ungmand - og kom på vagt sammen med styrmanden, fik jeg lov at svinge pøsen endnu et år.
Vi nærmede os efterhånden den nordlige dampskibsrute, hvor der var mulighed for at skaffe proviant fra et andet skib. Da vi nåede op i selve ruten, blev det imidlertid temmelig hårdt vejr, men for vandforsyningen var der en bedring i udsigt, det trak op til regn. Vi blev indenfor to døgn passeret af to dampskibe, som ikke reagerede på skippers signalflag, men nu kom regnen, og vi fik travlt med at spænde bredfokken ud til opsamling af vand. Vi brugte også ruftaget til opsamling, det var forsynet med kantlister og små tapningsrør i begge sider.

På New Foundlandsbankerne

Endelig nåede vi den sydlige del af New Foundlandsbankerne i ret kraftig sø. Skipper talte om, at vi måtte underdreje Skibet for at pilke torsk, men inden beslutningen var truffet, meldte udkigsmanden en jolle om styrbord. Det viste sig at være en dory, en flad-

bundet båd, med to mand ombord. Båden var indrettet således, at de kunne stå i hver sin ende af båden, og et skot var opsat i lønningshøjde på tværs for og agter, så der blev et rum til fangsten i midten. Skipper gav straks ordre til at underdreje, og for ned i kahytten og kom op med en stor flaske spiritus. Da vi havde ordnet sejlene og var underdrejet, roede fiskerne - spaniolere - tæt ind under »Frem«. Når doryen var nede i en bølgedal, kunne skipper kaste flasken ned, og når doryen var på en bølgetop, kunne de smide torsk ned på dækket til os. Til sidst smed fiskerne en solid papirspakke ned til os og vinkede farvel. Pakken indeholdt frankerede breve til deres pårørende hjemme. Fiskerne på New Foundlandsbankerne kom fra både Frankrig, Spanien og Portugal, og en sådan postekspedition var almindelig på fiskebankerne. For sejlskibene var det en uskreven lov at lægge bi, når fiskerne prajede dem.

Fiskeriet på New Foundlandsbankerne

Nu lidt om fiskeri på bankerne. Om foråret samles der mange nationers skibe, og en dag med klart vejr talte vi fjorten moderfartøjer for anker horisonten rundt. Der var mange typer fra barkskibe til tomastede »Nova Scotia« skonnerter. Blandt de sidste var den verdensberømte »Bluenose«, hvis stormast var hundrede og femogtyve fod høj, storbommen 81 fod lang, havde et sejlareal på 10.000 kvadratfod og en skroglængde overalt på 143 fod, og kunne laste 154 tons. Denne skonnert har flere gange vundet kapfart på sytten knob. Nova Scotia - skonnerterne fangede foruden almindelige torsk også hummer i tejne, helleflynder og meget store torsk på line med blæksprutter, sild eller anden fisk som madding. Når de store fiskefartøjer ankom fra Europa til bankerne, havde de dorierne stablet inden i hinanden som en stabel tallerkener i hver side, og de største skibe havde op til tres dorier ombord. Inden bådene nåede helt frem til ankerpladsen, begyndte de at sætte dorier i vandet med en eller to mand i hver. Udstyret er to årer, pilke, kompas og et lille latinersejl, der er en



»Bluenose II«, kopi af hurtigsejleren »Bluenose«, der var bygget på samme værft, Lunenberg, Canada i 1921, kopien i 1963.

god stabilisator, når de små både er lastede. Når alle dorier er ude, ankres moderskibet op, - men det er ikke så ligetil, for der skal meget til at holde skibet. Først lægges en enkelt ankerkæde ud, og til den sjækles en meget svær kokustrosse. Der skal kolossale længder til, da ankertovet skal være syv gange dybden, hvis ankret skal holde. Det var et flot syn, når skibene red på bølgerne i hård kuling, hvor ankertovet skiftevis tottes og slækkes, så moderskibet farer frem med skum for boven.

Dori-fiskerens hverdag
Normal arbejdstid begyndte kl. fire om morgenen, hvor alle dorier blev svunget ud, og de vendte normalt først tilbage, når de havde fuld last. Et arbejdshold på moderskibet fortsatte så med fiskenes videre behandling. Dorierne var ude på en afstand af mange sømil fra moderskibet, og selvom fiskerne var artister til at manøvrere deres dorier i de mægtige søer, forsvandt hvert år nogle. Når vi passerede bankerne, måtte vi holde skarpt udkig både nat og dag. En søvnig petroleumslampe var eneste afmærkning, og den sås ikke på ret lang afstand i det ofte disede vejr, så nogle gange var vi tæt på kollision.

I Oporto var jeg ombord i en portugisisk barkentine på 400 tons. I lukafet forude var der plads til seksogtredive mand fordelt i køjer i tre etager, med atten mand i hver side. De nederste var to-mands køjer, de midterste tre-mands - og øverst var fire-mands køjer.

Portugiserne fortalte, at det ikke var ualmindeligt at ligge op til fem måneder på bankerne for at få fuld last, hvad der ikke var rart, det kunne f.eks. medføre, at der opstod homoseksualitet. Af den grund rømte en nordmand og en dansker en gang oppe på bankerne i deres dory og satte kursen mod New Foundland. Efter to døgn blev de fisket op af postdamperen på New York - New Foundlandruten. Otte timer senere blæste en orkan. New Foundlandsbankerne består af to områder, Store Banke og Sct. Pierre Banke, med en samlet udstrækning af Jyllands størrelse. Man må her regne med tåge en trediedel af året, men der er godt fiskevand helt ind under land. Der fiskes mest torsk, som er størst på Store Banke, men der findes også områder med helleflynder. På Store Banke kan man på alle årstider forvente drivis, enten i form af isbjerge, store ismarker, grødis, pandekageis og is med andre lokale betegnelser. På grund af isforekomsterne gik skibene altid ret langt mod syd, inden kursen blev sat østover. »Titanic«s forlis i 1912 skete på New Foundlands-bankerne efter et sammenstød med et isbjerg.



»Frem«s besætning, forfatteren til venstre, skipperen siddende.

Burin, New Foundland
Den sidste del af »Frem«s rejse, der varede i otteoghalvtreds døgn, måtte vi klare os med vand, fisk og skonrogger, og endelig ankom vi til Burin. Der var de ved at blive betænkelige, men havde bestemt, at de ville give os tres døgn, før de ville anmelde os som savnede til Kromann i Marstal.
Straks efter ankomsten begyndte vi at losse saltet



»Frem«s skipper, kaptajn Svend Jørgensen.

med håndkraft, to mand til håndspillet, ungmand og letmatros, skipper og »den røde« i lasten, mens jeg var afløser, når jeg ikke var optaget af madlavning. Undertiden kunne skipper og »den røde« få afløsning af lokale folk, men det var vanskeligt, for der var ingen arbejdsledige på New Foundland. De landede fisk gav en masse arbejde, da de skulle tørres på stativer ude over vandet og derefter vendes mange gange. Endvidere skulle der fanges blæksprutter til madding, og her var der mulighed for en biindtægt for os, da vi kunne sælge blæksprutter til de mange Nova scotia-skonnerter, blandt andre til »Blue Nose«. Det kunne ofte knibe for skonnerterne selv af fiske blæksprutter ude på bankerne, så de måtte undertiden komme indenskærs for selv at fiske dem eller købe. Vi solgte til en fast pris for en pøsfuld, som jeg ikke længere husker. Den bedste fisketid for blæksprutter var om aftenen og om natten. Vi brugte farvede blylodder med fem kroge på hver. Omkring fem cm fra bunden bøjede krogene udad og opad, så modhagerne sad øverst. Når vi halede ind, var det med at holde hovedet væk fra lønningen, da vi ellers risikerede at få en blækstråle lige i ansigtet.

Ved ankomsten til Burin modtog »den røde« brev fra sin kone, og det satte ham i et forfærdeligt raseri. Konen skrev nemlig, at hun havde fået en rigtig radio af børnene til sin fødselsdag, ikke noget med krystal og høretelefoner, men en rigtig een, der kunne høres ud i stuen. »Den røde« for frem og tilbage på dækket og udstødte eder og forbandelser. Sådan noget svindel og humbug ville han ikke have i sit hus. Det første, han ville gøre, når han kom hjem, var at sparke den forbandede kasse ud ad døren og smadre den totalt. Han fortalte, at skipper på »Fuglen« engang forsøgte at sætte en hovedtelefon på hans hoved, men han smed den hen ad dørken, for sådant noget skidt skulle ingen få ham til at høre på.

Nogle dage senere, da skipper og hans kone var gået i land, kom »den røde« op på dækket med sin revolver i hånden. Vi tre på dækket kiggede noget, men han gik over i styrbords side mod åbent vand og beroligede os med, at han ville skyde måger, hvad jeg nu ikke var så sikker på. Han ladede med seks patroner og tog sigte ved at knibe øjnene sammen og skød alle skud af uden dog at ramme nogen måge. Efter den fiasko forsvandt han ned i sin hule. Skipper må have fået et praj om hans bevæbning, for et par dage efter rygtedes det ombord, at skipper havde beslaglagt revolveren.

Restladning til Lille Burin
Kun halvdelen af lasten skulle losses i Burin, resten skulle til Lille Burin, så der blev lejlighed til indenskærssejlads omkranset af høje, stejle klipper, men heldigvis med dybt vand helt ind til klippen. Vi sejlede med alle klude sat, for nogle steder var der under tohundrede meter bredt, så det gjaldt om, at skibet hele tiden havde god styrefart. Skipper stod selv til rors, og vi mærkede hvilken førsteklasses sømand, han var. Hans kommando til stagvending kom så sent, at jagerbommen vendte rundt kun omkring ti meter fra klipperne, og sådan noget kan kun lade sig gøre ved et godt samarbejde, og ved at enhver helt ud i fingerspidserne ved, hvordan man gør sit job. Selve havnemanøvren ved ankomsten til Lille Burin var også perfekt, skipper løb skibet op i vinden i rette øjeblik og lod ankeret gå femten-tyve meter fra pælebroen. Alle sejl blev strøget, og jollen førte en trosse ind, og snart var vi fortøjet ved broen sådan, at skuden lå perfekt til afsejling.
Vi blev straks udlosset for salt og kom derefter på bedding, hvor vi med stort besvær skabte langhalsene af skroget og derefter patentsmurte bunden for at forhindre ny begroning.

»Frem« laster klipfisk
Da »Frem« igen var i vandet, kom der folk ombord for at gøre lastrummet klar. De lagde grangrene i bunden på begge sider af kølsvinet, så der blev en plan bund at stuve den fisk på, som var vor næste last. Ovenpå grenene lagde de et tæt lag birkebark, der helt dækkede bunden og fortsatte op ad skibssiden. Der var det nødvendigt at stifte barkflagerne til garneringen for at beskytte klipfisken mod rust fra skibets nagler.
Efter disse forberedelser tog lastningen sin begyndelse med et hold på omkring tyve mand foruden besætningen. Fisken blev båret ombord i bærebøre af træ. Der var ca. halvtreds kg fisk i hver bør, som blev båret af to mand. Efter at være lempet ned i lasten, blev klipfisken stakket omhyggeligt i rækker, så at hver



»Frem« på slip på New Foundland.

fisk dækkede ca. fire femtedele af den foregående. På denne måde lå lasten godt og sikkert på rejsen til Europa.

Oporto
Vi afgik fra Lille Burin den ottende juni og ankom til Oporto den seksogtyvende uden særlige begivenheder undervejs. Ved ankomsten måtte vi midlertidigt lægge til en kort kaj, da der ikke var plads udenpå nogle store kulpramme, som lå i havnen. For at udnytte tiden firede vi en dag jollen af og tog den på land for at give den en overhaling. Vi vendte bunden i vejret på den, og jeg skulle vaske og spule den alene.



Middagssøvn i skonnertsejlet.

Mindre end fem minutter efter, at de andre var gået ombord igen, samledes der en flok drenge og piger i 10-12 års alderen. De trængtes omkring mig, og pigerne pegede på mig og ind under jollen og råbte samtidigt: »Kaeri fokki, una escudo«. En escudo var da sytten øre. Drengene heppede pigerne op, og ovre på agterdækket stod skipper og hans kone og var ved at knække sammen af grin. Efterhånden faldt tiøren dog for mig og jeg har nok lignet en moden rødbede i hovedet. Nu var der også kommet rigeligt med voksne på kajen, og de hujede også, men da havde jeg fået nok, og under mængdens latter greb jeg posen og spurtede ombord, helt ned i lukafet. Resten af dagen sneg jeg mig langs søsiden, når jeg skulle over dækket.

Der blev omsider plads til, at vi kunne ligge uden på de store kulpramme. Der var tre pramme mellem kajen og »Frem«, som lå med et anker forud og et varpanker agter af hensyn til den stærke strøm, der skifter med tidevandet. Ved højvande gik der stærk strøm op i Douro-floden. På grund af strømmen måtte ingen af skibene bruge deres egne joller, men fik tildelt en fast bådmand med jolle fra land. Det var strengt forbudt at gå over prammene.

Oporto ligger med omkring en halvdel af byen på hver sin side af floden og op ad ret stejle klipper. Byen virker derfor som en bageovn i sommerheden, så et bad er fristende. En dag hørte jeg fra fordækket hyl og skrig fra småbørn, råben og latter fra deres mødre, så jeg for op på bakken og blev noget forbløffet over det syn, der mødte mig. Ind imellem tøjvaskning på flodbredden, var der konkurrence mellem mødrene om, hvem der kunne kaste deres baby længst ud i floden. De tog dem minsanten om anklerne og svingede dem næsten en omgang rundt, før de slap, og de større drenge kappedes nu om at hente dem ind igen. Jeg syntes, det var forfærdeligt, men rollingerne, der i hvert fald ikke var over to år, svømmede rundt som ællinger, så jeg blev klar over, at jeg nok ikke skulle blande mig i denne idræt.

En vandgang

Også jeg kom da en tur i vandet. En aften ved strømskift, kunne jeg ikke nære mig. På styrbords side lå bådmandens jolle og to carabineros stod ved lønningen. Jeg sprang i vandet fra »Frem«s lønning uden badebukser, for jeg havde ikke nogen, og svømmede hen til jollen, som jeg fik tag i med venstre hånd. Hvad jeg ikke havde forudset var, at en norsk damper efter endt losning skulle vende ethundredeogfirs grader for at komme ud, og dens skruevand hvirvlede rundt om jollen. Jeg havde den gang et kraftigt, langt hår, og da det var faldet ned over øjnene, slap jeg et øjeblik jollen for at stryge håret væk. Øjeblikkeligt sugede skruevandet mig ind under »Frem« med en sådan kraft, at jeg tre gange sparkede mod kølen. Jeg var selvfølgelig bange for at komme ind under skibet og specielt ind under de store, fladbundede pramme og ikke mindst ked af at blive fisket op som strandvasker uden bukser på. Det lange ophold under vandet gjorde sin virkning, så hjemmet på Sahl hede passerede revy for mig, og pludselig hørte jeg en sagte musik, der var ubeskrivelig.

Da jeg kom til mig selv, lå jeg på fordækket, hvor de to carabineros tumlede med mig. Med tolk forklarede de, at de havde set mig forsvinde, hvorfor de sprang i jollen, hvorfra de dog ikke kunne se noget, før det norske skib slog skruen bak. Da kom min hårtop tilsyne, og de fik mig bjerget. Det var ellers et held for mig, at de opdagede mig, for floden var så gul og snavset, at man ikke kunne se en halv fod ned i vandet.
Ved den lejlighed opdagede jeg, at det ikke var så slemt at drukne, men meget værre at komme til live igen. I flere dage kunne jeg mærke smagen af det modbydelige brakvand. Douro-floden går jo langt ind i landet, og alskens uhumskheder kom flydende. Det var første og sidste gang, jeg badede der.

Med dødelig udgang

Jeg hørte iøvrigt senere, at alle sømænd ikke slap så godt fra en vandgang i Douro-floden, som jeg. Jeg tror, det var lige efter, mens vi tog en ny tur til New Foundland og retur, at en marstalskonnert kom til Oporto med en syg styrmand, der blev indlagt på hospitalet. Da han ikke kunne udskrives, mens skibet lå der, blev der telegraferet hjem til Marstal efter en afløser. Denne var en helt ung styrmand, femogtyve år, lige fra eksamen og nygift. Første dags aften efter ankomsten inviterede skipper ham med i land på en drink. Hen på aftenen ville styrmanden ombord, men det ikke passede skipper at gå til køjs, så han gik alene. Bådmanden, der senere blev afhørt, havde ikke hørt nogen råbe, hverken skibets navn eller »ohøj«. Styrmanden har sikkert forsøgt at gå over prammene, hvilket jo var meget farligt. I hvert fald blev han fundet druknet ved stranden ved flodudløbet. Det var en beretning, der gjorde stærkt indtryk på os alle, og da vi næste gang kom til Oporto, var vi oppe med blomster på hans grav.

Ballast ind - ballast ud i Cadiz

Da skibet var udlosset, fik vi tyve tons sand ombord som ballast til Cadiz. Det var udelukkende kvinder, der bar sandet i kurve på hovedet og tippede indholdet gennem lugerne ned i lasten. Det skete iøvrigt mens enhver portugisisk mand med respekt for sig selv fandt et skyggefuldt sted at sove.



Losning af saltfisk i Oporto.

Endelig kom vi på søen igen, og det var vidunderligt at indånde den friske havluft. Den sidste morgen, før vi anløb Cadiz, riggede vi lossebommen op for at kaste ballasten over bord til søs, så rederiet ikke skulle betale for losningen i havn. Losningen til søs kunne dog kun ske, hvis vejret tillod det, for uden ballast kunne vi ikke sejle, men kun drive. Vinden friskede imidlertid så meget op, at vi måtte opgive losningen. Ved ankomsten til Cadiz fandt vi hurtigt en ankerplads på reden, og næste morgen ankom da en stor, spansk fiskebåd med et kæmpemæssigt latinersejl, men uden motor, for at tage ballasten og sørge for, at den blev lempet ud i rum sø. Vi riggede lossebommen til igen og lagde en presenning ud over lønningen for at skåne malingen - og ned i spaniolerens lastrum, så at heller ikke han fik sit dæk svinet til. Vi undrede os lidt over, at lastrummet der var fyldt halvt op med sand, mest af alt mindede om et magert landbrug ved den danske vestkyst. Der var nemlig allerede kommet forkrøblede småbuske og mærkelige planter frem. De burde selvfølgelig have været grønne, men var gullige på grund af manglende sol.

Da vi hev den første balje sand op og tippede den ned i spaniolerens lastrum, kom skipperen, som vi ikke havde set noget til siden hans ankomst, farende op fra kahytten og sprællede med arme og ben, mens han råbte og skreg. Han hev vor presenning op fra sin luge og lod den gå ned mellem »Frem« og fiskerbåden. Derefter anbragte han så mange fendere mellem fartøjerne, at hans lønning lå mindst en meter fra »Frem«s side, imens han stadig skældte og bandede, så jeg ovenikøbet lærte et par nye spanske bandeord. Så fik vi ordre til at fortsætte losningen, og da spanioleren havde overbevist sig om, at ballasten kom den rigtige vej, nemlig ned mellem skibssiderne, gik han til ro igen i kahytten. Hatten af for ham. Han var åbenbart klar over, at loven somme tider er til for at omgås.

Ved ankomsten til reden så vi, at der var ankret en anden dansk New Foundlands-skonnert op. Nej, jeg nævner ingen navn. Vi bemærkede straks, at redningsbåden var sat i vandet, og at jollen var væk, og gættede på, at jollen nok var slået overbord af en forkert sø. Efter at vor skipper havde været i land for at indklarere, lå vor jolle i vandet, så vi tre forude lånte den om aftenen og roede over til kollegaen. Det viste sig, at de var ankommet for ti dage siden. Skipper og styrmand havde, som vanligt ved ankomsten, taget jollen for at indklarere skibet, men de havde glemt at komme ombord igen, så efter otte dages forløb blev de tre mand forude nødt til at sætte redningsbåden i vandet, da de ikke havde mere proviant. De vidste nok, hvor de skulle lede efter de forsvundne, og de fandt dem da også hurtigt og fik penge med til køb af proviant. Så varede det kun fem dage til, før skipper og styrmand fandt ombord igen.

Atter til New Foundland

Snart efter havde vi lastet og var igen på vej over »Dammen« mod New Foundland. Turen gik fredeligt, men vi havde dog en lille oplevelse. I nærheden af bankerne opdagede letmatrosen, at der i lang tid svømmede en hval ude under jagerbommen. Det var ikke nogen særlig stor hval, men ryggen var hele tiden oven vande. Det kunne vi ikke modstå og tog tampen fra fokkefaldet med ud til klyverbommen, hvor vi gjorde fast, og jeg fik et pælestik om livet, så vi kunne forsøge at fire mig ned at stå på hvalens ryg. Jeg var kun omkring en halv meter fra den, da hvalen bogstaveligt talt forsvandt under mine fødder, og skuffede var vi. Men det mindede letmatrosen om en episode, da han var forhyret med Grønlands-hvalfangeren »Sonja«, hvor en hval på samme måde svømmede foran, men pludselig gik agten om og slog et slag med halen så kraftigt, at rorstammen blev skæv, og de måtte telegrafere hjem efter slæbebåd. Så vi blev enige om, at det nok var et held for os, at vi ikke havde tirret hvalen til samme nummer med os. Det kan nok synes som en beskeden oplevelse, men vi var taknemmelige for alt, der kunne bryde den daglige ensformighed.

Da vi kom ind på bankerne, skulle vi selvfølgelig alle prøve at pilke torsk, og det gik så godt, at sporten forsvandt. For vandet blev nærmest sort af torsk, der sloges for at få fat i pilken, så fangsten var overvældende. Den friske fisk smagte os særdeles godt, i hvert fald de første dage, til forandring fra klipfisken.
Vi ankom til Store Burin den femogtyvende august og lossede her halvdelen af saltlasten, mens resten som tidligere skulle til Lille Burin. Efter losningen blev vi sat til at friske hele skibet op. Alle blokke blev adskilt, efterset for slidtage, smurt, renskrabet og lakeret to gange. Master, rundholter og spryd blev skrabt og lakeret, riggen lapsalvet, bændsler og alt træværk malet, så at »Frem« lignede en lystyacht, da vi var færdige.

Destination Oporto
Den anden november afgik vi igen til Oporto. Også denne rejse gik uden særlige hændelser, dog havde vi i godt to timer følgeskab af et par virkelig store hvaler, der så ud til at have samme længde som skibet. De svømmede på hver sin side af det med, vel femten meters afstand fra skibet, og de kunne præstere nogle ordentlige »Gefionspringvand«, når de blæste ud. Men pludseligt - som om man trak i en snor - stak de halerne i vejret, vendte hundredeogfirs grader og forsvandt samme vej, som de var kommet. I vendingen efterlod de sig et skruevand som en større damper.
Jeg havde nu været med »Frem« i omkring sytten måneder, men var efterhånden godt ked af kokkeriet. Jo længere jeg havde det job, ville det vare, inden jeg fik tilstrækkelig sejltid som letmatros og matros, og inden jeg kunne komme på skole. Jeg var ind imellem nervøs for, at vi kunne risikere at blive lige så længe ude som »Gerda« af Marstal, hvis tur havde varet henved fireogethalvt år. Jeg overvejede sommetider muligheden af at rømme på New Foundland, hvor der var efterspørgsel efter danske søfolk. Men min samvittighed forbød det. Det ville jo sætte



Torsk pilkes på bankerne ved New Foundland.

min skipper i en kedelig situation, og som rømningsmand og uden søfartsbog kunne jeg spare mig at søge ind på styrmandsskolen.
Rejsen til Oporto forløb godt og hurtigt. Vi ankom dertil den sekstende november. Under opholdet der kom en Nova Scotiaskonnert ind med flaget på halv. Igen en sømand, der var skyllet over bord fra klyverbommen. Denne type skonnerter var specielt udsatte for ulykker, da de var meget skarpe i stævnen i modsætning til marstallerne, der var brede for og smalle agter, og de havde vandret klyverbom, mens marstallernes bom havde en stigning på omkring ti grader. Men også danske sejlskibe har mistet mandskab



Indtagning af sandballast.



»Frem« losses for klipfisk i Oporto.

fra forgrejerne, selv om der heldigvis har været langt imellem ulykkerne. Jeg har selv været ude at gøre forsejl fast, hvor jeg med en refleksbevægelse har slået armene om bommen, mens benene røg lige tilvejrs, når forskibet blev sat under vand. Sådan en tur gjorde fælt ond i arme og ryg.

En last salt til Cornwall

Fra Oporto gik vi til Cadiz for at laste salt til Newlyn i Cornwall, og vi havde en stormfuld rejse med tolv dage i søen. Fra Newlyn skulle vi til Fowey for at laste porcelænskridt til København. Skipper tog ingen ballast til rejsen Newlyn Fowey, da der ikke var så langt, men ved Lizard fik vi østlig storm, så vi måtte gå ind til Falmouth, som vi heldigvis nåede, inden det blev for slemt. I Falmouth fik vi en stor overraskelse, da »Gerda« af Marstal, som vi troede stadig var på New Foundland, lå der. Den havde fået ordre til at sejle til en anden havn for at laste, men snød for at tage ballast om bord, da den skulle have bestået af sten og klippestykker, som de selv skulle hente på stranden i redningsbåd. Da vinden var flov og gunstig, tog de chancen og sejlede uden, men med det resultat, at de drev tværs over »Dammen«. Nu skulle de i stedet laste kul til København efter at have været ude i næsten fem år.

Endelig mod dansk havn
Vi lå i Falmouth i 3 dage, og sejlede så til Fowey, hvor vi fik last og afgik mod København den attende januar 1929. I Nordsøen blæste det op til hård kuling til storm fra nordvest, men omsider fik vi Hanstholm fyr i sigte. Samtidig flovede vinden og sprang om i sydøst, så det gik hurtigt frem mod »Lange Maren«, Skagens fyr, som vi passerede på »den røde«s vagt fra syv til tolv aften. Han må imidlertid have taget fejl af pejlingen, for pludselig gav det nogle hop i skibet, og så lå vi stille. Vi havde dog det held, at vinden friskede og blæste fra grunden, så vi fik vand under kølen igen.
Igen blev det hård kuling, så vi måtte bjærge topsejl. Som følge af den langvarige storm fra nordvest, var der presset masser af vand gennem Kattegat mod Østersøen, og ved vindskiftet på hundredeogfirs grader blev vandmasserne presset tilbage igen. Skipper besluttede at gå ned i læ nord for Læsø og ankre der, men det måtte opgives, da pejlinger mod land viste, at vi drev agterover til trods for kraftig sejlføring. Så bestemte skipper sig til at prøve Sæby, som vi dog ikke kom i nærheden af, og så måtte vi prøve Frederikshavn, da vi ellers risikerede at blæse ud i Nordsøen igen. I tre døgn krydsede vi rundt med hårdt sejlpres, snebyger og tiltagende frost, så skøderne var ved at blive stive, værre for hver stagvending. Sidst på tredje-dagen var vi så nær Frederikshavn, at skipper kunne sætte lodsflag. Det var næsten mørkt, da lodsen ankom, og han skældte ud - det var ikke et vejr at forlange lods i, og han sagde, at han slet ikke var forpligtet til at gå ud i sådant et vejr. Da han hørte, at vi havde været ude i enogtyve måneder, foretog han dog en kovending. Prøvelserne var alligevel ikke helt forbi endnu, for vind og strøm førte os et par gange på grund, dog kun så meget, at vi netop tog bunden, men vi kunne stadig ikke få højde nok til at gå gennem havneindløbet. Vi lå nærmest parallelt med ydermolen, men heldigvis kom en enlig aftenvandrer ud på molen, som vi kunne give en kasteline, så vi fik en trosse om en pullert ved indsejlingen og kunne hale skibet ind. Klokken syv om aftenen kunne vi endelig gå ned og tænde op i kakkelovnen i et meget koldt og vådt lukaf. Det var himmelsk.

Afmønstring i januar, påmønstring i april
Vi ankom til Frederikshavn den enogtredivte januar 1929, en lørdag, og om mandagen kunne man gå på isen i havnen. Den fjerde februar blev vi alle afmønstrede.
Den anden april påmønstrede vi igen og hørte da i Frederikshavn, at vi havde været meget heldige med, at ankringen nord for Læsø var mislykkedes, for fire skibe var blevet skruet ned af isen, da den kom i drift. Der havde iøvrigt den vinter været fast is fra Skagen til Norge, og det er jo sjældent.
Der kom nu tre nye søfolk ombord i »Frem«. Styrmanden var fra Marstal og hed Thesmer. Han havde været med skibet før. Letmatrosen hed Robert og var fra Viborg, og ungmanden, hvis navn jeg ikke husker, var fra Vorbasse »krigshavn«.

København, Marstal, Island
Vi afgik fra Frederikshavn den tredje april og var i København dagen efter, hvor vi lossede. Derefter gik turen hjem til Marstal for at få nye sejl og proviant. I New Foundlandsfarten var det nødvendigt med mange sejlskift. Skulle man til New Foundland i marts, førte man vintersejl nr. 0. Før man forlod Cadiz og inden man gik sydover, var det sommersejl. Efter endt proviantering gik vi til Ålborg og lastede stykgods til Ørbak på Island, dog måtte vi fylde lasten op i Halmstad. Turen til Ørbak tog seksten dage, hvor jeg lærte den nye styrmand at kende, eftersom vi dannede vagthold. Han var en fuldstændig modsætning til »den røde«. I de tolv måneder, vi var sammen, kan jeg ikke mindes, at han bebrejdede mig noget eller skældte ud.

Besværligt anløb, besværlig losning
Ud for Ørbak ankom vi en lørdag eftermiddag og satte lodsflag. Vi så lodsbåden på vej ud, men bag

den kom en tæt tågebanke rullende, og lodsbåden kunne ikke længere skimtes. Snart efter var også vi omklamret af en iskold tåge, så vi måtte igang med at dreje tågehornet. Med halveret sejlføring krydsede vi frem og tilbage i ni døgn, og selvom der til tider var ret hård vind, lettede tågen ikke. Først næstfølgende søndag klarede det op, og sidst på eftermiddagen kom vi ind bag et lavt skær, hvor vi med vor græstrosse kunne fortøje ved en bøje. Losningen var meget besværlig, da alt skulle fires ned i joller fra vor losbom. Godset var meget forskelligt, lige fra lampeglas til cement, kort sagt alt, hvad en købmand har brug for. Vi havde dog den fornøjelse, at der boede en dansk bager på pladsen, og han kom ombord med wienerbrød og meget andet godt. Ovenikøbet inviterede han os tre menige til en ridetur den næste søndag bl.a. til nogle varme kilder. Den invitation var vi meget taknemmelige for, så vi gik hårdt til makronerne med losningen, dels for at blive færdige til søndag, dels fordi en del af lasten netop var til bageren. Efter losningen skulle vi have tyve tons ballast ombord med vor redningsbåd. Jord og sten skulle hentes på stranden, så meget ad gangen, som båden kunne bære, og derefter skulle det hives ombord og ned gennem lugerne, og noget skulle tippes af på dækket på hver side af skonnertlugen. Vi glædede os om lørdagen meget til »udskejningen« kl. fem og turen til de varme kilder næste dag. Da klokken blev fem, kom styrmanden hen midtskibs og sagde, at vi ikke skulle på udflugt. Skipper havde bestemt, at vi skulle lette straks efter, at vi havde fået lidt mad. Det er mildt sagt, at vi var skuffede og chokerede, og trods vort slid i den forløbne uge fik vi ikke noget som helst ekstra, end ikke en lille opstrammer. Min hyre var i parantes bemærket femogtredive kroner om måneden.

I andre af sejlskibene var det ellers skik, at der vankede en drink, hvis der var lavet noget ekstraordinært, for eksempel hvis frivagten blev purret for at hjælpe med at bjerge sejl.

Ris og ros

Jeg har set i skibets papirer, at skipper noterede, at der kun var to mand på vagt om natten, og at frivagten aldrig blev purret. Det må jeg nu protestere imod som noget sludder, for jeg har adskillige gange følt det på min krop. Det ville jo også være uundgåeligt, for man kan ikke ved et vagtskifte regne med, at vejret forbliver uforandret til næste vagtskifte. Det er netop karakteristisk for livet på søen, at alt kan være forandret i løbet af få minutter. På det tidspunkt, der her skrives om, havde skipper ikke anden vejledning om vejret end et middelmådigt barometer. Om dagen blev den erfarne skipper sjældent overrasket af vejret, da han normalt kunne se, hvad der ville komme, om natten var det værre. Men skipper på »Frem« skal dog have den ros, at han var flink til at bjerge sejl ved vagtskifte, når det var muligt.

Mod Spanien og solskin

Det var et sidespring. Tilbage til Ørbak. Efter maden satte vi sejl, slap bøjen og gik ud for meget lidt vind, og hen på aftenen blev det næsten vindstille. Først klokken tolv nat var vi færdige med at lempe ballast, spule overalt og skalke luger. Næste formiddag var vi kun nået fire-fem sømil fra Ørbak, da vi observerede en fiskekutter, der kom ud mod os med en masse folk på dækket. Da de sejlede op på siden af os, kunne vi se, at de var forventningsfulde som børn, og da skipper kom op på dækket med en kasse Ålborg-snaps, brød hurra-råbene løs. Da skipper kom op med kasse nummer to, var der feststemning, og kort efter satte kutteren kursen hjemefter, de fleste af mændene ombord med bøjet nakke. Det var iøvrigt en god forretning, for skipper fik ti kroner pr. flaske og havde på udførsel kun givet to kroner.
Næste tur gik særdeles godt. Da vi kom ned i Biscayen, præsterede »Frem« sit største tre-dages løb med sekshundredeogfemogtredive sømil, heraf på et døgn tohundredeogseksogtredive sømil.

Igen mod New Foundland - mand over bord
Vi ankom til Cadiz første juli og afgik den ottende juli til Burin. Rejsen derover forløb meget normalt bortset fra, at vi fik en storm, som tvang os til at underdreje. Derved hændte noget, som - så kort det end varede - gav os, navnlig kokken, men også letmatrosen og mig, en slem forskrækkelse.

Det skete, da vi havde klodsrebet storsejlet og stod i bagbords side og strakte sejlet i pikfaldet. Under det arbejde er den halende part af faldet ført ned om en kofilnagle i naglebænken, og en mand, dengang kokken, tager det slække hjem, når de, der haler i faldet - det var letmatrosen og mig ved den lejlighed falder i. Pludselig kom en brådsø ind over styrbords side og bordfyldte »Frem« midtskibs, hvorpå vandet væltede ud over bagbords lønning og tog kokken med. Arbejdet gjorde, at han befandt sig agten for storriggen, mens vi andre stod under den og derfor af søen pressedes op mod vantet, som forhindrede, at vi røg samme vej som kokken. Han holdt heldigvis godt fast i sin løse part af det totte fald, som vi andre to ikke kunne slippe, da det så ville fare til vejrs med blokken og måske rovse ud af hænderne på ham. I løbet af et øjeblik var det meste vand af dækket igen, men en ny sø ramte »Frem«s styrbords side, og skibet krængede derved så hårdt til bagbord, at lønningen kom under vand - og ind ombord flød kokken. Ingen af os sagde et ord. Det gjaldt bare om at få faldet sat fast, kvajle det løse op og gøre det fast på naglebænken, for derpå at hale luv gaffelgerd tot og gå forud og sætte stagfokken bak. Imens fandt skipper eller styrmand den rigrige rorstilling og surrede rattet.

Så lå skibet underdrejet, og var man i den situation udenfor dampskibsruterne, holdt man udskejning, var fri, for - som det sagdes - så stod Vorherre til rors. Ingen havde udkig, men vagten var selvfølgelig stand-by, klar, hvis skibet alligevel skulle få brug for hjælpende hænder.



Udsnit af skippers kahyt med rifler.

Eventyr på New Foundland
Vi ankom til Burin den tredie august, hvor vi fik at vide, at lasten, vi skulle hente, svømmede rundt på bankerne endnu.
Det blev til et ophold på tre måneder, og vi blev siden klar over, at det var billigt sluppet i forhold til de skibe, der gik til St. Johns, hvor de ventede op til seks måneder. Vi lossede de sædvanlige steder i St. og Lille Burin, og der blev nu tid til at give skibet en overhaling fra fløjknap til vandlinie, lige så grundigt som det foregående år.



Styrmand Thesmer med en ål.

I den ufrivillige ferie tog vi alle seks på en kombineret jagtfiskeri- og bærplukningstur. Vort udstyr bestod af bredfokken, der kunne bruges som telt, en automatisk riffel, forskelligt fiskegrej, en agterlanterne samt køkkengrej. Skipper var blevet anbefalet at ro langt ind i fjorden, hvor der skulle være en ø, der kunne anvendes som campingplads. Der fandtes ingen beboelse på disse kyster, men bjørne var almindelige, og, derfor var en ø bedst egnet til camping. Der skulle være masser af tyttebær, blåbær, ål og laks, så vi drog af sted i redningsbåden med store forventninger og en vis spænding. Vi roede hvad vi orkede i fire timer, ikke noget med at sløje af, men ægte marineroning, fire mand ved årerne og skipper ved roret. Skønt der ikke var noget pjat med afløsning, var vi lige så kvikke ved ankomsten som ved afsejlingen. Og hvilken natur. Der var lave nåleskove, løvtræer, klipper med vandfald og skråninger, der var farvede af bær, så man forstår, at området var et eldorado for bjørne. Ved ankomsten til øen blev teltet slået op, og grejet taget ind, hvorefter Harriet lavede kaffe på en trebenet primus. Mens laksen sprang, sad vi og pjattede som skolebørn på skovtur. Efter kaffen gik vi ind i land, og skipper fandt en elv, som flød ud mellem klipperne fem-seks meter oppe, så laksen landede sprællende nedenfor vandfaldet. Der blev både skudt og fanget laks og plukket bær. Nogle steder bestod bevoksningen kun af buske, der bar en sådan overdådighed af bær, at man blot skulle strække hænderne dybt ned, samle fingerspidserne og løfte forsigtigt op, så havde man en håndfuld.

Vi havde nok alle tanker om bjørne i baghovedet, så vi holdt os i nærheden af vor bevæbnede skipper, men jeg havde nu ikke rigtig tiltro til hans riffel, der var af for lille kaliber til storvildt, men den første dag så vi ingen spor af bjørne.

Om aftenen hyggede vi os ved bålet, men blev enige om at lave vagtskifte om natten, to mand i to timer ad gangen. Vagterne kunne så blusse ål for at fordrive tiden. Agterlanternen blev sat fast på redningsbåden, og to mand gik ombord med lyster og en sildetønde. Manden ved årerne skoddede forsigtigt agterover, for der var megen morild i vandet, og ved det mindste åreplask for mange store zigzaglyn ud til siderne. Den anden mand stod agter og måtte holde lysteren under vand hele tiden, da bare et enkelt dryp var nok til at jage ålen væk. Det bedste fisketerræn var steder med ca. en meter vand og megen bevoksning. Da de indfødte slet ikke fangede ål, som de iøvrigt kaldte slanger, var ålene ualmindelig talrige og store. Det passede os vældig godt, for vi havde både tønde og salt med til foreløbig nedsaltning. Den

næste dag var lige så fuld af succes både med fiskeri og bærplukning, og også den anden nat blev der blusset ål uden at vagterne så nogen spor af bjørn. På tredje dagen vovede vi os længere ind i land, og der opdagede vi ekskrementer af bjørn, så derefter blev vi hurtigt enige om, at det såmænd ikke kunne betale sig at fange eller plukke mere, for det skulle jo altsammen tilberedes, når vi kom ombord. På vej tilbage til kysten skævede vi af og til bagud, men det skulle jo helst ikke ses af de andre. Vi nåede velbeholdne kysten og begav os værdigt ombord og roede tilbage til Burin, hvor vi om aftenen kunne gå til køjs en skøn oplevelse rigere.
Dagen efter, da vi sad og spiste stegt ål, kom en indfødt ned i lukafet. Han bevægede sig på landkrabbemaner ned ad lejderen med ryggen til lokalet, og vendte sig først, da han stod på dørken. Efter hans ansigtsudtryk at dømme, mødte der ham et skrækkeligt syn, nemlig tre mand med hver et stykke »slange«, så han for op på dækket igen, hvor vi kunne høre ham ofre ud over rælingen. Vi morede os godt og så ham ikke mere ombord.

Rigger- og sejlmagerarbejde
I Lille Burin lånte skipper et tomt pakhus, hvor vi kunne reparere sejl, splejse tovværk og lignende, og i det hele udskifte alt, hvad der trængte til det, og det jeg der lærte af gammel sømandskunnen, skulle jeg få god brug for senere.
Ind imellem traf vi også sammen med andre danske skonnertbesætninger, og de efterfølgende navne vil nok vække minder hos gamle søfolk. Vi mødte »Energi«, »Gerda«, »Mars«, »Nauta«, »Astræa« og »Aktiv«.
Det sidste navn, »Aktiv« vækker jo nu efter skibets sørgelige forlis minder, og får mig til at fordybe mig lidt i de triste hændelser. »Aktiv« var et godt skib og kunne indenskærs måle sig med »Frem«, hvorfor man ikke forstår de mange uheld med Tvind-skibe. Jeg er tilbøjelig til at mene, at de beror på dårlig uddannelse og ringe erfaring. Lad mig lige repetere rapporterne. Skipper på »Aktiv« meldte kl. halvet alt vel ombord til marinefartøjet »Evertsen« og oplyste, at skibet førte tre bomsejl og et forsejl. »Evertsen« meldte tilbage, at der var orkan med vindstyrke tolv. Selvom alle tre bomsejl var klodsrebede - hvad vi ikke ved - ville denne sejlføring være vanvittig, og jeg tror, skibet har sejlet sig selv ned på grund af det enorme sejlpres, og det ville det også have gjort selv om det havde været på dets jomfrurejse.
I eftersommeren 1929 lå vi ikke mindre end fem skonnerter ankret op i bugten. Vi havde normalt meget lidt kontakt med befolkningen, der var stærkt religiøse katolikker, og vi mærkede tydeligt, når vi var i land, at de tog afstand fra os og vendte os ryggen, for straks efter passagen at gøre korsets tegn. St. Burin havde to kirker til knap tohundrede mennesker, og mange gik i kirke to gange hver søndag. St. Burin blev morsomt nok af de indfødte kaldt »a big place«.

En gæstfri new-foundlænder
Vi opdagede dog også en indfødt, der fik den kolde skulder. Det var en dame omkring femogtyve år gammel, uskøn og tyk. Hendes far var skipper på en Nova Scottia fiskeskonnert og var derfor aldrig hjemme, når der kunne fiskes. Han havde et hus på toppen af en klippe ca. et kvarters gang fra Lille Burin, og der førte kun en gangsti derop, så det har været besværligt at bygge det hus. Datteren var med et mildt udtryk mandfolkegal og tog ikke penge for sin gæstfrihed. Det begyndte med, at hun inviterede en sømand med hjem og kræsede godt op for ham og endte med at spørge ham, om ikke hans kammerater havde lyst til at komme til the næste dag. Og næste dag vidste således de femten menige ude på skibene besked. På »Frem« afstod kokken og jeg dog fra invitationen, men vi hørte om, at det havde været en vellykket tur med kaffe, the, vin, kager og kortspil.

For nogen blev det efterhånden en fast aftentur, og kokken og jeg kunne ikke i længden styre vor nysgerrighed og blev enige om en aften at tage med.
Det var ganske spændende, og udsigten fra toppen af klipperne var i hvert fald meget flot. Vi skulle være der senest klokken atten tredive, og aftenen begyndte med et sammenskudsgilde.
Det var virkelig hyggeligt med diverse drikkevarer, kortspil, skipperhistorier og personlige oplevelser, som kokken og jeg lyttede til med strittende ører for at suge viden, selvom vi må indrømme, at snakken ikke var stueren altsammen.
Efter et par timer begyndte nogen af stamgæsterne at snakke om fordeling af arbejdsvagter. Kokken og jeg kiggede naivt på hinanden, for vi troede jo ikke, at vi skulle arbejde, men til sidst faldt tiøren dog. De gæster, der ønskede arbejdsvagt, skulle melde sig, så man kunne beregne, hvor lang tid der kunne blive til hver, ligesom man skulle have aftalt rækkefølgen, d.v.s. hvem der skulle purre hvem, idet programmet skulle være afviklet til kl. fireogtyve. Den mest ivrige kunne dog få bondenatten fra kl. tolv til seks morgen. Jo, der var skam orden i sagerne. Det var nu langt fra alle, der var interesserede, og efterhånden svandt interessen. En aften var der kun seks, der skulle med båden ind. Kokken og jeg følte os noget flove og kunne godt forstå, at befolkningen ikke var venlig stemt over for os søfolk. Jeg selv er opdraget i et meget religiøst hjem, og så kan man ikke uden videre kaste moralen overbord.
Skæbnen ville, at jeg skulle træffe damen igen, og hun var også ved den lejlighed ualmindelig pågående. Fra min første rejse med »Frem« havde det været mit job at tage med en lille færge et par sømil over til den anden side af bugten. Den havde plads til otte passagerer i en lille kahyt og desuden et lille, lukket styrehus. Fra landingspladsen var der vel et kvarters gang til St. Burins posthus, hvor jeg skulle afsende og afhente post, når damperen fra New York ankom. På sådan en tur var jeg engang ved at komme for sent til den lille færge. Jeg nåede, ved at løbe det meste af vejen, netop at hoppe ned i båden ved afgangen og gik ned i kahytten, hvor der kun befandt sig en passager - damen. Jeg fik en hjertelig omfavnelse, og minsandten om hun ikke straks gik i krig med min livrem. Jeg blev virkelig nervøs, men det lykkedes mig da at holde bukserne oppe og at blive befriet for kvindemennesket samt komme ud i den friske luft, hvor færgemanden så noget forbavset ud. Han sagde dog ikke et ord, og jeg sprang i land, inden han fik fortøjet.

Sejlskibssømandens plager

Nu nærmede efteråret sig, og jeg var klar over, at det nu godt kunne blive nogle barske ture til søs. Jeg fik købt mig et par søstøvler, da jeg havde gjort den erfaring, at det var værre at fryse om fødderne, end at fryse på kroppen. At fryse var dog uundgåeligt i hårdt vejr, og især ved sejlmanøvrene kunne der komme en sø, som slog benene væk under en, så man først blev standset ved at tørne mod halvdækket, eller man blev skyllet over i læ midtskibs sammen med en masse løse dele og tovværk. I en sådan situation kunne hverken søstøvler eller olietøj holde kulden ude, og i et sådant vejr måtte man gå i det våde tøj, indtil man fik frivagt. Først da kunne man få støvlerne af, tømt dem for vand og hængt dem op med skafterne nedad, få strømperne vredet og få skiftet undertøj, hvis man var så heldig at have noget tørt. Hvis ikke, måtte man nøjes med at vride det og tørre det på kroppen. Jeg har mange gange ligget med olietøjet på oven på dynen, for det holdt trods alt på varmen, og haft strømperne liggende under ryggen, og så kunne man normalt alligevel falde i søvn på et øjeblik med det sidste ønske, at man ikke blev purret ud for at bjerge sejl, så der smuttede en time eller halvanden af frivagten. At bjerge topsejl en sort nat med frost og snestorm er ingen lysttur. Neglene brækkede på den frosne sejldug, og det var om at passe på, når man red på topsejlet med krydsede ben. Når skibet tog en overhaling, og man blev kastet den

modsatte vej, var det med at ramme riggen og ikke masten. Og tro ikke, at man kunne sjuske og bare tage sejsingen og sno den rundt om topsejl og vant. Når skipper næste dag så til vejrs, kom der i så fald en masse ukristelige bemærkninger om den torsk, der havde været oppe, og vedkommende blev straks kommanderet tilvejrs for at gøre det om, uanset hvor meget det stormede. Sejlet skulle rulles til en glat pølse, så vand og luft ikke kunne blæse ind i det fra forkanten, halsen skulle trækkes på agterkanten af riggen, hales ned og gøres fast på naglebænken.
Ved udpurring til vagtskifte om natten, tyve minutter i tolv eller tyve min. i fire, lavede den vagthavende ungmand eller letmatros kakao på en trebenet primus i kabyssen, hvis vejret overhovedet tillod det, så begge kunne få noget varmt. Agter havde man samme skik, men de havde jo selvfølgelig egen primus.
De mest uhyggelige plager til søs var saltvandsbylder og søfitter. Saltvandsbylder opstod ved at gå med det dengang meget stive olietøj i flere dage, når det virkeligt var dårligt vejr. Saltvandet trængte ind ved håndlinningerne, ved hals og nakke, og saltet blev siddende i huden. Olietøjets gnidning mod huden gav sår, der straks blev til bylder. Søfitter var revner, som man fik indvendigt i fingerleddene. Det kunne blive dybe revner, som var de skåret med en kniv, og de var meget smertefulde, især når man skulle hale i tovværk. Et husråd var, at man skulle lade sit vand i hænderne, der så ville læges, men jeg troede ikke på det, men regnede med, at det var en vittighed af samme slags, som når man sendte yngste dreng af sted efter skumkosten.
Ved en bestemt lejlighed havde jeg dog så ondt i hænderne, at jeg ikke mente, det kunne blive værre, så jeg prøvede kuren, hvorved smerten selvfølgelig blev betydelig forværret, men det var en hemmelighed, jeg holdt for mig selv. Helt anderledes ville det have været, hvis vi havde haft fersk vand nok ombord, så man hver dag kunne have vasket saltet af sig, men vi havde kun rester fra thekanden, og så kunne bylder ikke undgås. En gang imellem snakkede vi også om, når vi følte os langt nede, at fangerne såmænd havde det betydeligt bedre i Vestre Fængsel, hvor der var mad nok, tørt tøj, varme og musik.
Efterhånden, som tiden gik, fik de forskellige skonnerter last og forlod Burin med kurs østover. »Astræa« afgik nogle dage før os, også med kurs mod Oporto. Der var iøvrigt dukket en ny type skib op på New Foundlandsfarten, en norsk damper på 4000 tons, der sejlede New Foundland rundt for at laste.
I Burin skulle den indtage den sidste rest og derefter afgå til Oporto. Aftenen før vi skulle sejle, var vi inviteret ombord i »Nordmanden« til afskedskaffe, og under kaffen sagde en af nordmændene, at selv om de jo skulle sejle et døgn senere end os, så var de forlængst afgået fra Oporto, når vi ankom, og det var vi såmænd alle enige om.

Afsejling mod Oporto, orkan

Næste dag, den fjerde november, forlod vi Burin med vinden ret agten ind. Dagen efter blev det kuling til storm, og vi rebede ned, så vi kun førte rebet stagfok og klodsrebet storsejl. Rortaljen var forlængst sat på. Når de sejler med vinden agtenind, kniber det for de fleste skippere at ophøre med at lænse og i tide lægge skibet underdrejet. Manøvren kan være meget farlig, når skibet skal rundt i hårdt vejr, idet man jo passerer en kurs, hvor søen er tværs. Hvis skibet ikke når rundt, kan det nemt betyde, at lugerne knuses, så vandet får fri adgang til lasten.

Skibsråd

Vores situation blev kritisk, og skipperen kaldte da mandskabet sammen til skibsråd, og det viste sig, at der var enighed om at fortsætte. Vi talte om at rigge græstrossen til som en slags drivanker, idet den skulle slæbe bagefter i en stor bugt for at jævne noget på brådsøerne, men vi måtte opgive det på grund af de kæmpemæssige søer, for på det tidspunkt havde vi

allerede haft den første bordfyldning. En brådsø havde tårnet sig op og var væltet ind over skibet fra begge sider, så lønningen var under vand. Det var første gang, jeg oplevede det, og jeg tror nok, vi alle med bange anelser tænkte på, om skibet ville rejse sig. Det havde kun en fod fribord midtskibs. Men pludselig sitrede hele skroget, og det gode skib rystede vandet af sig og for af sted opad en ny sø. Det viste sig kun at være begyndelsen, da vindstyrken steg til orkan. Skipper sagde senere, at han aldrig havde oplevet lignende vejr, og han bedømte søerne til at være mindst tyve meter i højden og tohundrede meter lange. Vi blev nødt til at nøjes med en halv times rortørn ad gangen. Den, der stod til rors, havde en tamp fastgjort på rorstammen og et pælestik om livet, for ikke at blive skyllet overbord. Det var et hårdt job at styre, for når skibet var på toppen af en sø, ville hun skære ud til styrbord, og dermed gå tværs på søen, så der skulle gives godt bagbordsror, når vi var på toppen, men lige så hurtigt skulle der gives styrbordsror tilbage, for at undgå en bomning. En halv time var rigeligt til, at man kunne få godt ondt i armene. Søernes uafbrudte torden gjorde al samtale umulig, og var det nødvendigt at sige noget, måtte vi skrige hinanden ind i øret. I henved seks døgn rasede uvejret, og vi havde skibet bordfyldt op til to gange i timen. Vi boede forude, for på grund af søernes betydelige længde kunne vi nå at løbe forud eller tilbage mellem to søer. Kabys og pumper måtte i dette uvejr passe sig selv.

Vort eneste havari var på kabyssen, som stod lidt agten for skonnertmasten og var fastgjort med jernstænger på syv-ottendedele tommers tykkelse til dæk og dæksbjælker med vel femten centimeters afstand. Kabyssen blev af en sø presset klods ind til masten, så alle jernstængerne blev bøjet lige over dækket.

Styrmanden fortalte senere, at på hans første rejse med »Frem« havde de haft en lignende hård tur med vinden agterind. De havde dengang måttet bryde skottet ned fra kahytten og ind til lasten for at lette agterenden ved at smide ca. en ton fisk overbord.

Nødhavn i Leixoes, storm og havari

Orkanen slækkede efterhånden til hård kuling, som holdt på indtil vi nåede Oporto. Men på grund af den høje sø, kunne vi ikke gå over barren ud for Oporto, men måtte den attende november søge nødhavn i Leixoes lige nord for. Ankommen hertil, opdagede vi at »Astræa« lå til ankers inderst inde. Samme nat friskede vinden igen til en storm, der stod næsten ret ind gennem havneindløbet, så der blev en del havarier. En stor portugisisk skonnert, som lå foran os med begge ankre ude, drev ned og brækkede vort spryd og andre forgrejer. Vi kunne ikke gøre noget for at forhindre det, kunne ikke fire på ankerkæderne, da »Astræa« lå agten for os.

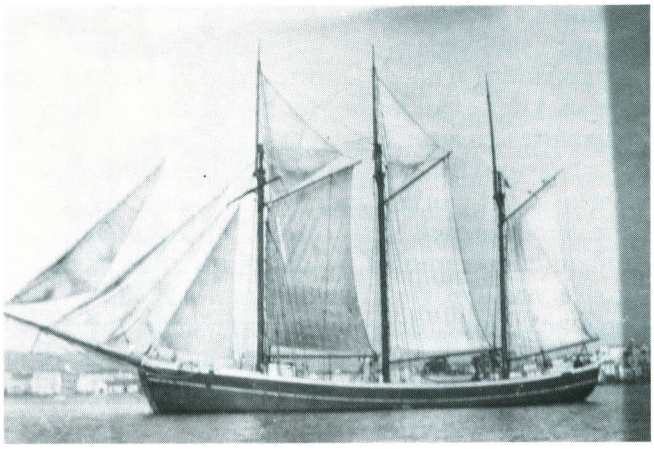
Den tyvende november kom en bugserbåd for at hente »Frem«, men den måtte opgive, da søerne var så høje på barren, at bugserbåden var ude af syne, når den var i en bølgedal, og først den enogtyvende november om eftermiddagen lykkedes det os at komme til Oporto.

Ved udskejning fik vi en overraskelse. Vor ven, den norske damper, ankom nemlig netop da, og der blev råbt og vinket både fra kommandobro og dæk og endda et hurra for »dansken«, som de troede var forlist.

Ophold i Oporto med sørgelig udgang

Vi lavede selv riggerarbejdet efter skaden og satte en ny jagerbom i, og vi riggede da et net under klyver- og jagerbommen. Det var som en hængekøje med så små masker, at man kunne gå i det uden at træde igennem med søstøvler. Vi brugte dog stadig fodperterne på begge sider, men det var en stor beroligelse at have et sikkerhedsnet under sig.

I Oporto var vi så kendt, at det ikke gjorde noget, om skipper ikke nåede at få os indklareret samme dag, vi kom ind. På værtshuse og i butikkerne, stod de skandinaviske flag i små vaser på bordene, og man kunne forlange, hvad hjertet begærede. Betalingen ordnede man en anden dag, og jeg har aldrig hørt, at denne gode ordning blev misbrugt, selvom en hyre på femogtredive kroner om måneden jo ikke strakte langt.



»Frem« ved Setubal.



»Frem« står på havnens bund i Porthleven.

Vort venskab med nordmændene fik desværre revner på grund af spiritus. En aften traf vi sammen med dem og søfolkene fra »Astræa« på en restaurant, der lå højt oppe på klipperne langs floden. Som så ofte, når folk fik for meget at drikke, kom skellet mellem dampskibs- og sejlskibsfolk frem. Det begyndte med venskabeligt drilleri, men det udartede dog ikke til slagsmål. Nogle drak sig fra sans og samling, og da det blev lukketid købte nordmændene både to og tre flasker spiritus, der strittede ud af deres lommer. Vi seks danske holdt os femten - tyve meter bag nordmændene, og kunne tydeligt høre, hvor vrøvlede de var. Alle fulgte stien op på klippetoppen, hvor der var tredive meter ned til floden. Pludselig råbte en af nordmændene, at han kunne flyve, og inden nogen kunne forhindre det, sprang han ud i luften med armene spredt ud som vinger. Hans kammerater blev panikslagne og råbte op om den forbandede sprut, som han godt kunne få med i helvede, og kylede alle flaskerne efter ham. Dagen efter var flaget på halv på det norske skib.

Salt fra Setubal til England

Lige inden jul afgik vi fra Oporto til Setubal for at laste salt til Porthleven i England. Det blev en ret hård rejse, hvorunder vi lå underdrejet flere dage i Biscayen. Det var en uhyggelig, kold nordvesten storm, og for mit vedkommende var det værste næsten, at mine gummistøvler, som jeg købte i Burin, allerede var rådne. Jeg opdagede efter et par dage i søen, at vristen var flækket, og jeg beklagede mig til skipper i det forfængelige håb, at han, naturligvis mod betaling, ville udlevere et nyt par til mig. Men den gik ikke, selvom jeg fra forrige rejse vidste, at han havde et par tilbage. Jeg mindedes da hans ord om, at han ikke ville have plejebørn ombord, men jeg har aldrig frosset så meget, for vandet skyllede lige ned i støvlerne, når jeg skulle over dækket. Min trøst var dog styrmand Thesmer, som jeg havde vagt sammen med. Når skipper var gået til ro, ofrede han tit en cognac på mig, og det varmede jo både krop og fødder. Så gavmild kunne skipper aldrig finde på at være.

Elegant entré i Dundee

Saltet blev losset i Porthleven, og derfra gik vi til Fowey efter porcelænsler, der skulle sejles til Dundee, Scotland. Der skete ikke noget særligt på denne rejse, før vi skulle krydse op gennem den smalle kanal til Dundee. En slæbebåd kom ud og tilbød at slæbe os ind for fem pund, men det ville skipper ikke betale og sagde, at vi nok selv kunne komme ind. Det var vanskelige forhold, for havneindløbet lå vinkelret på den smalle kanal, og havnebassinet igen vinkelret på indløbet. Vi firede begge topsejl af, og for frisk vind stod vi ind gennem dokporten, lagde hårdt til styrbord, gik op i vinden og lod begge ankre gå med femten favne kæde.

Det var allerede rygtedes i havnen, at vi havde afvist slæbebåden, så da vi strøg ind gennem dokporten, var der fyldt op af mennesker hele vejen rundt, og hurraråb og klapsalver lød mod os, så man følte sig hensat til en fodboldkamp. Det var en stolt skipper, der gik i land for at indklarere - og hans stolthed var også berettiget.

Næste dag var det halve af forsiden på »Dundee Times« forbeholdt »Frem« med et stort billede, hvor vi går gennem dokporten, og en lang beskrivelse af skipper og hans skib. Om aftenen forsøgte vi menige at skaffe os en avis, men det mislykkedes.

Kul til Ærøskøbing og afsked med »Frem«

Efter udlosningen fik vi en last kul til Ærøskøbing, da der var tale om, at »Frem« skulle have ilagt en motor. Men det var for stor en ydmygelse for skipper, så han tog som mange andre sejlskibsførere konsekvensen og gik i land. Uviljen mod motoren var så udbredt, at en af de skippere, der blev ombord sagde, at maskinen måske kunne være god nok i søen, men når båden skulle i havn, ville han i hvert fald sætte sejlene.

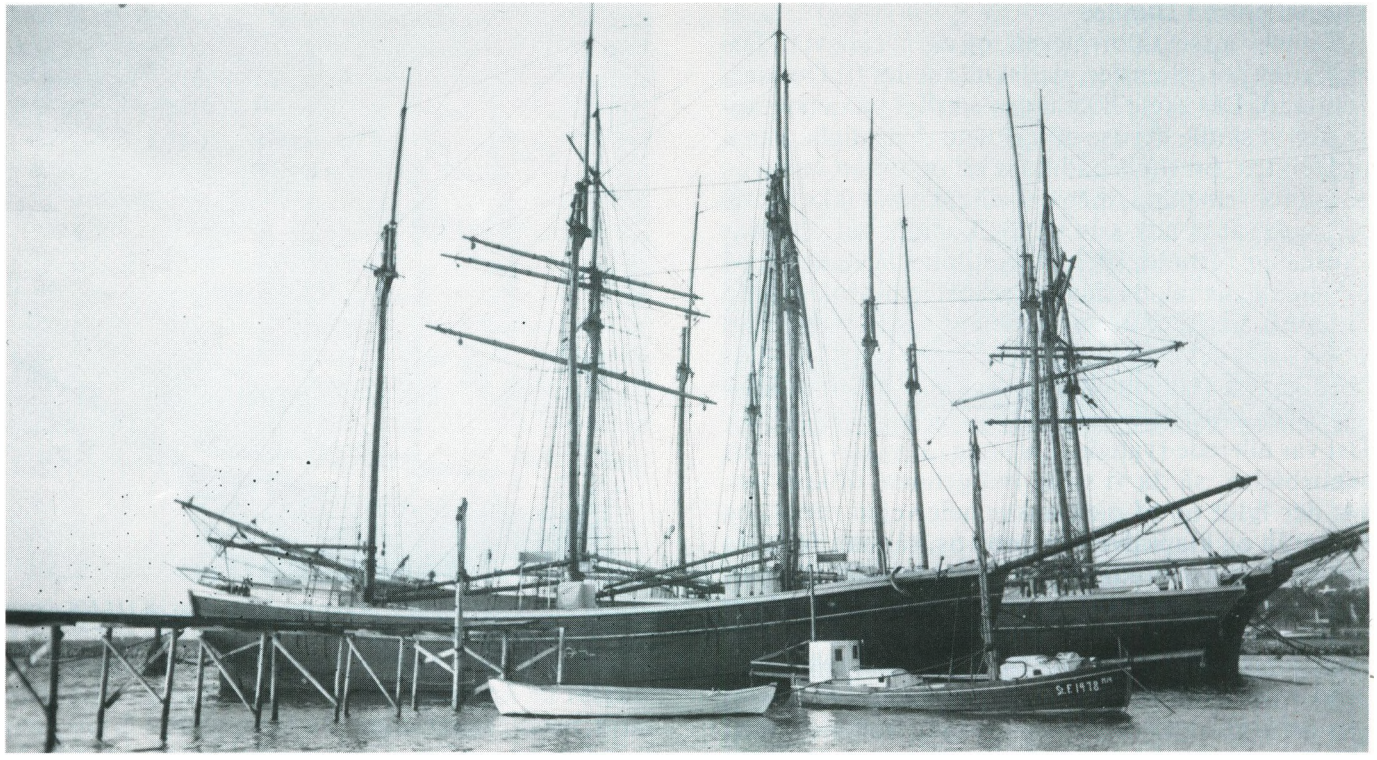
Den fjerde maj 1930 afmønstrede hele besætningen i Ærøskøbing. Vi havde således været ca tre år i søen - og uden at nogen havde haft en eneste forkølelsesdag.

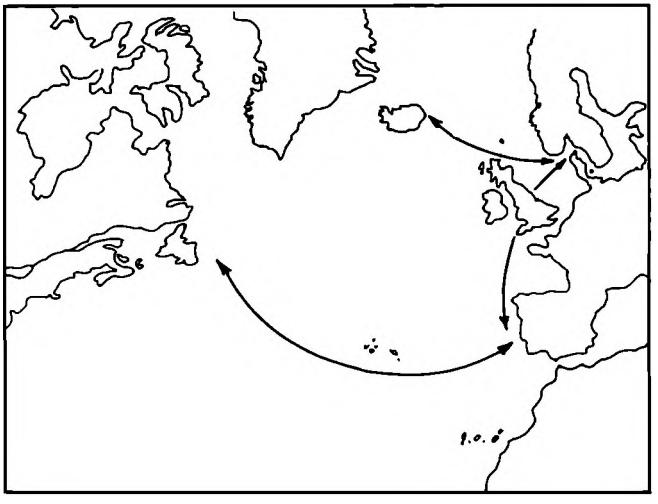


»Frem« som motorskonnert. Skibet havde fået ilagt en 111 HK motor og påbygget styrhus.

Umiddelbart efter afmønstringen i Ærøskøbing, tog vi færgen til Svendborg. Det var meget vemodigt at se »Frem«s master forsvinde i horisonten. Hvad er det i grunden, der knytter een til et skib, hvor man har oplevet så megen hårdhed? De drøje oplevelser træder mærkværdigvis i baggrunden, mens det er de lyse sider af livet ombord og glæderne man oplevede der, som dominerer.

Jeg så ikke »Frem« igen før sidst i trediverne, da jeg som rigger på B&W sad oppe i masten på den finske bark »Alastor« og fornyede drejereb. Jeg opdager da, at der kommer en skonnert ind gennem havneindløbet, og trods vandalismen med den osende motor, kunne jeg straks kende den, og jeg fik da en hjertebanken, som en smuk senorita aldrig har kunnet give mig.





I de tre år Knud Gudnitz sejler med »Frem« - fra 23. maj 1927 til 4. maj 1930 - er skibets vigtigste opgave at sejle salt fra Spanien til Newfoundland og at fragte klipfisk tilbage til Malaga eller Oporto. Hvert år lastes salt i sommermånederne med ankomst på Newfoundland omkring august-september, hvorfra »Frem« omkring november-december - efter 2-3 måneders ophold - går tilbage mod Den iberiske Halvø. I årets første halvdel sejler man som regel på Nordeuropa, evt. med salt til England, mens man i 1928 også har en forårsrejse på Newfoundland. Mens man i november 1929 med stormen i ryggen gør turen fra Newfoundland til Portugal på 14 dage, er »Frem« i marts-april 1928 58 døgn om at klare turen den modsatte vej. Øverst ses »Frem« i Marstal, t.h. på præsentationstur i 1985.



Dampskibssejlads

Hyresøgende i København - barske vilkår

I 1930 tog jeg til København for at søge hyre. Jeg meldte mig til en forhyringsagent i Nyhavn, men inden jeg afleverede min søfartsbog til ham, lagde jeg en tikroneseddel i bogen efter et tip fra en kammerat, for ellers skulle jeg ikke regne med at få hyre. Det var en streg i mit regnskab, jeg var ikke i fagforening, og kunne altså ikke få nogen hjælp. Den smule, jeg tjente ved løst arbejde, skulle bruges til mad, men ikke førend nødvendigt. At gå ned og bomme mad i skibene var en sidste udvej, men den brugtes af mange i forvejen. Jeg havde ikke penge til logi, men måtte gå »brandvagt«, det vil sige at gå op og ned ad gaden natten igennem. På Hovedbanegården blev man omgående smidt ud, hvis man begyndte at nikke med hovedet, politiet havde et skarpt øje for, hvem der var bumser.

Somme tider var man heldig at finde en bagtrappe at klemme sig ind under. Om dagen kunne man, hvis der var plads i forhyringskontorets venteværelse, få sig et lille blund der.

Jeg fortrød bitterligt, at jeg ikke var taget afsted tre måneder før, for »brandvagterne« var uhyggelige lange. Men en dag var jeg heldig at træffe en kollega, der havde lejet en af de store gammeldags bageovne i Holmensgade, som var under nedbrydning for 5 kr. om måneden, og han tilbød, at vi kunne dele den, hvad jeg med glæde tog imod. Dette logi lå i et hus, der delvis var nedrevet. Man skulle over nogle murbrokker og derpå kante sig igennem noget, der havde været døre, vinduer var der ingen af, så der var helt mørkt. Ved hjælp af tællelys så der dog helt indbydende ud, og, især når snestormen rasede, hyggede vi os inde i ovnen, der var ligesom bygget til to mand. Med et godt lag Berlinger i bunden og så et lag af Arbejderbladet, der senere omdøbtes til Land og Folk, som - sagde man gav ekstra varme, sluttede vi af med at sætte en mursten i klemme ved ovnlågen af hensyn til ilten.

Letmatros i »Susan Mærsk«

Mellem jul og nytår fik jeg besked af forhyringsagenten om, at jeg kunne få hyre med »Susan Mærsk« som letmatros, men at den lå indefrosset i den Botniske Bugt og ventede på isbryder, og at det måske ville vare ti dage inden den ankom. Den 12/1 1931 skulle den komme på reden, og så hentede jeg min køjesæk, som var oplagret på sømandshjemmet Bethel, og mønstrede om eftermiddagen sammen med en del andre. Men først ved otte-tiden om aftenen ankom »Susan Mærsk«, og vi blev da sendt ud med en af havnevæsenets pramme, da der skulle provianteres for ca. et år.

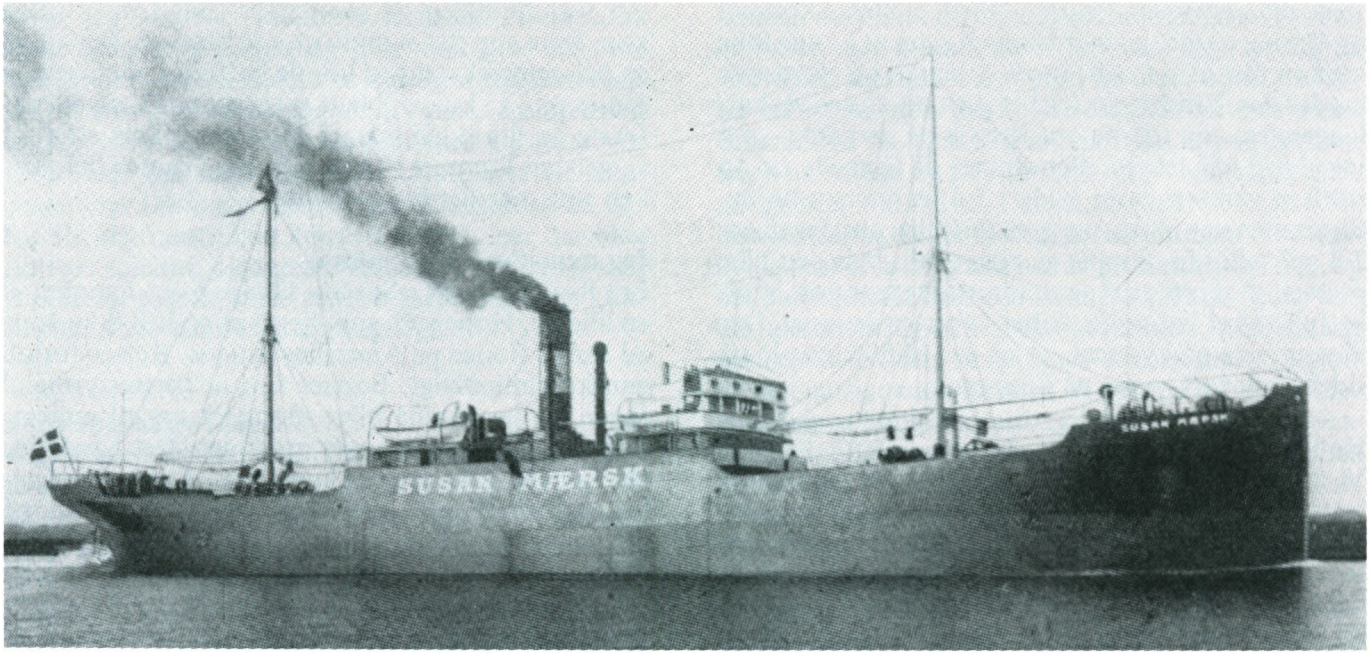
Omkring klokken elleve sattes kursen nordpå, og jeg fik den første hundevagt og første rortørn. Jeg var noget nervøs, for at styre en damper er noget andet end at styre et sejlskib, men til min overraskelse syntes jeg, det var lettere. Susan skulle til Newcastle med props. Efter udlosning der, kom vi i dok, for fra 2-lugen og forefter lignede »Susan« en radmager hest med ribbenene stikkende ud. Jeg blev vagtmand fra otte aften til syv morgen, og jeg skulle så sove om dagen, men det var vanskeligt de første par dage på grund af lufthamrenes larm.

Det blev dog en vane, og da værftsarbejderne tog plader ud og satte nye i to meter fra min køje, vågnede jeg kun op, når de holdt middag og fyraften.

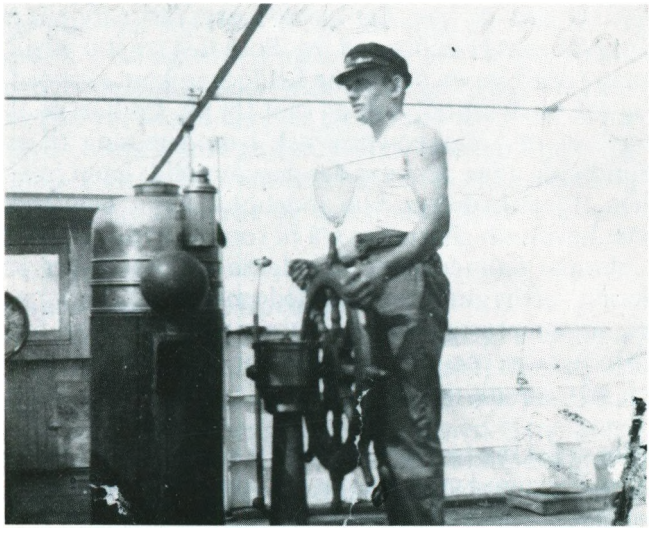
Kokslast til Halifax

Da vi igen fik vand under kølen, sejlede vi længere op ad floden, hvor vi skulle laste koks til Halifax. »Susan« havde fire lastluger og en bunkerluge mellem broen og skorstenen.

Koksene blev tippet på en slidske, så de løb ned til lugen, men da slidsken var faststående, skulle skibet forhales frem og tilbage næsten hver halve eller hele time. Flere gange blev »Susan« jaget ud og fortøje ved pæle, da der var andre skibe, som favoriseredes og fik lov at laste før os. I to og et halvt døgn var vi ikke af tøjet, vi smed os bare på dørken for at få lidt søvn. Bunkerlugen var den sidste, der blev fyldt op,



S/S »Susan Mærsk« bygget i Odense 1923.



Forfatteren til rors i »Susan Mærsk«.

men da det var lørdag, blev kullene bare styrtet ned, og ikke lempet, det var der ikke tid til, for så måtte vi ligge søndagen over. Da vi lørdag aften gik ud, havde »Susan« en høj top af kul midtskibs. Vagten blev sat, to mand, jeg var den ene, der fik rortørnen helt ud til, hvor vi slap lodsen. Det varede ca. halvanden time og var et mareridt, flere gange var jeg ved at gå i dækket. Jeg ville hellere lempe kul, da behøvede man ikke at koncentrere sig så stærkt. Søndag morgen klokken halvsyv blev alle undtagen de to mand, der havde haft hundevagten, purret ud for at lempe kul, og først over middag var der skalket luger og spulet. Vi havde alle regnet med, at arbejdet var på overtid, men nej, det var skibets sikkerhed, det drejede sig om, sagde skipperen, der var polak og hed Slavenski. Første-styrmand var fra Færøerne, anden og tredje-styrmand var danske, flinke fyre, og på dækket var vi syv eller otte mand.

Vi skulle gå gennem Pentland Firth mellem Skotland og Orkneyøerne, hvor strømmen siges at kunne løbe med en fart af ti knob, fordi Atlanten og Nordsøen mødes der. Vinden var frisket godt op, inden vi skulle igennem, og søerne opførte sig på en måde, som jeg aldrig har set før eller senere, de toppede ret op i luften som en varm kilde i vel tre meters højde. Strømmen var imod, og dens fart blev anslået til ca. 7-8 mil. »Susan« kunne gå elleve mil, hvis den blev presset, så skipperen tog chancen. Jeg tror nok, vi alle trak vejret lettet, da skibet var nået gennem. Der lå vrag inde på kysterne, et på ca. 10.000 tons lå på siden, helt tørt, oppe på klipperne.

Halifax

Vi ankom planmæssigt til Halifax. Det jeg husker bedst derfra var hvor koldt, der var, og alle de stakkels hjemløse negre, som hver aften søgte ombord for at få lov til at ligge på de forskellige ristværker ned til fyrpladsen om natten, de var også altid sultne. På flere skibe blev de jaget i land, for i en stor flok er der altid nogen som ikke kan kende forskel på dit og mit. I »Susan« fik de lov til at komme ned i varmen, og der var heldigvis ikke noget at klage over.

Beg-mænd i Frankrig

Fra Halifax gik vi til Boston for at laste beg til Rochefort i Frankrig. Ved ankomsten til Rochefort måtte vi ligge til ankers et døgn udenfor havnen og vente på fuldmåne og dermed højeste vandstand, for at vi kunne gå ind. Beg minder meget om kul og støver lige så slemt. Vi så godt, at havnearbejdernes ansigter og nakker var dækket med tynde tørklæder, og at de bar støvbriller. Det var for ikke at blive forbrændte, når solen skinnede. Vi tog ikke grunden til, at de beskyttede sig alvorlig nok, og det endte med, at vi blev så forbrændte, at vi alle lignede en flok arabere. Tårerne løb ned ad ens kinder, hele hovedet smertede. Vi fik dog noget at skylle øjnene med, det hjalp lidt. Vi lå der en søndag over, det var overskyet om formiddagen, og gik derfor i land, men solen kom frem, og det samme gjorde tårerne. Det vakte en del opmærksomhed hos de indfødte, mere end vi syntes om, så kursen blev sat ret ombord, og det var første og sidste landgang i Rochefort. Selv efter, at vi igen var kommet til søs, måtte vi »camouflere« os i en fart, når det blev solskin.

Jeg mønstrer om til matros

Fra Rochefort gik »Susan« tilbage over dammen til en lille by, Hopewell, som ligger et godt stykke oppe ad James floden på Amerikas østkyst. Rejsen forløb ganske almindeligt, bortset fra, at førstestyrmand sagde, at jeg kunne blive mønstret om til matros, hvis jeg ikke havde noget imod det. Det havde jeg selvfølgelig ikke, jeg var kun 18 år, men havde femten måneder som letmatros, fordi skipperen på »Frem« skrev 10 mdr. i søfartsbogen, da jeg mønstrede af der. Som matros blev jeg dagmand med det samme, med arbejdstid fra syv morgen til klokken fem eftermiddag og fri på helligdage. Det bedste var dog, at jeg blev fast rorsmand ud og ind af havn, fra lodsen kom, til han gik fra borde. Det vakte nogen fortrydelse, da han, der havde været fast rorgænger før, var seks år ældre end jeg. Som fast rorsmand gik man forud ca. en halv time før lodsen kom ombord, og tog en liverpoolvask og rent tøj på. En liverpoolvask er en slags cowboyvask i modsætning til en rundvask, men dem var der desværre lidt langt imellem, fordi bruserne kun indeholdt koldt havvand. Det havde sin charme at stå til rors og nyde udsigten - skønne palmer langs kanalerne og negerpiger på kajen - mens gutterne arbejdede med at rigge bomme til, aftage pressenninger og luger, og tumle med fortøjningswirerne. Alt dette var for det meste overstået, når jeg gik ned fra broen.

Min sejlskibs-lærdom er mig til gavn

Som dagmand syede jeg en del ventilhætter og splejsede wirebarduner til redningsbådene. Jeg sendte da ofte en venlig tanke til »Frem«, for uden tiden i den

havde jeg ikke fået sådant et ønskejob. I sejlskibe skulle man lære noget, og hvis man ikke selv var interesseret, var det ned ad landgangen ved første lejlighed. Ombord i dampskibe blev man letmatros og matros, når man havde sejlet det fornødne antal måneder, selv om matrosen ikke kunne lave en langsplejsning. Dette gav desværre en klasseforskel, der dog for det meste kun kom til udtryk, når der blev indtaget spiritus, og dampskibsfolkene fik at vide, at de ikke var søfolk, men transportarbejdere, det kunne godt blive temmelig ubehageligt.

Oran-oplevelser i land

Vi gjorde en rejse til Oran i Nordafrika, hvor vi havde en lille oplevelse med nogle arabere på en restauration. Hvad vi havde gjort, aner jeg ikke, vi var bare i godt humør, men pludselig var der nogle der truede os med knive og klø. Heldigvis sad vi lige ved udgangen, da en af vore matroser, Ole Rasmussen (kaldet Wolle) rejser sig, og af jakkelommen haler han et stykke flæsk, som han strækker ud mod araberne, samtidig med at han siger øf øf. Det kan nok være, der kommer sus i skørterne. De trak på afstand, og vi andre ud ad døren med Wolle som sidste mand, svingende med flæsket trak vi tilbage til havnen, kort derfra. Ja, Wolle han var en Dirch Passer nr. 2, han havde det herligste gummiansigt. Når han tog begge sine gebisser ud, kunne han næsten trække mundvigene helt op til ørerne og han kunne holde masken.

Hundehandel i La Rochelle

Fra Oran gik vi til La Rochelle i Frankrig. Her må jeg præsentere to besætningsmedlemmer, der gjorde rejsen uden søfartsbog. Shæferhunden Thor og katten Pjevs tilhørte begge skipperen, men vi har aldrig set ham kæle for dem eller give dem mad, det gjorde kokken og hovmesteren, ellers var de hele besætningens kæledægger, og at se dem lege og sove sammen var rørende. Thor gik lidt i land sammen med besætningen, normalt kun om dagen, men en aften var han kommen med i land, og vi havnede selvfølgelig på værtshus. Værten blev så glad for Thor og ville absolut købe den, men det kunne der ikke blive tale om. Efter kl. 12 var stemningen temmelig høj og kontanterne nærmede sig nulpunktet, men værten pressede på og bød 100 franc. Det endte med at værten fik hunden i snor og gik med den. Stemningen blev temmelig mat efter at vi alle havde givet pote til Thor, og det bebrejdende blik den sendte os, da den blev ført ud, glemmer jeg aldrig. Alligevel blev vi hængende til den sidste franc var brugt. På vejen ombord gjorde den dårlige samvittighed os næsten ædru. Vi blev enige om at købe Thor tilbage, selv om vi skulle betale det dobbelte af hvad vi havde fået, hvis vi altså kunne finde værtshuset, for der var ingen der vidste hvad det hed, og der var mange af dem. Stor var vores overraskelse, da vi kom ned til »Susan«. Ned ad landgangen kommer Thor glad gøende og der var stor gensidig glæde. Vi måtte jo fortælle hovmester og kok, hvad der var sket. Da værten jo nok ville søge efter den, måtte den endelig ikke slippe i land. Vi var lykkelige, da vi stod ud ad havnen, med kurs mod Leningrad. Det blev en rolig sejlads hele vejen.

En forskrækkelse i Østersøen

Jeg vil lige skrive lidt om en letmatros, der kom ombord samtidig med mig. Villy var hans fornavn, efternavn husker jeg ikke, men derimod hans fagforeningsnummer 17.180, og til daglig blev han aldrig kaldt andet end »Svimmel« eller »lodsernes skræk«, eftersom han ikke kunne tage noget alvorligt, men altid var en grinebider og humørspreder, som man bestemt ikke blev vred på. En søndag eftermiddag med solskin og spejlblank vand står alle tre styrmænd på underbroen i bagbords side. »Svimmel« står til rors på øverste bro, da han næsten ret ude får øje på en tønde eller bøje, den vil han prøve at sejle ned, normalt styrede han slalomkurs, men denne gang var han heldig (fortalte han senere henne i lukafet). Jeg ramte da så tæt, at det var bovvandet der

skubbede den ud til bagbord, men da den passerede broen, lød der tre brøl: en hornmine. 1. styrmand sprang op på øverste bro og slog stop på telegrafen, skipperen kom ud af buret i en vis fart. De talte om at sprænge minen med riffelskud, men enedes om at telegrafere til Leningrad, der svarede at de ville sende et marinefartøj ud og sprænge den. Skipperen spurgte Svimmel om han da ikke havde set den, hvortil Svimmel svarede, vi er jo ballastet, så han kunne ikke se noget for den høje stævn. Minen var fra første verdenskrig og overgroet med muslinger.

Intermezzo i Kronstadt

Ved ankomsten til Kronstadt stoppede vi op, hvorpå to store motorbåde bemandet med ca. tredive soldater kom langs siden og kravlede ombord ad lodslejderen, der blev dog nogle i bådene. »Svimmel« kunne snart have udløst en revolution. Han havde frivagt og sad på agterkant af 2-lugen og vaskede tøj, tog tøjet op af posen og gik hen til lønningen og vendte bunden i vejret ud over siden. Men så - sikke nogle brøl der lød nede fra båden. »Svimmel« kiggede ud over siden, smed posen og for forud. Vi menige var lige ved at få latterkrampe og russerne var rasende, de tog ladegreb på maskinpistolen, det dæmpede os betydeligt ned. Vores skipper fik meget travlt med at mægle, »Svimmel« blev hentet hen midtskibs og måtte aflægge forklaring og forsøgte virkelig at se meget bedrøvet ud. Affæren fik en ende, og russerne tog fat på det de var kommet for. Fotografiapparater og fremmed valuta blev fortoldet, og alle skulle lægeundersøges af 2 læger. Vi menige blev stillet op på dækket i to rækker og måtte fremvise vores kæreste legemsdele under skarp bevogtning. På grund af al den forvirring, der havde været - tror jeg - blev der kun en overfladisk undersøgelse for smugleri, vi havde ellers alle forsynet os rigeligt med det, russere var interesseret i, især med damesilkestrømper, barberknive, skjorter og undertøj.

Hjertelig velkomst i Leningrad

I løbet af dagen nåede vi ind til Leningrad, og kort efter ankomsten kom to unge russiske lotter ombord. De talte godt engelsk og inviterede alle os menige til at komme op i Internationale Sømandsklub om aftenen. De ville gerne hente os, hvis vi ikke troede vi kunne finde vej. Men der var nogle der havde været i Leningrad før, så det var intet problem. Efter udskejning fik alle travlt med at blive vasket og barberet, og i dagens anledning kom de fine, hvide løse manchetter frem, og hvid flip med butterfly. Man kunne ikke rigtig blive enige om det nu var en passende påklædning, den kunne måske virke provokerende på nogle, men hvem ville ikke gerne rigge sig ud som gelændersheik, når der var sådan nogle smarte pakker i farvandet.

Den internationale sømandsklub i Leningrad

Hele havnen var spærret af med højt jerngitter, og ved hver udgang var der skildvagt udenfor et større træskur, hvor to officerer sad og holdt øje med færdslen. Med mellemrum gav de tegn til skildvagten, når nogle skulle ind til visitation. Måske nøjedes de med at spørge en ud om, hvilken båd man var med, og hvilket land man kom fra o.s.v., men andre gange fik man besked på at smide alt tøjet, og de gennemrodede alle lommer. I sømandsklubben følte man sig virkelig velkommen, der var en skrivestue, hvor de fleste landes blade kunne købes, også danske, men kun dem med hammer og segl. Desuden var der en musikstue, hvor der fandtes alle mulige musikinstrumenter, undtagen mundharmonika, og det varede ikke længe inden de musikalske fra flere nationer fandt sammen og dannede et orkester. Der var et meget stort danselokale med orkester og russiske lotter, som var dansepartnere og tillige var flersprogede. Jeg lagde mærke til en sømand der sad og så meget trist ud, en lotte gik hen og klappede ham på skulderen og sagde dobra-kammerat nationalitet? Jeg hørte ikke hvad han sagde, derimod hørte jeg hende sige: nie bonnimaj (forstår ikke), hvorpå hun

straks kom med en anden lotte, der trak ham ud på gulvet, hvor de talte sammen, og sømanden så ud til at være kommet i den syvende himmel. Men hvad med mig selv, jeg danser som en hund i et spil kegler. Pludselig var der en lotte, som hev mig ud på gulvet, trods protester, hun skulle nok lære mig at danse. Jeg jokkede det bedste jeg kunne, men pludselig stivnede min lotte, stirrende op i loftet, jeg troede hun var ved at besvime. Jeg havde været så optaget, at jeg ikke havde set eller hørt en russer, der sprang op på et bord og klappede i hænderne. Musik og dans holdt op, hvorpå han talte. Hovedpunkterne i talen fik vi senere forklaret af lotterne, de var:
Russerne er nødt til at opruste som de gør, da de fæle kapitalister lurer på at fratage russerne deres rigdomme bag Uralbjergene, men 3. Internationales mål er verdenserobringen. Tiden spiller ingen rolle. Først skal 5-punkt-planen gennemføres, og den består af:

Nr. 1. Propagandaen (i de kapitalistiske lande)
Nr. 2. Undergrundsarbejdet
Nr. 3. Sabotage
Nr. 4. Uro på arbejdspladserne
Nr. 5. Økonomisk undergravning

Når dette er sket, vil 3. Internationale overtage de kapitalistiske lande et efter et. Efter talen var der larmende bifald og »rote front«-råb fra os alle.
Det har sin forklaring. I 1931 blev søfolk af mange regnet for lyssky personer, og var der sket en forbrydelse, kunne man ofte i aviser læse, at en sømandslignende person var set flygtet fra stedet. Men der, i Leningrad, blev vi behandlet som hædersgæster, det var næsten ufatteligt. Det eneste vi havde oplevet af den slags var, at sømandspræsten kom ombord og inviterede til kaffe på sømandshjemmet. Da jeg så den triste sømand i Leningrad, tænkte jeg på sømandshjemmene. Hvor tit har man ikke set søfolk, der var så deprimerede, at man tænkte, han hopper da snart ud ad vinduet. Folk i land må forstå, har man ligget i søen tredivefyrre dage, vil unge mennesker ikke nøjes med at gå i land og trille tommelfingre til en tår kaffe. Når russerne behandlede os som hædersgæster, var det ikke for vore blå øjnes skyld, men for at få så mange ind i den kommunistiske fold som muligt. Med hensyn til lotterne vil jeg skynde mig at sige, at de aldeles ikke var løse piger, for så var det ud, der var en streng diciplin. Men tilbage til sømandsklubben. Der fandtes også en stor teatersal og biograf, som dog hovedsageligt viste noget om 5-årsplanen, om hvor mange, der havde gjort sig fortjent til æresmedalje for udført arbejde, f.eks. Stakonovits, der brød 17 tons kul på en dag, hvis billede derfor blev hængt op over hele landet. Herhjemme ville han blive udråbt som morakker. Alt var gratis i klubben, undtagen i klubbens marketenderi, der kunne kun købes te, mælk og tørre kager.

Udflugt, krigsspil

En dag kom en kommissær ombord for at fortælle skipperen, at han skulle give alle menige fri den næste dag, for kl. syv morgen ville hærens lastbiler hente os alle i havnen og køre os ud til Newski sletten ved zarens slot. Næste morgen rullede flere hundrede biler op på havnen med militærorkester og masser af faner og lotter. Ude på sletten var et kæmpemæssigt cirkelrundt friluftsteater, skåret midt igennem af en meget bred vej. Hvor mange siddepladser der var, ved jeg ikke, men det blev meddelt, at der var et 500 mands orkester. Der fremvistes først maskiner af enhver art, til sammenligning med dem fra for ti år siden, da så jeg for første gang en af de store selvkørende mejetærskere. Alle maskinerne kørte langsomt gennem teatret, mens hver enkelt af dem blev forklaret. Teatret var bygget op som en gammel fæstning med tårne og skydeskår hele vejen rundt, og da maskinforevisningen var forbi, sås der stor aktivitet oppe i tårnene, hvor maskingeværer blev stillet op.
Det var klart, der var krig i vente. En større landstyrke rykkede frem over sletten, og der blev skudt fra begge sider. Fra en af siderne signaliseredes efter hjælp. Da dukkede flåden op for at hjælpe dem i

fæstningen, det så drabeligt ud. Skibene var malede skabeloner, som soldater gik indeni, der var både rygende skorstene, og kanoner. Lige bagefter kom marinerne i kampudstyr, fjenderne stødte sammen midt i teatret og så eksploderede bomber og granater, maskingeværer bjæffede. Som om det ikke var nok, kom to meget store og lydsvage bombefly, der også brugte maskingeværer og bomber, som eksploderer i luften, plus melposer der kastedes ud som markering. De ramte lige så godt soldater som publikum. Luften var virkelig sort af røg og virkningen meget realistisk, bestemt ikke noget for ældre mennesker. Hvor orkestret blev af, aner jeg ikke, de må være forsvundet ind under siddepladserne, mens vi havde travlt med at se efter fjenden. For de fleste søfolk var det nok den første fridag, de havde oplevet. Vi talte dog med en besætning, der havde været på en tredages tur med en hjuldamper fra Arkangelsk.

Vi smugler

Vore smuglervarer var der god afsætning på. Flere af havnearbejderne kom og fik rester fra middagen, de var ikke så forvænte, når de mødte på arbejde om morgenen, havde de kun et lille mørkt rugbrød, som de brækkede i små stumper og skyllede ned med vodka fra deres feltflaske. Dengang gik den almindelige russer med viklers - skåret ud af gamle sække - om benene. Anderledes var det med penge, dem var der rigelig af, da det var meget begrænset, hvad de kunne købe, da alt var strengt rationeret. Ville de købe arbejdshandsker, skulle der vises datokvittering, de skulle holde en vis tid. Ligeså med alt andet, så tøj og barberknive var der god afsætning på, næsten for megen, da vi ikke kunne veksle rubel om til anden valuta. Det vi fik ind ved tøjsalg var nok til vore udgifter i land, jeg har stadig en rubel fra 1928, som dengang var lig med to kr. Især var der god afsætning på silkestrømper, dem fik vi dog ingen penge for, men dejlig blød russisk valuta - hvis I forstår hvad jeg mener?? Mærkeligt at pigerne turde gå med dem, til daglig gik de jo med lange uldstrømper.

En dag jeg gik alene i byen, hvad jeg tit gjorde, så jeg en stor kiosk, udelukkende med souvenirs. Der var masser af ting jeg gerne ville købe, men de kunne kun købes for hård valuta, dollar eller pund til vanvittige priser. Jeg tog mig til hovedet, havde vi ikke lige hørt, at det var lige til rasp og forbedringshus, hvis vi førte fremmed valuta ind i landet. Udsmugling af silkestrømper var en alvorlig ting, hvis man blev taget, men der var jo ikke andet end at komme i gang, for jagten på damer skulle jo foregå udenfor hegnet. Første gang puttede jeg en strømpe under svangen på hver fod, det gik godt, jeg blev ikke standset ved porten. Næste gang blev jeg kaldt ind og spurgt om jeg havde noget at fortolde, nej, svarede jeg, og hurtigt tog jeg slipset af og begyndte at knappe skjorten op, mens jeg spurgte om jeg ikke skulle tage alt tøjet af (han havde undersøgt jakken). No, no svarede han, hvorefter jeg trak et lettelsens suk og forsvandt. Nu var jeg så uheldig, hvis man kan sige det sådan, at jeg samme aften traf en pige, der, forstået efter mit russiske, skulle rejse dagen efter og derfor endelig måtte have et par strømper, så jeg måtte til at lægge hjernen i blød. Det første par var afsat, så jeg skulle altså ombord for at få et par til, men det var hundrede procent sikkert, at gik man i land to gange på en aften, blev man halet ind og klædt af til skindet. Men pludselig faldt ti-øren. Jeg gik ombord og gemte strømperne det sædvanlige sted og tog en bog, der handlede om den russiske revolution, med billeder af de store kanoner. Med bogen under armen blev jeg vinket ind, jeg viser dem bogen og fortæller, at jeg i sømandsklubben var kommet til at diskutere med nogle, hvordan kommunismen var startet og om dens fremgang. Jeg lagde bogen på bordet og satte mig ned i en stol og bladede i den så de kunne se billederne, mens jeg forklarede, så godt jeg kunne, til sidst var de ikke mindre end fire mand, der diskuterede varmt indbyrdes. Da jeg gik, sagde en af dem »dobra«, kammerat, slog mig på skulderen og åbnede døren for mig, hvorefter jeg gik op og fik en gang blød russisk valuta. Hvad er livet uden spænding?

Sovjetpropaganda
Vi var meget i sømandsklubben om aftenen, hvor man traf folk fra mange lande, men efterhånden blev det lidt rigeligt med propagandaen, der var højst to timer imellem hver dosis. En aften var der et kompagni soldater, som skulle skiftes til at gå op på talerstolen og fortælle om kommunismens velsignelser. Mange afleverede en lang remse, andre var helt røde i hovedet og sagde ikke et ord, en sagde »rote front«, så var han færdig, men alle fik lige stærkt bifald. Jeg tænkte på, at havde det været i København, ville der have lydt en strøm af hånsord og latter. Her var noget vi kunne lære af russerne, hensynsfuldhed.

Dramatisk afsked med Sovjet
Efterhånden var »Susan« blevet lastet med props til Newcastle, og lodsen kom ombord for at lodse os ud til fyrskibet, der ligger ca. en times sejlads fra Kronstadt. Kl. tolv middag ved vagtskiftet blev jeg løst af ved roret af »Svimmel«, da var vi i åbent hav og fyrskibet sås forude. Tyve minutter senere kom jeg til at se ud ad styrbords koøje, det så da ud som om fyrskibet kom lige ind på styrbord side af »Susan«, men det var selvfølgelig omvendt. Jeg for ud på dækket, lige som vi skråt ramte fyrskibets svære fenderliste om bagbord, agten for bakken. Ombord i fyrskibet gik både høns, ænder og grise frit, og der lød en kaglen, da hønsene fløj agterover, mens grisene hvinede i vilden sky. En for ind imellem benene på en russer, så han gik på halen, da »Susan« ramte fyrskibet med et ordentlig brag. Kun på fenderlisten kunne vi se nogen skade. Jeg kunne se op på broen, da brosejlet - et læsejl på forkanten af broen - ikke var sat, og der så jeg, »Svimmel« holde fast i rattet og knække helt sammen af latter, der nok kunne høres over hele skibet. Derimod så det ud til, at lynet var slået ned i lodsen, han skulle jo være sat af på fyrskibet, men det nægtede han. Jeg bliver sendt lige til Sibirien, sagde han, jeg får aldrig lov til at se min familie mere. Han ville med til København og søge opholdstilladelse, det turde skipperen dog ikke risikere, men telegraferede til Leningrad, hvorfra der kom besked om, at et russisk skib var på vej mod Leningrad, i det skulle lodsen gå ombord. Ved fire-tiden om eftermiddagen gik en grædende lods ombord i russeren. »Svimmel« forklarede, at han havde misforstået lodsens ordre og gjort lige det modsatte. De første dage efter tror jeg nok, vi alle var deprimerede.

Newcastle
Alt gik vel på resten af rejsen til Newcastle, som der ikke er noget tillokkende ved, det var gråt i gråt, når man har set farven på ét hus, har man set dem alle. Der var en tyk fed kulos over byen fra de mange skorstene, fra havnen stod uafbrudt skyer af kulstøv til vejrs, hver gang kulvognene tippede kul i lasten på et skib. En dag jeg gik en tur i byen, så jeg i et vindue i en boghandel nogle folde-sammen-fotografier, blandt dem var et med 6 russiske ledere, og ihukommende det store indtryk det havde på tolderne i Leningrad, tænkte jeg, de kunne bruges til et eller andet. Vi havde fået at vide, vi skulle til Leningrad igen, så der skulle købes godt ind til rejsen. Da vi kom i søen, opdagede vi, at der var en agterudsejlet. Thor gik rundt i skibet og småpeb, den ledte efter Pjevs, men den var ikke ombord, den har nok været på nattesjov og var så kommen for sent, men det er der så mange søfolk der gør.

Sovjetunionen påny
Igen en rolig rejse til Kronstadt, hvor toldere og soldater myldrede ombord. Denne gang holdt »Svimmel« en lav profil. En toldofficer og nogle soldater gik forud for at undersøge kamrene for smuglergods, vi menige skulle overvære undersøgelserne. Vi kom ned i den lange midtskibsgang, hvor fyrbøderne har kamre om bagbord og matroserne i styrbord side. Men ved døren ind til matrosmessen stoppede officeren op og kommanderede ret, gjorde honnør, knyttede højre hånd og strakte armen vinkelret op og råbte »rote front« og til os, »dobra kammerats«. Der kommanderedes »omkring march«, hvorpå de

forsvandt op på dækket. Ja, hvad var der sket? Jo, over døren ind til matrosmessen var der fotografier af seks russiske gentlemen. Vi trak igen vejret lettet, og ved ankomsten til Leningrad kom vi til at ligge ved samme udgang som sidst, så vi var mellem venner - så længe det varede.

Smugleri - og afsløring

Det var efterhånden blevet en vane, at jeg bare puttede en strømpe i den udvendige jakkelomme, den anden i den indvendige. En søndag var jeg gået i byen sammen med en matros og en fyrbøder, og oppe i byen mødte vi to havnearbejdere, som flere gange havde været i vores messe og spise. Mens vi talte sammen, så godt vi kunne, tog matrosen en pakke tobak op af lommen og stoppede sin pibe, tændte den og tog et par kraftige sug. Russerne udbrød begge, »dobra tobakko, skulka« - hvad koster den? 2 rubler, svarede matrosen. Da viste det sig, at fyrbøderen også havde en pakke, som den anden russer gerne ville købe, men de forklarede at det var for farligt på gaden, vi skulle følge et godt stykke bagefter dem. Vi travede langt, inden russerne drejede ind på en kirkegård med masser af træer og buske, og på bagsiden af kirken standsede vi op. De to russere stod med ryggen mod muren, vi andre med ryggen mod buskene. Russerne fik de to pakker tobak, som de puttede ind i deres busseronner. De betalte tobakken, og da lød det inde fra buskene, hands up, og vi hørte samtidig, at der blev taget ladegreb på skydevåben. Jeg tænkte, nu sker der da noget spændende, og så viste sig to civile betjente. Den ene sprang hen og holdt os danskere op, den anden for over til de to russere med pistolen i højre hånd. Med den venstre greb han fat i udskæringen på den enes busseronne, trak til så den revnede og tobakken faldt til jorden og gjorde det samme med den anden.

Imens råbte og skreg han, og de eneste ord, vi kunne forstå, var kapitalist og Sibirien. De stakkels russere med tobakken stod helt op på tæerne, armene lige i vejret og gurglende hals. Fråden løb dem af mundvigene, ansigterne skiftede farve, gul-grøn, blålig og rødlig, med tårerne trillende ned ad kinderne. Ja, jeg ville ønske det var løgn, men det var det desværre ikke. Vi blev kommanderet i gåsegang med opstrakte arme. En betjent gik med pistolen ind i højre side af den forreste, og den anden ved den bageste af os, hvilken jeg havde den ære at være. På vejen ud ad kirkegården tænkte jeg, der bliver sammenstimlen, når vi kommer ud på gaden, det ville der ihvertfald blive i København. Da vi kom ud ad kirkegården, blev vi kommanderet ned med armene. Men forreste og bageste betjent havde stadig skydetræerne ind mellem ribbenene på os, og pistolerne var stadig afsikrede, så det kildede lidt i mellemgulvet. Desværre havde jeg en damestrømpe i venstre jakkelomme og en anden i højre inderlomme, hvordan skulle jeg slippe af med dem? Så fik jeg en idé, da min frygt for sammenstimling viste sig at være ubegrundet. Da vi gik ad venstre fortov, kom der både gående og cyklister mod os, og dem gik der panik i. Nogle styrtede ind ad døre og indkørsler, andre spurtede tilbage, forskrækkelsen bredte sig som ringe i vandet. Ved et gadekryds kom en flok cyklister rundt om hjørnet op mod os, men da de forreste så os, sprang de af cyklerne, og de bageste ramlede ind i de forreste, der var et virvar af cykler, arme og ben. Da vi nåede til hjørnet, lå der tre cykler, men ikke et eneste menneske var at se nogen steder. Jeg begyndte nu at klø mig oven i hovedet, lidt efter på brystet, jeg mærkede, at trykket af pistolen slappedes, og betjenten gik næsten med strakt arm - på min højre side. Så kløede jeg mig under armhulen samtidig med, at jeg skar ansigt, som om noget, der generede mig grusomt. Med venstre hånd krammede jeg strømpen til en lille kugle og ventede på en chance til at smide den ind på en trappeopgang. Det skulle være, når betjenten så over mod det andet fortov - og endelig kom jeg af med strømpen. Nu manglede jeg så at smide den, jeg havde i venstre yderlomme. Pludselig skulle vi over på modsat fortov, og det ville sige, at jeg måtte lade den falde på gaden eller på fortovet. Da vi kom over ga-

den, gik jeg så tæt ud til kantstenen som mulig, og da betjenten pludselig så ind i en butik, lod jeg strømpen falde tæt ind til kantstenen. Så da vi ankom til politistationen og blev nøgen-visiteret, var jeg så uskyldig, som da jeg kom til verden. Russerne så vi ikke mere til, men mine to kammerater fik hver en bøde på et engelsk pund, og samtidig fik de at vide, at hvis de nogensinde gik ned ad landgangen i en russisk havn, ville de blive arresteret, ligegyldigt hvor i Rusland. Den næste dag kom to havnearbejdere ned i matrosmessen og fik rester fra middagen. Mens de spiste, spurgte vi, om de havde set deres to kammerater og forklarede om, hvad der skete dagen før. Da de forstod, hvad der var sket, holdt de op med at spise, og idet de rejste sig, sagde de »nie nie dobra kaputski Sibirien«, idet de drejede hånden om halsen, hvorpå de for ud af messen og op på dækket. Fra den dag vendte alle havnearbejderne os ryggen, hvis vi tiltalte dem, der lyste ligefrem skræk ud af deres øjne. Denne oplevelse var nok til at vi alle holdt op med at smugle. Vi måtte regne med, at portvagten var underrettet, hvilket nok også var tilfældet, da antallet af »invitationer« til at komme ind i vagtstuen steg kraftigt. En aften fik vi en overraskelse oppe i klubben, en kommissær uddelte emblemer med hammer og segl til os menige, fyrbødere og matroser. Vi fik også emblemer med til kammeraterne, der ikke var i land, og adressen på det kommunistiske parti i Danmark, Gothersgade nr. 15,1 tv., som vi kunne skrive til for at blive medlem af partiet, vi fik også en om, at vi huskede at agitere ombord i skibene og i land. Ankommen ombord diskuterede vi, om vi skulle gå med emblemerne til hverdag eller kun i land, men der var flertal for at alle skulle gå med dem til hverdag.

Tredje gang til Newcastle

Vi gik nu til Newcastle for tredje gang, og en dag, jeg arbejdede på båddækket, kom skipperen og talte med mig. Det var om de emblemer, vi havde fået. Han sagde, at han troede, jeg ville være styrmand og fortalte mig, at jeg modarbejdede mig selv, ved at optræde som kommunist og bære emblemet. Jeg forsvarede mig ved at nævne den behandling som kapitalistiske lande gav besætningerne i deres skibe, mens russerne behandlede os som familiemedlemmer, og at der ombord i russiske skibe var fælles messe for alle.

Da jeg senere arbejdede på B & W, viste det sig, at dette kun delvis var rigtigt, for der var to store jalousidøre, som delte messen i to adskilte rum, når skibet var i søen. Et er propaganda, noget andet virkelighed - og hvad med vor russiske lods, der havnede i Sibiriен? Er det menneskeligt? spurgte skipperen. Heldigvis kom 1. styrmand, og dermed var samtalen slut, og med vore oplevelser de sidste dage kunne det være vanskeligt at forsvare det russiske folkedemokrati. Skipperens optræden over for det menige mandskab var ellers en tre-skridts-afstand-holdning, og det var min første og eneste samtale med skipperen. Over for styrmændene var han meget spydig og grov, skældte dem ud for alt muligt, men de kunne ikke svare igen. Jeg har set dem knuge hænderne helt hvide om gelænderet, for havde de sagt ham imod, havde de fået en anmærkning i deres papirer, og intet rederi ville mønstre dem igen. Jeg var ved at revidere mine tanker om at tage styrmandseksamen, for at stå stille og lade sig kalde alt muligt skidt, var ikke mig.

En agterudsejlet går ombord igen

Der var ingen problemer med rejsen til Newcastle, vi kom til samme kaj som sidst. Vi havde fortøjet for og agter og var ved at sætte landgangen ind midtskibs, så lodsen kunne komme fra borde, da vi så og hørte Thor højt gøende løbe frem og tilbage, mens den så ned på kajen. Der gik Pjevs nede med halen lige i vejret, vi kunne se den mjavede, men ikke høre det.

Det blev Thor, der først kom ned ad landgangen, og der blev et kærligt møde med gensidigt slikken, men lidt efter fulgtes de pænt op ad landgangen. Og så fik Pjevs travlt med at spinde og gnide sig op ad de kend-

te bukseben, indtil hovmester og kok kom og inviterede dem på middag. Pjevs var blevet noget slank. Thor fulgte den lige i hælene, og med logrende hale så den op på os, som om den ville sige, det var mig der fandt Pjevs.

Vi lodses mod Arkangelsk

Efter at have losset fik vi ordre om at gå til Arkangelsk oppe i Hvidehavet. Vi var glade for ikke at skulle til Leningrad igen. Nu var det midsommer, og det kunne have sin charme at komme op og se midnatssolen. Vi fik lods fra Lindesnæs i Sydnorge. Den første lods lodsede os,så vidt jeg husker, helt op til Bodø, hvor den anden lods kom ombord og først forlod os ved Hammerfest. Den første var ca. tre døgn ombord, og i den tid fik han så godt som ingen søvn, den længste var kun på to timer, ellers sad han i en lænestol på broen. Det var en fantastisk tur, nogle steder lagde man nakken helt tilbage og så op ad lodrette fjælde, hvor fårene og nordbaggerne gik og græssede på skråningerne. Man tænkte uvilkårligt, at hvis nogle af dem falder ned, havner de på dækket. Visse steder ser man kun lodrette fjelde foran sig, men så varskoer lodsen hårdt styrbord eller bagbord, dampfløjten giver et skingrende hyl, og pludselig er der en passage mellem klipperne. Fløjten lød for at advare modgående skibe, nogle steder er farvandet kun bredt nok til at man med forsigtighed kan passere, og tilmed er der en rivende strøm ved tidevandsskiftet. Vi passerer mange små bygder bestående af træhuse, velholdte og malet i mange farver. Nogle steder er husene bygget ude på pælebroer. Den første nat sad jeg det meste af tiden på dækket og nød solen og udsigten.

Arkangelsk

Det var en meget træt lods, der blev udskiftet med en ny, som blev lige så udmattet, da han havde været ombord i et lige så langt tidsrum som den afløste. Mærkeligt, at det var lovligt at udnytte mennesker på den måde. Da vi havde kvittet lodsen, var solen på himlen hele døgnet, og oppe ved Nordkap lå fem store turistdampere. Da vi ankom til Arkangelsk, sejlede vi gennem byen op ad Dvina floden, hvor vi lagde til kaj ved en meget aflang ø, som lå parallel med flodbredderne. Der var ikke så meget som et skur at se, og på styrbord side, ind ad floden, strakte sig en sump med siv og buske, så langt man kunne se. På modsat side var der en stor skov, og for at komme ind til byen skulle vi ro over til skoven. Der lå nogle træstammer med grene på, vinkelret ud fra land, det var landgangsbroen. Vi skulle laste træstammer, som blev flådet ned ad floden, til Gent i Belgien. Det var interessant at se, hvordan russerne balancerede på de rullende stammer, selv om de havde pigsko på, var arbejdet langtfra ufarligt. Da temperaturen nærmest var som ved Middelhavet, var vi nogle, som badede hver dag, men det kunne Thor ikke lide, den ville redde os. Den første gang vi var ude, sprang Thor ret ud i luften, sådan gjorde vi jo, svømmede hen til den nærmeste og ville sætte kæberne om overarmen eller nakken for at slæbe ham ind, så vi måtte skynde os at dykke om på den anden side af en træstamme. Det blev nødvendigt at sende jollen ud og hente Thor ombord, hvor han blev bundet under protestgøen, men efter et par dage sad han stille - med logrende hale og ørerne frem - som tilskuer når vi badede. En foreslog, at vi skulle prøve at slippe ham løs, måske havde han opdaget, det slet ikke var så farligt for os - og ganske rigtigt. Han svømmede rundt om os som en bekymret hyrdehund og svømmede nogen for langt væk - efter hans mening - blev han hurtigt hentet ind.

Besværlig landgang

Det var noget vanskeligt at komme ind i byen. Først skulle vi roes ind til skoven, derefter gå tyve minutter ad skovvejen, til en sporvognstation med afgang til byen hver halve time. Vi så ingen gitterporte nogen steder. Sømandsklubben kom vi faktisk ikke i, vi havde mistet gnisten. Af smuglergods havde vi kun silkestrømper, og på grund af den store afstand kom

vi ikke så tit i land. En aften, da Wolle og jeg havde været i byen og fået lidt vodka, kom vi og så agterlanternen på sporvognen, da den kørte sidste tur, hvorfor vi tog en heste-drosche. Kusken, der førte den, havde skæg helt ned til bæltestedet. Vi rullede så derudad, og det var første gang jeg kørte sammen med Wolle, som var berømt for aldrig at ville betale for kørsel. Hvad mon han finder på? tænkte jeg. Kusken var imidlertid faldet i søvn, hovedet vippede op og ned i hans store skæg. Så hviskede Wolle, at når vi kom til broen, skulle jeg hoppe ud til bagbord og han til styrbord, hvorpå vi skulle gemme os bag tømmerstablerne, som stod på hver side af vejen. Da tiden var inde, sprang vi begge. Lotte traskede videre og kusken, der åbenbart ikke havde hørt noget, sad stadig og nikkede. Den aften syntes jeg, det var mægtig skægt, men siden skammer jeg mig hver gang jeg tænker på det, hvor var det synd for den gamle mand.

Kødproviant

En aften, da vi havde været i land, lå der en halv okse mellem skovvejen og kajen, hvor vi lagde til med jollen. Den så ikke videre appetitlig ud. Der var lagt sækkelærred om kroppen, det var slidt helt væk på underkanten, det var også gået ud over kødet, som havde fået en tilsætning af mudder og hestepærer. Vi mente, det var noget svineri at smide affald et sted, hvor der færdedes mennesker. Næste dags morgen kom anden styrmand og tørnede os til klokken syv. Vi skulle sætte en redningsbåd i vandet, for at tage ind og hente proviant, og så forstod vi pludselig, at det havde en sammenhæng med oksen, vi havde set. Kok og hovmester fik et større arbejde med at gøre kadaveret rent, for om natten havde der været et dyr, som havde taget godt for sig af bagfjerdingen. Da kødet var parteret, kom det i isskabet, der var isskab mere af navn end af gavn. Vi forude kaldte aldrig kødet andet end »spasippa«, det betyder »ellers tak« på russisk. Vi rørte ikke så meget som en bøf af det, sovsen, syntes vi, havde en mærkelig lugt og smag. Isskabet var under underste bro, så vi holdt øje med kok og hovmester, når de hentede forsyninger, indtil skabet var tømt.

Muntre oplevelser ved Arkangelsk

Redningsbåden blev liggende i vandet, da jollen var for lille, når der var mange der skulle i land. En søndag blev der råbt »Susan ohøj« fra land, der stod en halv snes mand, som ville ombord, og man kunne både se og høre, at de havde vodka med i foretagendet. Den formiddag var jeg bådmand. Kok og hovmester sagde, de ville tage med ind og hente dem, for der kunne godt blive problemer med de fulderikkere. Et øjeblik senere stillede de på dækket, hver med en kødhammer af træ stukket i livremmen, kokken med sin uadskillelige og ualmindelig høje kokkehat fra hotellet. Hjælpen var godt nok tiltrængt, ikke en mand kom ombord ved egen hjælp. Nogle sprang for tidligt og havnede i vandet, der dog ikke var dybere, end man kunne bunde. Andre blev trillet ind over lønningen og blev liggende i bådens bund. Efter reglementet skulle en hjælpe mig med at ro, det var jo en stor båd, og strøm var der, men det var ingen i stand til. Vi blev enige om, at hovmesteren skulle stå så langt agterude, at han lige kunne nå den agterste mand med hammeren, og kokken skulle det samme forude. Alle sang eller holdt propagandataler. En fyrbøder sprang op på agtertoften, hvor hovmesteren ikke kunne nå ham, han fik lige råbt »rød front«, inden han gik udenbords. Jeg skoddede kraftigt, det eneste, der kunne ses af fyrbøderen, var hans oppustede bagdel som en ballon på vandet. Men hovmesteren var kvik, begge hænder ned i ballonen og fyrbøderen fulgte med op, han forsøgte at rejse sig, men fik et gok af hammeren, og så var der ikke mere vrøvl med ham. Kokken fik også bid med hammeren en enkelt gang, så da vi nåede ud til »Susan«, var der nogle, som snorkede. Vi havde endnu ikke fået last, og skibet lå meget højt, landgangen var derfor så stejl, at det ville være for risikabelt at tage gutterne den vej op. Vi fik derfor to mand ekstra til hjælp,

svingede en lossebom over siden og firede den ene tamp af en af gerderne ned i redningsbåden, hvor to mand satte et pælestik om livet af et offer. Vi andre tre hev ham derefter op på dækket, hvor han omgående faldt i søvn igen, og sådan gik det alle de fulde gutter. På afstand må det have lignet en massehenrettelse, når de hængende snurrede rundt i luften med hovedet ned mod brystet, desværre havde vi ingen fotografiapparater. Da alle var kommen ombord, måtte vi til at sortere og anbringe dem, hvor de hørte hjemme. Dem med overkøjerne blev smidt på dørken, de kunne jo falde ned og slå sig ihjel.

En farlig sejltur

En aften var det blevet sent, inden jeg nåede ned til landingspladsen, hvor jeg råbte Susan ohøj flere gange og forsøgte at praje skibet, men forgæves. Vagtmanden sov. Floden var på dette sted omkring 250 m bred, og der var ingen andre både i nærheden, så jeg måtte hjælpe mig selv. Jeg tog to af de sværeste props, 3 m lange, som stod stablet langs skovvejen, dem ville jeg flåde mig ud på, og jeg var så heldig at finde et bræt på ca. en meter, det kunne bruges som den pagaj, jeg manglede. Jeg stod ved flodens bredeste sted, hvor den slog en bugt, hvori »Susan« lå, og ved bredden, hvor der faktisk var strømfrit, men ude var der stærk strøm. Så jeg tog et kabysbestik, ville padle mig langs landet et stykke op mod floden og derefter gå skråt over strømmen, som så ville drive mig ned mod »Susan«. Jeg tog strømper og sko af og hængte dem om nakken, smed de to stykker tømmer i vandet og satte mig overskrævs på dem, hvorefter jeg padlede afsted. Det gik fint, og jeg var ved at være halvvejs ovre, da jeg hørte en buldren, som stadig blev højere. Ved en drejning længere oppe ad floden kom en kæmpe af en hjuldamper til syne, en to-dækker med lys over det hele. Det var, som befandt man sig på Missisippifloden, og det var skovlene, der lavede den frygtelige larm. Flot så det ud, men jeg blev hurtig betænkelig, for ved flodens sving gav han styrbords ror, og jeg kunne se, at vi ville komme på kollisionskurs, da hjuldamperen stadig drejede styrbord over. Hvis han blev ved, måtte jeg sætte fart på for at komme foran, men rorgængeren rettede op, og så var det for sent at nå foran damperen. Jeg skoddede af fuld kraft, samtidig med at jeg råbte »ship ohøj«, men jeg kunne ikke engang høre min egen stemme for larmen og der var heller ikke et menneske at se. Omtrent midtvejs mellem stævn og skovlhjul blev jeg ramt af damperens kraftige bovbølge, der heldigvis kastede mig tilbage for ellers var jeg røget ind i skovlhjulet. De to stykker tømmer, jeg sad på, gled fra hinanden, og jeg smed mig forover, hvorved jeg mistede padlebrættet, mens jeg fortvivlet forsøgte at få armene om tømmeret. Med hovedet i vandet lå jeg med armene strakt ud og fik endelig hold på tømmeret, hvormed jeg så var reddet. Det er fantastisk, hvor hurtig tanker farer gennem hovedet. Jeg havde været sikker på, at nu var det slut. Jeg kunne nok ikke forvente, at Vorherre ville lade mig slippe endnu engang, jeg var sikker på jeg i stedet for at drukne, ville blive malet i stumper og stykker af skovlhjulet. Jeg fik en frygtelig kvalme. De andre gange, jeg var i fare, syntes jeg ikke, jeg havde følt noget særligt, men denne gang var der virkelig ved at gå panik i mig. Jeg tror, det var udsigten til at blive lavet til hakkebøf, der gjorde det.

Mens jeg drev forbi »Susan«, prajede jeg uden resultat. Da jeg kun havde hænderne at padle med og strømmen var ret stærk, passerede jeg hurtigt forbi skibet, og det varede længe, inden jeg endelig fik fast grund under fødderne ved øens bred. Der var et langt stykke at gå tilbage til »Susan«, og hvor var jeg dog træt, men solopgangen denne morgen forekom mig at være den skønneste solopgang, jeg har oplevet. Vel ombord i »Susan« igen, skulle jeg tørne til klokken syv, og andenstyrmand viste sig da meget forstående over for mig, han sagde, at der trængte til at blive ryddet op i poopen - det er agterskibet - hvad jeg kunne gøre. Det gjorde jeg på den måde, at jeg

trak lugen på plads efter mig, lavede mig et godt sengested og sov, til styrmanden purrede mig lige før middag.

Vi mister »Thor« og »Pjevs« i Gent

Da vi var lastet, gik turen til Gent i Belgien. Den eneste oplevelse, vi havde under vejs, var, at da vi kom fra Hvidehavet og rundede Kolahalvøen tæt under land, så vi en stor gråbjørn gå og snuse i strandkanten. Vi hilste på den ved, at skipperen trak i Dampfløjten, men den løftede bare hovedet og så ud på os, som om den ville sige, skrub af, her bor jeg, og det gjorde vi så.

I Gent mistede vi desværre Thor, den var gået i land sammen med kokken, der skulle købe nogle småting. Thor var så uheldig at blive påkørt af en sporvogn på bagpartiet, og så måtte en betjent skyde den. Kokken, der havde sin store hvide hue på og hvidt forklæde, måtte grædende tage hunden på nakken og bære den ombord, hvor en fyrbøder smed den ind i fyret. Det var en sorgens dag for de fleste af os. Dagen efter var Pjevs deprimeret, den gik rastløs rundt og så op på os og mjavede, som om den ville spørge, hvor Thor var. To dage efter var også Pjevs borte. Det er mærkeligt, men savnet af de to dyr skabte en virkelig tomhedsfølelse i os.

Igen Arkangelsk - Gent - og omvendt

Imidlertid blev »Susan« udlosset, og med ordre til Arkangelsk gik det igen nordpå, desværre med både regn og tåge op gennem Skærgården. Ved ankomsten til Arkangelsk blev vi denne gang lagt på svaj i yderhavnen, hvor det også var stammer, vi lastede. Dette forløb uden nævneværdige oplevelser, men det var ved at blive koldt, og derfor kom der ekstra fart på lastningen, for begynder frosten, kan skibene fryse inde på få dage. Den 1. oktober var der is over hele havnen - det er den eneste dato, jeg husker nøjagtigt - og om aftenen ved ni-tiden lettede vi anker, nu gjaldt det om at komme gennem Hvidehavet inden isen lukkede det. Vejret var nogenlunde, indtil vi havde passeret Nordkap, da vinden fra vest-sydvest friskede op til storm. Det var for farligt at holde ind bag skærgårdens øer, for mellem dem står Atlanten lige ind, og lods var der ikke at få før Bodø. Klokken tre om eftermiddagen var det mørkt, og der kom kraftige snebyger. Da gjaldt det bare om at holde stævnen op i vinden og komme så langt væk som muligt. Havde vi været længere ude til søs, kunne man måske have nøjedes med at gå halv kraft frem på skruen, så skibet lige holdt styrefart, men vi var nødt til at gå fuld fart. Derfor begravede »Susan« sit forskib flere gange helt hen til forkant af underbroen. Vi havde sytten fod dækslast og »Susan« var et langt smalt skib, gik noget af dækslasten overbord, var der stor fare for at kæntre. Efter at en hård sø var gået over forskibet, strømmede søvandet ned i lukafet forude, og en luftventil var brækket af. Farten blev sat ned og skipperen gav ordre til, at besætningen forude skulle tage deres madrasser med hen midtskibs, hvor vi så kunne sove nede i kulbunkeren. I to nætter sov vi dernede, så flovede det så meget af, at det var til at komme forud. Da vi kom hen til bakken så vi, at wirerullerne dér var brækket af og lå mellem tømmeret og agterkant af bakken. I lukafet stod vandet op i underkøjerne, når skibet krængede over. Heldigvis blev det en rolig sejlads resten af turen, og da »Susan« ankom til Gent, var alt vel ombord. Men hver gang vi så en kat på afstand, troede vi det var Pjevs, men det var det aldrig. Den har nok stiftet familie, og eftersom alle katte taler eperanto, klarede den sig sikkert fint.

Oplevelser i Spanien

Fra Gent gik vi til en lille by, der ligger fem-seks kilometer nord for Bilbao i Nordspanien, hvortil vi ankom en lørdag. Om aftenen ville vi til Bilbao og gik derfor ind på et værtshus for at telefonere efter to taxier. Alle tog vi en øl, mens vi ventede, og det blev ef-

terhånden til mange, fordi der gik et par timer, i løbet af hvilke vi flere gange havde skældt værten ud, fordi der ingen vogne kom, selv om han lod som om han bestilte dem. Han skældte, bandede, slog i bordet, stampede i gulvet, han burde have været skuespiller. Men endelig kom der to vogne, og da var vi blevet så mange, at vi måtte sidde på skødet af hinanden. Vi blev snart læsset af ved et hotel, hvor man kunne få alt hvad hjertet måtte begære. Senere på aftenen havnede vi i et etablissement, hvor der var opvisning af forskellige danse, blandt andet mavedans. Mens vi ventede på at forestillingen skulle begynde, så vi pludselig vores kammerat Wolle vandre rundt mellem rækkerne på strømpefødder, og med højre hånd holdt han sine nyeste amerikanersko i vejret og udbød dem til salg. Vi andre dukkede os lidt, vi brød os ikke om at blive smidt ud, førend vi havde set mavedansen. Men pludselig var Wolle væk, vi trak vejret lettet og glemte ham hurtigt, for nu begyndte forestillingen. Tæppet til scenen var delt i to, og de, der optrådte, trak det til side i midten. Danserinderne kom på scenen, selvfølgelig med det mindst mulige tøj på, og de var lige kommen godt igang, da tæppet bag dem forsigtigt blev trukket til side - af Wolle, på strømpesokker. Han blev dybt betaget af alle de bare numser, hans øjne rullede rundt. Samtidig med at han slikkede sig om munden, begyndte han at danse mavedans i takt med pigerne, hvilket han gjorde fantastisk godt. Pigerne stod i et stort V ud mod scenen, med ansigterne mod publikum, og da Wolle holdt sig bagved, var det kun publikum, som så, hvad der foregik. Salen bragede af latter og klapsalver, der var vist ikke et tørt øje. Pigerne troede det var dem, klapsalverne gjaldt, så de vred sig ekstra godt og lo hjerteligt med. Men pludselig kom tre spaniolere ind på scenen, og hver slog en klo i nakken på Wolle og trak ham bagover, men han nåede at vinke til publikum, hvilket igen udløste et bragende bifald. Til gengæld hvinede dansepigerne som stukne grise, da de for ud fra scenen. Nix mere opvisning den aften.

Endelig hjem til »Susan«

Vi blev spredt rundt om i byen i løbet af natten, men hen på formiddagen mødte jeg »Svimmel«. Vi var stadigvæk noget kapitalstærke, så vi skyllede en god frokost ned, og da den var betalt, havde vi halvanden peseta, det var den gang otteoghalvfems øre tilbage. Vi havde ellers regnet med at tage en vogn tilbage til Louisianne, men det var der altså ikke penge til. Nå - pyt med det, det var solskin, og senoritaerne smilede og vinkede, det var dog kun til, vi sagde »plata finito« - det er slut med pengene - så stivnede smilene. Vi anede ikke, hvilken vej vi skulle tage for at komme ombord, men da floden går midt gennem Bilbao, blev vi enige om at gå langs strømmen udad, for på et eller andet tidspunkt ville vi så komme til skibet, når vi havde floden på højre side. Det gik godt et stykke tid, til vi stødte på et tre meter højt jerngitter, som gik ud i floden. Der var en rivende strøm, og da vi syntes, det var for farligt at svømme, blev vi nødt til at følge gitteret op mod byen, til det endte ved en mur på en stor slotsplads. Et halvt hundrede meter fra slottet var en stor gitterport åben ind mod en park, og ved porten var der et skilderhus og en soldat med hjelm og gevær. På turen op fra floden havde vi set, at der var masser af træer og buske at skjule sig mellem på vej tilbage til flodbredden, men hvordan vi kom gennem porten uden at blive opdaget, var et problem. Dets løsning kom i form af en avisdreng, der råbte »papella, papella«, og i skjul af buskene så vi soldaten kalde på drengen og købe en avis. Derpå satte han geværet ind i skilderhuset, og med ryggen vendt mod os begyndte han at læse avisen. Der var vel tredive meter at løbe, indtil vi kunne være i dækning af buskene i parken, og vi løb. Skildvagten må have hørt os, for han vrælede et eller andet efter os, og vi hørte han tog ladegreb på geværet og derpå bragene af to skud og piben af projektiler, der lød 2 biimm i luften over os, så han skød ikke med løst krudt. Imens var vi nået ned over en skrænt med buske foroven. Nu skal vi til at være skuespillere, ellers risikerer vi at få blyforgiftning, sagde jeg til »Svim-

mel«, vi må lade som om vi er kanonfulde - vi var nok på øjeblikke blevet næsten ædru. Og så rablede vi spansk, engelsk og russisk af os, mens vi dinglede afsted. Pludselig myldrede det med soldater rundt om os, men de sænkede hurtigt geværerne og lo ad os, og jeg måtte forklare, at vi var kommet om natten og ikke kunne finde ombord. Jeg troede, jeg talte tålelig spansk, men de var ved at knække sammen af grin, der var nok lige så stor forskel på sproget i Nord- og Sydspanien som på vestjydsk og københavnsk. Vi fulgtes med soldaterne ned til floden og blev låset ud gennem gitterporten, hvorefter vi travede langs floden til vi nåede »Susan«.

Nytårsaften i Séte

Næste tur gik til Séte på den franske middelhavskyst, dér holdt vi nytårsaften på et hotel. I anledning af nytåret var en masse piger mødt op, og på slaget 12 blev lyset slukket, hvilket vi ikke var forberedt på. Pigerne overfaldt de mandlige gæster, og jeg aner ikke om der var tre eller fem der forsøgte at rive alt mit tøj af, men inden jeg blev helt afklædt, kom lyset igen. Det, der var foregået, var en konkurrence om, hvilket hold piger, der kunne fremstille den mest afklædte mand og vinde den udstillede præmie.

Erts fra Huelva til Ålborg

Fra Séte gik vi til Huelva i Sydspanien og lastede erts til Ålborg. I Huelva var der om sommeren gået en haj op ad floden og ind i havnen, hvor den snuppede benet af en mand. Efter lastning og en begivenhedsløs rejse til Ålborg, ankom vi der den 30. januar 1932. Mange familiemedlemmer var mødt op, da vi gik til kaj, og blandt dem var anden styrmands kone og to børn på vel fire-seks år, som knugede deres far til sig. Den menige besætning blev afmønstret, og da vi om eftermiddagen gik i land med vore køjesække, mødte vi anden styrmand, som vi lige ville sige farvel til. Han lignede nu en syg mand. Der var kommet telegram fra rederiet, at han skulle tage morgenekspressen til Hamborg den næste dag og gå ombord i et skib til Østen. Det var næsten ensbetydende med, at der ville gå fem år inden han så sin familie igen. Jeg svor på, jeg ikke ville være styrmand. At man skulle hundses med ombord og så ikke engang få fireogtyve timers familieliv efter over et år i udenrigsfart og derefter måske sejle fem år på Østen, det var ikke noget for mig. Nej tak, så hellere droppe styrmandseksamen.

Hyreanvisning - arbejdsløshed

I 1930erne, under den store arbejdsløshed, var det meget vanskeligt at få hyre, det gik efter et auktionssystem. Havde man været arbejdsløs i hundrede dage, havde man hundrede kontrol-stempler. Når der i sømandsforbundet i Herluf Trollesgade 5 tændtes lys i feltet M på en lystavle og klokken ringede, betød det, at en matroshyre var ledig. Så åbnede kontrolbestyreren, Thorvald, en luge og råbte f.eks.: en matros til »Marie Toft«, hvorpå budene faldt ligesom ved en auktion, og den højest bydende - det vil sige den med flest stempler - fik jobbet. Hyrer til rutebåde gik altid meget højt, kunne kræve helt op til tolvhundrede stempler. Man kunne ind imellem være heldig at få daglønsarbejde på skibe i havnen, ferie eller sygeafløsning i skibene, men det krævede faktisk, at man skulle sidde i forbundslokalet fra klokken otte morgen til fem aften. Det kunne være meget deprimerende, og fik man en hyre på sygeafløsning, håbede man naturligvis, at den man afløste aldrig satte sine ben på dækket igen. Man løb også den risiko, at afløsningen strakte sig ud over enogtyve dage, og så mistede man alle sine stempler, hvilket jeg oplevede.

I dag tales der meget om at vi er tilbage i fattig-30erne, nej, det passer ikke, vi er velhavere mod, hvad vi var dengang. Mange menneskers højeste ønske var da at få råd til at købe en cykel, og understøttelsen var på atten-tyve kroner om ugen, og man havde otte karensdage.

I september-oktober averterede Københavns Kommune med, at der en bestemt dag udleveredes sne

kort - de gav ret til snerydningsarbejde - forskellige steder i byen. Den pågældende dag mødte jeg en time før, der blev lukket op, og da stod vi fire mand i geled. I tre timer stod vi i kø så tæt, at man kunne mærke bagmandens ånde i nakken, før vi fik vort snekort. Da vinteren og sneen kom, mødte jeg en halv time før, der blev åbnet for antagelse af folk til snerydning, men da gik det hurtigt. Jeg afleverede mit snekort og fik det halve tilbage samt en skovl, og jeg var heldig, for jeg var en af de sidste som fik arbejde. Mange gik skuffede hjem og måtte forsøge næste dag.

Den arbejdsløses vilkår

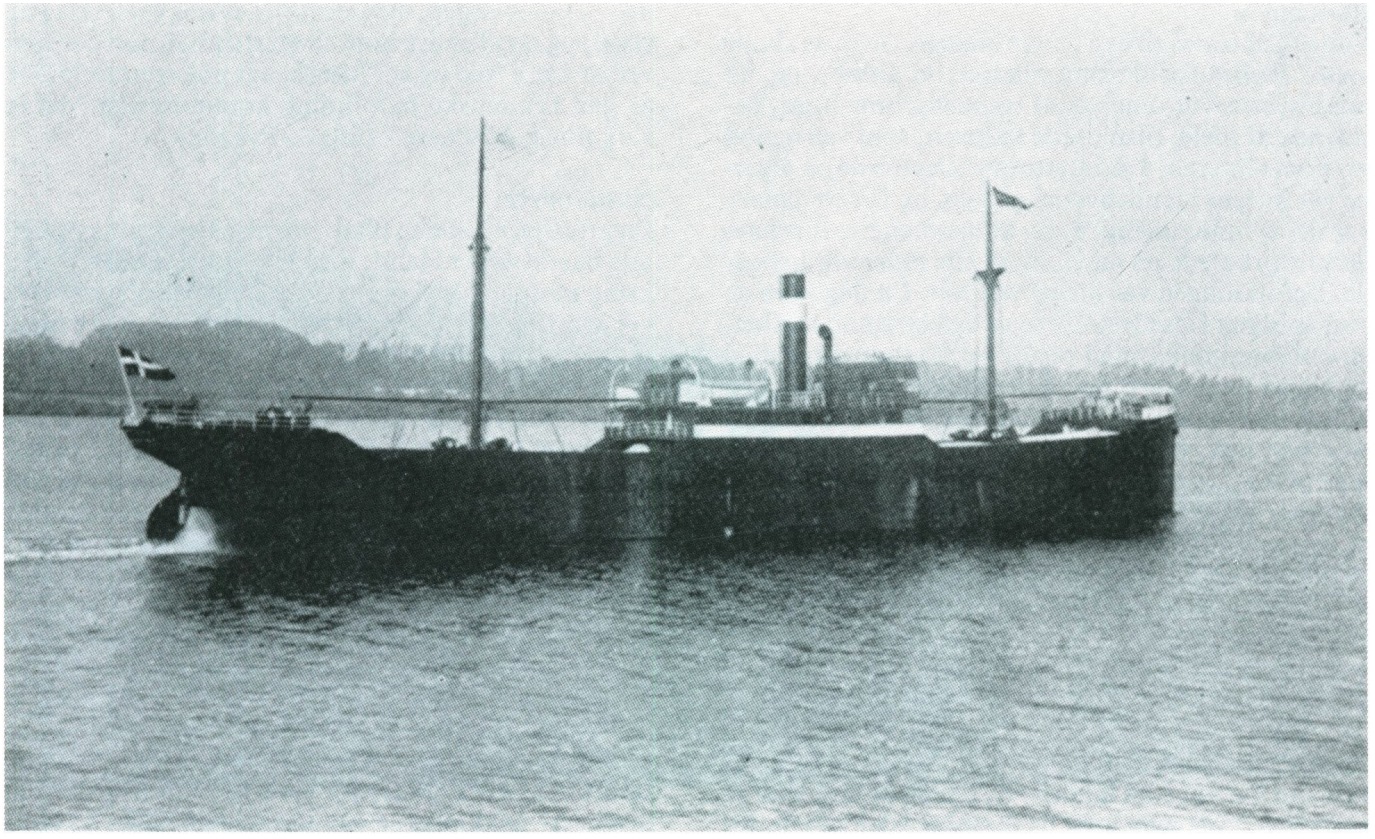
Man søgte arbejde mange steder. Det første sted var kiosken på Rådhuspladsen, klokken fire om morgenen, sammen med mange andre. Vi studerede rubrikken »Plads ledig«. Nogle steder var der åbent klokken seks for arbejdssøgende, men ellers gik den daglige tur ud til værftsbroen ved enden af Prinsessegade, hvor der måske blev antaget arbejdskraft. Når man var blevet vinket af der klokken kvart i syv, spurtede man på cykel ud ad Refshalevej til B&W, der antog folk klokken syv. Vi stillede da op i tre rækker ned ad Riggergaden med ryggen mod muren, omkring tohundrede mand. Klokken syv kom pladsformanden Hof - en modbydelig karl - med hænderne på ryggen, slentrende ned langs rækkerne for pludselig at standse op og se på en mand, der stod inderst ved muren. Den iagttagne blev nervøs og begyndte at røre sig, hvorefter formanden sagde, hva'fa'en er der i vejen med dig, er du ved at pisse i bukserne? Derefter slentrede Hof videre for at standse længere nede ved rækkerne, hvor det samme gentog sig, bortset fra at han forandrede det til, er du ved at skide i bukserne? Når han havde været rækken igennem, slentrede han lige så langsomt tilbage, stirrende på de ulykkelige mennesker, for tilsidst at sige, der er ingen arbejde i dag. Dengang kunne man læse i aviserne: 500 kr. i dusør til den der kan give mig fast arbejde, ligegyldigt hvad slags, lagerarbejde, renovation, alt har interesse. Det var, hvad man nu kalder »de gode gamle dage«.

Ombord i »Marie Toft«

Nå - det var et ret stort sidespring. Jeg blev imidlertid forhyret med rederiet Jutlandias »Marie Toft« og håbede, det ville vare mindst et år. Vi gik til Rotterdam og lastede korn til rumænske pladser ved Donau. »Marie Toft« var en ældre dame på ca. 2.500 tons, som ikke forhastede sig, gjorde kun 5 knob i smult vande, og da vi havde passeret Gibraltarstrædet, friskede det op til storm fra nordøst. Hun var da ved at lægge sig til hvile på Nordafrikas klipper, vi var så klods på dem, at vi kunne se brændingen. Skipperen, hvis navn var J. Ørum, var lidt til en side. Hans bedste fornøjelse var at have sin hund med på broen, når der skulle løses af ved roret, og det var jo hver time. Hunden var et sort gadekryds af en schæfer og noget andet, med store skabede pletter på hver side, og ondskabsfuld. Når han, som skulle afløse ved roret, var på vej op ad lejderen, stod hunden på brodækket og snerrede ad ham ved øverste trin, og det varede altid noget, inden skipperen kaldte hunden til sig. Man kunne se han ligefrem stod og nød situationen. Havde vi nægtet at gå på broen, var vi blevet anklaget for mytteri, for vi kunne jo ikke være sikker på, at vi havde styrmændene på vor side, det turde de sikkert ikke. Aldrig har jeg set eller hørt en sådan foragt for sit mandskab, som denne skipper kunne udvise. Slavensky i »Susan Mærsk«, var en engel i sammenligning med ham.

Middelhavet og Donau

På vej gennem Middelhavet havde vi lagt mærke til, at kokken havde en høj trætønde stående inde i kabyssen, hvori alt mulig madaffald, endeskiver af spegepølser med snor, osteskorper, gammelt brød og kasseret pålæg havnede. I andre skibe plejede den slags at blive lempet ud over siden til mågerne. En dag, da vi fik suppe, var det tydeligt, at den var lavet



S/S »Marie Toft« bygget i 1928, Hoboken.

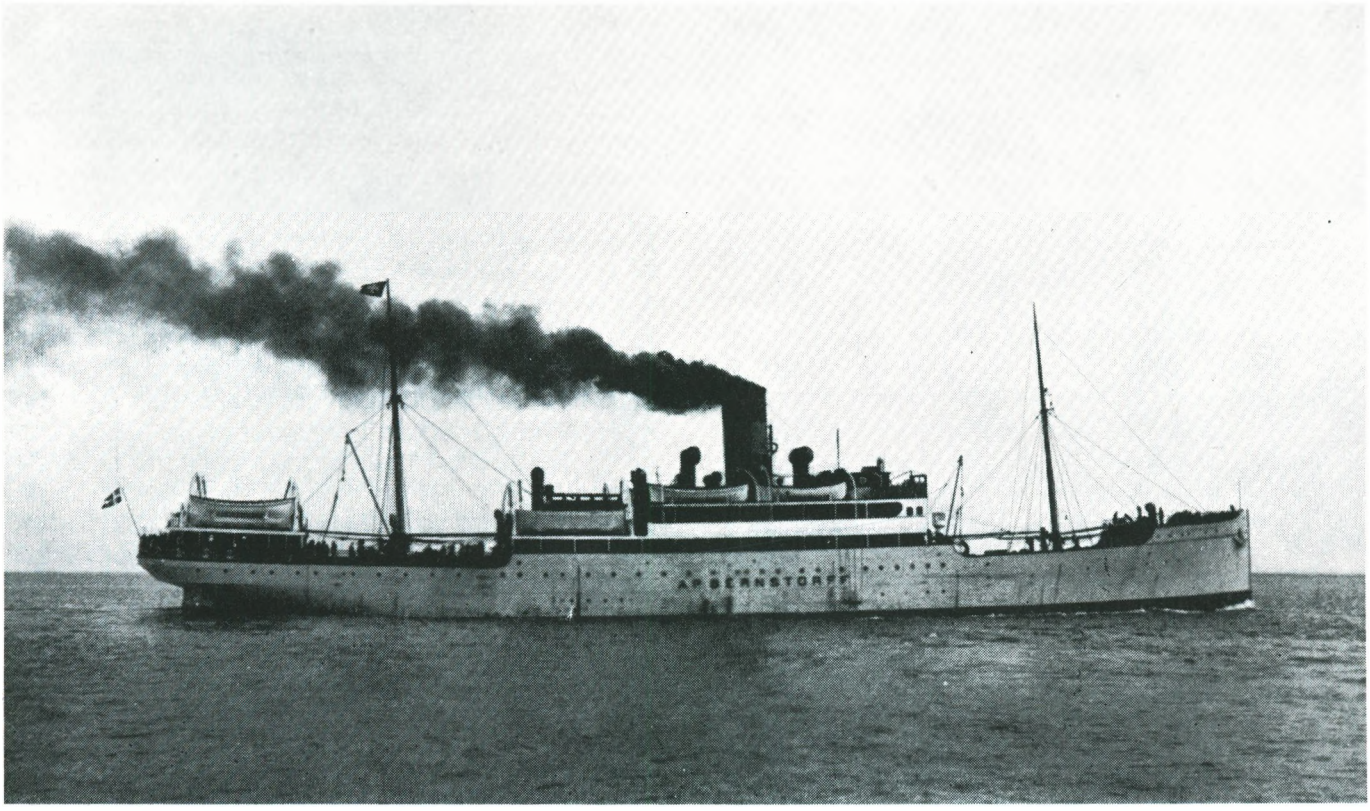
på affaldet, og så var formålet med kokkens sparsommelighed afsløret. Ved ankomsten til Donau fik vi at vide, at losningen skulle foregå ved små landsbyer op ad floden og ad bifloder. Når vi var udlosset, skulle vi laste majs til Moss i Norge, ligeledes på forskellige pladser, og det var jeg godt tilfreds med, da jeg så ville få set mig omkring. Vi skulle mere end halvfems sømil op ad selve Donau, så det tegnede til at blive spændende. På begge sider af floden var der diger af vel to og en halv meters højde, og bag dem sås kun siv og rør horisonten rundt, så man følte sig næsten, som var man på Atlanten. Det varede flere timer, inden vi så rigtigt land i horisonten, indtil da var alt omkring os sumpe. Oven på digerne sås der til tider runde lerhytter, hvis indgang var dækket af sækkelærred og med tilsyneladende forskellige antal af indvånere. Der sås dog altid en mand, sommetider også en kone, men en eller to langbenede hunde, foruden høns, ænder og grise, var der ved hvert hus. Mennesker og dyr havde fælles indgang, og ved alle huse hang et par fiskenet. Det er ubegribeligt, hvordan disse mennesker overlevede vinteren, vi ankom sidst i april, og floden var først blevet isfri et par dage inden vi kom.

Rumænien
Endelig nåede vi til den første landsby, hvor vi skulle losse. Fælles for de små pladser, vi anløb, var, at landsbyerne var omgivet af tre meter høje hegn, bestående af pæle, tilspidsede foroven, som værn mod ulve om vinteren. I modsætning til hytterne på digerne var husene i landsbyerne af sten, og for os danske var det ejendommeligt at se, at hvert eneste hus havde en storkerede på taget, og at alle reder var beboede. Befolkningen var meget uoplyst. En dag kom en snes soldater i lasede uniformer og betragtede skibet, en befalingsmand med pistol og flodhestepisk med en meget lang snert, gav vi to pakker cigaretter, for at han kunne dele ud til soldaterne. Men det misforstod han helt, han udstedte en ordre og slog et slag med pisken, så den snoede sig om halsen på en af soldaterne, som selvfølgelig jamrede. Så sprang vi dog til og rev cigaretterne fra ham og delte dem selv ud, så alle fik nogle. Han så først meget forbavset ud, men blev derefter rød i hovedet af arrigskab og kommanderede omkring, march, og så kunne han bruge pisken, som det passede ham. Hvad der skulle være til glæde, blev til fortræd.

Værtshusballade
Selv om der var små landsbyer, havde de dog hver et værtshus, hvor man mest drak rumænsk hvidvin. En aften, da vi sad og hyggede os og skiftevis gav en omgang, ville en fyrbøder ikke betale sin omgang. Han havde den særhed, at når han havde fået noget at drikke, ville han ikke betale sin omgang, selvom det var hans tur. Det gentog sig denne aften, men så rejste en af gutterne sig, tog ham i nakken og kaldte ham en forbandet kommunist. Ved ordet kommunist sprang hele forsamlingen op, og værten, en stor araber med rød fez på hovedet, stak armen ind under bardisken og hev en lang knippel frem. Det var af den slags, det ridende politi bruger, og han pegede med kniplen på fyrbøderen og sagde kommunist. Vi måtte omgående hale fyrbøderen ud ad døren og bugsere ham ombord. Værtshusgæsterne fulgte os lige til landgangen, men de nøjedes dog med skrig og skrål, og da vi andre kom til værtshuset, var der igen ved at være fred og ro. Mærkeligt nok stemte 95,5% af den rumænske befolkning kommunistisk ved et valg nogle år senere - ifølge »Pravda«.

Natteroderi
En aften på en anden plads, da hele besætningen forude havde været i land, men gik samlet ombord omkring midnat fik vi igen en dramatisk oplevelse. På vej ind i gangen under bakken, hørte vi noget rumstere i malerskabet under dørken forude. En sagde, at det måtte være tyveknægte, og at de skulle have tærsk. Han fik fat i en søvnig lommelygte, og en anden tog et kosteskaft. En mand var imidlertid på vej op fra malerskabet med en stærk lommelygte, der blændede os. Da hans bryst var i højde med dørken og matrosen stod klar til at give ham en på pullerten, opdagede vi, at det var skipperen, og så blev der råbt: hvad i helvede laver De her på denne tid af døgnet, tror De vi er tyveknægte? hvorfor checker De ikke lageret af om dagen. Kaptajnen sagde ikke et ord, men lynende gal var han, og det samme var vi. Muligvis ville han hente et par bøtter maling for selv at sælge dem, og når lageret så senere blev gjort op, skulle vi andre knaldes for tyveriet. Naturligvis ville ingen tro, at skipperen var gerningsmanden. Vi kom så langt op ad Donau, at både landskaberne og byerne så almindeligt europæiske ud. Bortset fra, at vi et sted var i et meget stort cirkus af international standard, oplevede vi intet på rejsen fra Donau til Norge.

Opsigelse i Moss, afmønstring i Frederikshavn
Da vi kom til Moss, fik vi vores syv dages opsigelse. Vi spurgte, om vi ikke kunne få lov at blive ombord, men vi fik alle blankt nej. Den 20. maj 1933 blev vi afmønstret i Frederikshavn, hyren havde været så kortvarig, at jeg var ringere stillet, end da jeg udmønstrede, dengang stod jeg dog med omkring tohundrede stempler.



S/S »A. P. Bernstorff«.

Hyre i Rouen? - Kammerater?

Vi var tre der afmønstrede samme dag fra »Marie Toft«. To letmatroser fra »Marie Toft«, som hørte hjemme i henholdsvis Sønderborg og Mariager, og jeg blev enige om, at vi i stedet for at rejse til København og begynde og stemple forfra, ville tage til Rouen i Frankrig. Der var større chance for at komme ud at sejle derfra, og da vi havde penge, behøvede vi ikke gå på bummen. Cirka fjorten dage senere mødtes vi ombord i DFDS' »A. P. Bernstorff« i Esbjerg, hvor vi traf en fyrbøder og en matros fra Odense, som også skulle til Rouen. »A. P. Berndtorff« sejlede på ruten Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk, hvorfra vi ville fortsætte med tog til Rouen. Dagen efter afsejlingen fra Esbjerg anløb vi om formiddagen Antwerpen, og da »Bernstorff« ikke skulle afgå før klokken fire om eftermiddagen, ville kammeraterne lige op og have en øl. Jeg protesterede, men jeg ville ikke skille mig ud fra flokken, og gik med, selv om det var med bange anelser. Og det var med rette - dér hvor vi havnede, var der billard og en gammel måtteluder, som efter første omgang øl sprang op på et af bordene og udførte en slags mavedans, mens hun hev godt op i undermærssejlene. Jeg forsøgte flere gange at få

kammeraterne til at stoppe med bestilling af øl, for billardbordet var efterhånden fyldt helt op. Men de var umulige at stoppe. Vi kan da ikke gå før, der er drukket op, sagde de - vi bliver agterudsejlet, prosterede jeg. Gå ad helvede til, vraget sejler ikke inden vi kommer svarede mine kære kammerater. Havde jeg gjort, som fornuften bød mig, var jeg gået forlængst, men jeg var også klar over, at i så fald kunne jeg ikke vise mig på forbundet mere. Klokken halvfire forsøgte jeg igen at få fyrene med, men med samme negative resultat, og jeg fik desuden at vide, at jeg var en dårlig kammerat. Endelig klokken fem stod vi nede på kajen og så røgen fra »Bernstorff«s skorsten ude i det fjerne. Kammeraterne blev betydeligt afdæmpede. Desværre viste det sig, at ingen af dem havde en øre tilbage - ikke engang ombord i »Bernstorff«, hvor jeg dog havde firehundrede kroner foruden en dansk tier i lommen. Jeg fortrød bitterligt at jeg ikke havde ladet de fulderikker sejle deres egen sø. Vi holdt skibsråd og blev enige om at gå op på DFDS' kontor, som ikke lukkede før klokken seks og sige, at vi var blevet agterudsejlet og gerne ville have vores pas returneret til Antwerpen. Det blev lovet os, men da vi skulle til at gå ud ad døren, spurgte et lyst hoved blandt kontorpersonalet mistænksomt, om vi hørte til besætningen på »Bernstorff« - vi gik nemlig alle med sømandsforbundets emblemer i jakkeopslaget. Vi måtte jo desværre svare nej, og da hylede hele kontorpersonalet af grin og så blev vi bedt om at gå ad helvede til, for som passagerer ragede vi dem ikke en pind, men de ville dog strække sig til at anmode tolderne i Dunkirk om at åbne vores bagage og sende passene til Antwerpen. Det ville der nok gå to/tre dage med. Så gik vi med den besked, og nede på gaden holdt vi skibsråd igen. At stå i et fremmed land uden penge og pas kan være en alvorlig sag. Til sidst blev vi enige om at gå hen til det norske sømandshjem og sige, at vi var blevet henvist af DFDS til pension, til vi fik vore pas. Det var en slyngelstreg vi lavede, men vi fik kost og logi i tre dage, hvorefter vi forsvandt.

På bummen i Dunkirk

Penge til togrejsen til Dunkirk fik vi ved, at jeg fik min tier vekslet og ved salg af mit armbåndsur. Ved ankomsten til Dunkirk blev min kuffert åbnet først, for at vi kunne få penge - 100 franc - til indløsning af bagagen. Vi skulle have fast bopæl, ellers blev vi arresteret, og derfor måtte jeg betale 500 franc for logi til os, og så havde jeg ti kroner tilbage. Dem ville jeg veksle og kun bruge, hvis vi direkte sultede. Jeg fik megen ros og skulderklap af mine såkaldte kammerater, de skulle aldrig glemme mig, og så snart en af dem fik hyre, skulle jeg få mine penge. Vi fik logi hos en svensker, der havde en restauration og var fransk gift.

Mens vi ventede på hyre, tog vi ud til badestranden nord for byen, hvor englænderne blev jaget i havet under anden verdenskrig. Det var forfriskende, men tog på kræfterne. Hvis vi ikke havde fået noget at spise hele dagen, købte jeg om aftenen nogle store vafler til os. De var med snittede kartofler kogt i olivenolie, de var fantastisk stimulerende. Vi havde regnet med at få det meste af vores mad ombord i skibe, men det var vanskeligt. Nogle store både havde pistolbevæbnet vagt, så vi ikke kunne komme ombord og mange engelske både var bemandede med kinesere eller malajer, der var intet at få. Der anløb flere svenske både, men bare vi nærmede os landgangen, kom en styrmand farende og skældte ud og truede med øretæver. En dag anløb en dansk båd - jeg har glemt navnet, og vi glædede os til en gang dansk mad, for vi havde ikke spist noget i to døgn. Vi gik ombord og spurgte pænt, om vi måtte få resterne fra middagen for vi havde ikke fået mad i et par dage, stemningen var trykket, og vi fik at vide, at det var bedst at vi gik i land, og der blev ikke sagt noget om madrester. Vi opgav dog ikke håbet, men ventede på kajen udfor mandskabskamrene forude. Pludselig åbnedes et køøje ind mod kajen og ud blev tømt en bakke kogte kartofler, én med sovs og frikadeller, og til sidst en bakke sødsuppe med svesker og rosiner. Vi var lamslåede og kunne ikke sige et ord, men om

aftenen lå vi skjult bag træstabler til midnat fordi vi ville »hilse« på besætningen. Heldigvis kom dog ingen af dem i land.

Salt

Derefter skiftede vi taktik, og spredte os, fordi en mand eller to lettere fik mad i et skib end fem. Ved indsejlingen til havnen lå en høj, som var resterne af et gammelt fort, hvorfra vi kunne kontrollere indgående skibe, og der skulle vi mødes for at dele den indsamlede proviant, hvis vi fik nogen. En dag, da jeg havde uheld og ingen proviant fik, og var på vej hen mod højen, så jeg tampen af en franskbrødsskorpe stikke op gennem noget kulstøv. Jeg trak den op og tænk, skorpen var så lang som hele omkredsen af brødet, kun brækket et sted, men fuld af kulstøv. Jeg skyllede det værste af under en vandhane og spiste brødet, det var en himmerigsmundfuld. Da jeg nærmede mig højen, lå de andre på maven og så ud over havet. Da jeg kom nærmere, så jeg at de alle fire spiste på fuld kraft, til én pludselig sagde - ordene nåede mig med vinden - Gudnitz kommer, og da, som på kommando, røg deres arme ind under jakkerne. Da jeg kom op på højen, spurgte jeg, om de havde fået proviant, men det havde de ikke, lød svaret. Og så var min dårlige samvittighed over selv at have spist brødet væk.

»Frimærker på ryggen«

Fjorten dage senere holdt jeg udkig ved indsejlingen, men på grund af mørke gik jeg tilbage til vort logi. Da jeg nærmede mig caféen, hørte jeg musik og skrål, og jeg fik næsten hjertebanken, for det betød sikkert, at der var en, som havde fået hyre. Da jeg kom ind, hoppede værtens kone rundt på bordet, øl var der rigeligt af, og en stak tallerkener viste, at det havde været et rigtigt smørrebrødsbord. Men alt var spist op, så der kunne ikke engang blive et halvt stykke til mig, de havde ikke mere, blev der sagt. Forklaringen på festen var, at de to mand fra Odense havde været på det danske konsulat og »fået frimærker« på ryggen, som det kaldtes, hvad der betød hjemsendelse på konsulatets regning mod senere at efterbetale omkostningerne til staten. Derefter havde de to »gentlemen« - uden om mig - lavet en aftale med værten. Den gik ud på, at da de rejste fjorten dage før det tidspunkt hvortil der var betalt for deres logi - af mig - skulle de inden afrejsen have lov til at spise og drikke for hundrede franc. Det var det, de havde gjort sammen med de to »kammerater« fra »Marie Toft«. At det var mig der havde betalt for deres logi, og som skulle have haft de to hundrede franc, de jo skyldte mig, så de elegant bort fra. Jeg blev desperat. Havde jeg haft et jagtgevær, havde jeg skudt de to fyre, tror jeg - hvad var de kommunistiske slagord, »solidaritet«, »kammeratskab«, værd. Det var kun fraser.

Flinke nordmænd

Vi var så heldige, at der en dag anløb en stor nordmand, en af rederiet Vilhelmsens både, og vi var på kajen, da den kom ind. Vi talte med nogle af besætningen, som stod agterude, og de inviterede os ombord. Vi måtte gøre dem opmærksom på, at der desværre allerede var sat vagt ombord ved landgangen, egyptere, som vi ikke syntes om. En matros sagde straks, det ordner jeg, jeg henter jer. Han kom ned, og vi fik besked på bare at følge lige efter ham, og hvis vagten lavede vrøvl, ville han få en søforklaring om, at vi var nye besætningsmedlemmer. Da vi gik op ad landgangen, veg vagtsmanden til side for matrosen, men stillede sig i vejen for os, og så var matrosen der straks. Han skældte vagtsmanden ud, og lod ham vide at han ikke skulle forhindre de nye besætningsmedlemmer i at komme ombord. Så snart, vi kom hen agter, blev ungmanden sendt i kabyssen efter mad, han bragte en madspand med gule ærter. Nej, hvor de smagte og hvor vi spiste. I tre dage lå nordmanden i havnen og i den tid fik vi kosten om-

bord. Nordmændene viste os en fantastisk venlighed, der var himmelvid forskel på dem og svenskerne og ikke at forglemme danskerne. Den dag nordmændene sejlede, firede nogle af dem rugbrød, margarine og pålæg ned til os i en pøs.

I København uden penge

Omkring en måned efter, at vi ankom til Dunkirk, var der stadig ikke udsigt til at få hyre, og vi bed da i det sure æble og gik på konsulatet og bad om »frimærker« hjem. De to »kammerater« fik billet til deres hjem, mens jeg fik billet direkte til København. De to hoppede af toget i Fredericia og tog med DFDS' rutebåd til København, som blinde passagerer. Jeg havde ikke en øre, da jeg stod i København, og jeg meldte mig omgående til fagforeningen, men da jeg skulle gå otte karensdage før jeg kunne stemple til understøttelse, der udbetaltes om fredagen, ville det vare tolv dage, inden jeg kunne få penge. Jeg havde aldrig fået socialhjælp før, så det var med stor overvindelse jeg vovede mig ind på et socialkontor, jeg håbede, at jeg kunne få bare fem kroner, det kunne blive til ti pakker smørrebrød, som kunne vare i ti dage, og lidt mad kunne der vel falde af ombord i skibe. Efter at have ventet i næsten to timer, fik jeg afslag, jeg kunne intet få, fordi jeg ikke var tilmeldt en adresse i København, og så var min sag dette kontor uvedkommende. Igen måtte jeg på brandvagt, men da det var sommer, var det ingen sag. Bare det var tørvejr, og man fandt et par gamle aviser til »køjetøj«, lagde man sig et lunt sted i en park - så langt væk fra gangstier som muligt, da der var opsyn af betjente med hunde, og de holdt sig til stierne. Værre var, at det var næsten lige så svært at »bumme« mad ombord i skibene i København, som i Dunkirk.

En formiddag, da jeg kom ned for at stemple på forbundet, stod de to »kammerater« fra »Marie Toft« og Dunkirk i døren med hver sin uundværlige bajer i hånden. Den ene sagde, der er Gudnitz, og straks røg bajerne om bag ryggen. Jeg lod som ingenting, for deres forbandede øl var jeg ikke interesseret i, men med et halvt stykke mad, havde det været noget andet.

Mad og logi

En uges tid efter jeg var ankommen, hørte jeg tilfældigt om et pensionat i Herluf Trollesgade nr. 4, 3. sal, over for forbundet. Jeg fik en idé og realiserede den omgående. Jeg gik derop med det samme og præsenterede mig og spurgte værtinden, fru Madsen, om hun havde brug for assistance ved pensionatsdriften, al slags arbejde havde interesse, bare jeg fik et måltid varmt mad om dagen. Hun blev helt chokeret, da hun hørte om min smalkost, jeg fik alt hvad jeg kunne spise, og hun havde da også et tomt værelse med en seng, jeg kunne få. Det var da bedst at bo på arbejdspladsen, syntes hun, og jeg følte, at nu var livet værd at leve igen. Jeg fik endda penge til at indløse min køjesæk på sømandshjemmet. Jeg tog nu alt det daglønsarbejde og de hyreafløsninger, der kunne fås. Jeg var blandt andet med »Scotia« og »Magnus« inden den store sømandsstrejke i 1934, og når jeg var afmønstret, boede jeg altid hos fru Madsen.

Sømandsstrejke

I vinteren 1934 blev der truet med sømandsstrejke, og denne udbrød i april samme år. Dagen før strejken skulle træde i kraft ved midnat, afholdtes sidst på eftermiddagen et mæglingsmøde mellem Sømændenes Forbund og rederne. Men om formiddagen havde kommunisterne indkaldt særligt indbudte til møde i Dronningensgade, hvor også jeg var med. Skønt mine erfaringer med kammeratskab og solidaritet var dårlige, var jeg stadig medlem af partiet ud fra det synspunkt, at man ikke kan dømme et helt parti på grund af nogle uheldige elementer i medlemsskaren. På mødet vedtog man at udsende to mand til hvert havneområde og indsamle skriftlige protestresolutioner ombord i skibene mod rederne og regeringen.

Skibsbesøg

Jeg var en af protest-indsamlerne, og min makker hed Andersen og var halvtreds-treds år, men vanskelig at bedømme, fordi han sikkert aldrig havde fået et brusebad. Han fik en stak papirlapper til protestskrivelser, som han stak i frakkelommen. Vi skulle tage os af Sydhavnen og tog om eftermiddagen linie 3 ud til sløjfen. Der lå tre skibe, som lossede kul og koks jeg husker kun det ene, som var S/S »Margit« - og vi var ombord i dem alle tre, men det foruroligede mig, at min makker slet ikke talte om strejke. Nogle tænker vel, at jeg så selv kunne have sagt noget, men jeg var kun en knægt på toogtyve år, hvorimod min makker var gammel, og han havde kommandoen, så derfor holdt jeg kæft. Da vi var ombord i den tredje og sidste båd, viste det sig også at være det klogeste. Min makker og jeg sad ved siden af hinanden, da vi drak kaffe i matros-messen. Alle var så optaget af beretninger om deres kanibalfester og damer, at jeg spurgte min makker, om vi ikke skulle se at få samlet nogle resolutioner. Jeg fik omgående en albue i siden af makkeren, hvorpå han brummede et eller andet, og der var ingen, som bemærkede, hvad jeg sagde. De var mere interesseret i at høre om de andres oplevelser. På vej ned ad landgangen, sagde makker, at vi skulle hen på Cafe Sydhavnen og have en øl og en bid mad, så han derfra kunne ringe til forbundet og høre, hvordan det var gået med mæglingsmødet. I cafeen bestilte makkeren højt smørrebrød, øl og snaps, og vi spiste og drak i godt to timer, og derpå fik vi at vide, at forhandlingerne mellem søfolkene og rederne var afbrudt. Jeg havde siddet og været nervøs for regningen, men min makker dykkede ned i en af lommerne, og halede et bundt pengesedler op, der nok kunne strække til flere timer endnu. Jeg gik først ud ad døren og satte kursen over mod en linie 3, som holdt i sløjfen, da makkeren råbte, vi tager sgu en taxi. På vej ind til Gothersgade nr. 15 spurgte jeg, om han ikke ville gøre op hvad turen havde kostet, så kunne vi splejse om fredagen. Men han spurgte, om jeg var tosset, og sagde, at pengene vi havde brugt, kraftstejleme var driftsomkostninger.

Da vi ankom til Gothersgade, gik jeg lige bag efter ham op på første sal, tværs over lokalet, mod døren ind til det allerhelligste. Da han åbnede døren, snurrede han samtidig rundt og gav mig en knytnæve i brystet, så jeg mistede balancen, hvorpå han lukkede døren og låste indvendig.

Strejken vedtages

Klokken otte om aftenen var der generalforsamling i Studenterforeningen, hvor det skulle afgøres om strejken skulle begynde klokken tolv om natten. Fra starten var det tydeligt, at flertallet var imod at gå ind i en ulovlig strejke, men lige som dirigenten sagde, at der nu skulle være afstemning, sprang kommunisternes »headman«, Thor Vang, op med en bunke papirslapper i hånden. Han råbte, et øjeblik, kammerater, vi har modtaget en bunke resolutioner fra kammerater i skibene her i havnen. Det er dem, der må tage den hårde tørn, og vi kan ikke være bekendt at holde afstemning, inden vi har hørt deres mening, tillad mig derfor at læse nogle stykker op. Hørt, hørt, lød det. Han fik selvfølgelig lov til at læse resolutioner op, og der var mange, men pludselig gibbede det i mig, for da læste han: »Vi, besætningen ombord i S/S »Margit«, protesterer herved på det kraftigste mod regeringens overgreb og vi fordrer og kræver... o.s.v.« Så forstod jeg, hvorfor døren blev låst for mig, og efter den gang fup blev strejken vedtaget med stor majoritet. Ledelsen af strejkevagterne blev overtaget af Søfyrbødernes Forbund, som var ren kommunistisk og havde kontor i Cort Adelersgade ved Kgs. Nytorv, med Richard Jensen som formand. Sømændene blev på denne måde underlagt fyrbøderne, selv om vores forbund var langt det største. Vi blev inddelt i »stand by-vagter«, der skulle være klar til udrykning og strejkevagter, som havde vagt to timer ad gangen døgnet rundt i alle havneområder.

Strejkevagt

En eftermiddag ved fire-tiden, da jeg var på stand by-vagt på fyrbødernes kontor, åbnede Richard Jensen lugen ud mod lokalet og råbte, at der skulle bruges tolv frivillige til at gå ud og smide besætningen i land fra »Gerda Toft«, som ville ankre op på reden klokken syv om aftenen, for at tage proviant ombord. De, der meldte sig frivilligt ville blive fritaget for strejkevagt den følgende nat. Da jeg skulle have strejkevagt om natten fra klokken tolv til to, meldte jeg mig straks, for der var jo da også udsigt til nogle oplevelser. Richard Jensen bekendtgjorde, at der ville komme en motorbåd med fører fra »celle 5« fra Kristianshavn, og den skulle afgå klokken seks fra broen ved Kgs. Nytorv. Et kvarter i seks gik vi i gåsegang fra Cort Adelersgade til Nyhavn, men der var ingen båd ved broen, den lå i stedet fortøjet helt oppe i hjørnet, modsat den pæne side af Nyhavn. På vej over Kgs. Nytorv havde vi vakt for megen opsigt, da vi kom i gåsegang og med vore forbundsemblemer og emblemer med hammer og segl i jakkereverserne, så vi måtte gemme os i en fart. Båden havde heldigvis en stor kahyt med plads til os alle, og der anbragte vi os mens bådføreren hoppede i land for at hente benzin. Gennem koøjerne kunne vi se, at Nyhavnskajen var besat af nysgerrige tilskuere, de stod som sild i en tønde på broen, som bådens agterende vendte ind mod, og i tankerne sendte vi »kærlige« hilsener og forbandelser til bådføreren. Endelig kom han, og i samme øjeblik hørte vi en politibils hylende sirener, men sejle kunne vi først, når der var fyldt benzin på tanken, så der kom nerver på. Heldigvis hindrede de mange mennesker politiet i at komme frem, inden bådføreren fik trukket i startsnoren, og motoren startede med et brøl og agterenden rystede, så man var bange for den ville falde af. Vi sad tolv mand inde i kahytten, så båden lå dybt med forenden, mens skruen var over vandet, så det var med at få nogle folk hen agter i en fart. Nogle betjente nåede frem til kajen, men de turde ikke springe ned i båden, fordi vi havde skubbet den fra land, og folk hujede, heppede og skreg imens, så man skulle tro, at det var et fodboldmål på et straffespark. Betjentene sprang op i deres skovvogn med tværgående bænke og åbne i siderne og kørte ned ad Nyhavns pæne side, for at nå Nyhavnsbroen - hvorunder der altid hænger 2 lange bådshager - før os. Det var et kapløb mellem båd og politibil, men betjentene var en kvart bådshages længde bagud for os, og nåede ikke at stoppe båden. Bådføreren mente, der var god tid, vi kunne godt nå at sejle en kontroltur rundt i havnen, og på tilbageturen passerede vi DFDS' »M.G. Melchior«, der lå i nyhavnspælene som logiskib for politiets udrykningskommando. Vi sejlede rundt om skibet, mens vi lyste dem i hovedet med en stærk stavlygte og udvekslede høflige bemærkninger, som man gør mellem gentlemen, men det har de åbenbart ikke værdsat, for de truede os med kniplerne og sagde ord, som jeg nødig vil gengive. Men vi skulle jo videre.

Den sømand han må lide . . .

På vej ud mod indsejlingen sagde vores »headman«, en meget stor fyr, der nærmest opførte sig som en gorilla, at når vi kom ombord, skulle vi først spørge, om de ville gå frivilligt i land, og hvis de nægtede det, skulle vi tage dem i hoved og røv og lempe dem ud over siden. Hørt, hørt, sagde nogle. Der var lidt frisk nordostvind ind gennem indsejlingen. Vi var ikke kommet mere end lige udenfor, da den første af os skulle ud og have frisk luft. Straks efter hørte vi, at han brækkede sig, og så med et skulle hele flokken ud, men da der ikke var plads til dem alle udenfor, måtte de, der ikke kunne komme ud, kaste op i kahytten. Gorillaen sad helt ude i stævnen og var ligbleg, han ville ikke give sig, men pludselig smed han sig fremover og greb et par kammerater i nakken for at komme ud. Det mislykkedes, og så væltede maveindholdet ud af ham og ned over de andre, hvorefter han faldt tilbage og lagde sig på dørken, mens han brækkede sig en gang til. Over for mig sad en fyrbøder af den rigtige slags, vi så på hinanden og rystede begge på hovedet, mens vi tænkte på, hvad det var

for mennesker, vi var sammen med. Det var ikke søfolk, men en samling Nyhavns-bumser af værste slags. Jeg følte mig meget flov. Bådføreren må være blevet klar over, at det var en forkert besætning han havde fået, for han vendte om, uden at vi havde set skyggen af »Gerda Toft«. Vi var lige kommet inden for havneindløbet, da der pludselig fra hver side kom to af B&W' mandskabsbåde med betjente. Denne gang havde de bådshager med, som de fra hver side huggede i vores båd, og sikke latterbrøl der lød, da de så mine kammerater, de tapre søfolks tilstand.

Ved toldboden steg en matros i land . . .
Med en båd på hver side blev vi lodset ind til toldboden, hvor vi vakte jubel, da nogle måtte bæres i land til de to salatfade, der skulle køre os på politigården, hvor vi ved ankomsten blev lukket inde i et stort værelse. »Gorillaen« var da kommet så meget til sig selv, at han både kunne gå og tale. Da nøglen var drejet om i døren, gik han op og ned ad gulvet og vred sine hænder som en gammel kone. Med tårerne trillende ned ad kinderne bad han os - hans kære kammerater - om, at vi for Guds skyld ikke ville sige, at han var formand for »celle fem« på Kristianshavn, for så ville han blive puttet i spjældet og ikke komme ud igen. For politiet var ude efter ham. Det var til at få kvalme af at se denne maskuline baby på 190 centimeter skabe sig.

Forhør og løsladelse
Vi fik efterhånden tildelt »eneværelser« for natten, og næste dag blev jeg efter at have været i forhør lukket ud klokken to om eftermiddagen. Jeg gik ned på forbundet i Cort Adelersgade, faktisk kun for at lytte. Der sad nogle fra aftenen før og spillede kort, men jeg var ikke i humør til at tale med dem og satte mig i en stol med udsigt til døren. Jeg havde måske siddet en halv time, da døren blev sparket op med et brag af »gorillaen«, og med albuerne ud til siderne kantede han sig gennem døren. Kortspillerne råbte »davs du gamle«, »hvordan gik det»? »Gorillaen« slog en næve i bordet, så øllet sprøjtede ovenud af glassene. »I ka' fanme tro, jeg gav dem besked. Hvis de ikke snart holdt grabberne væk, skulle jeg nok få skovlen under dem. Der er flere ting, de ikke bryder sig om at få frem i lyset. Det havde de fanme godt af. Skål kammerater«.

Sympatistrejker
Jeg rejste mig i lede og gik ud og har aldrig været der siden. Gik ned til Nyhavn og smed mit emblem med hammer og segl i vandet og satte mig på en bænk og tænkte på, hvor meget løgn og bedrageri der dog er til. Nyhavnsbumser gik rundt med masser af pengesedler, og hvad foregik der mon på fyrbødernes forbunds kontor. En dag kom en herre med mappe og gik ind på R. Jensens kontor, hvorpå døren blev låst, gardinerne trukket for og lugen ud til lokalet lukket indvendig fra. Det måtte da være noget, der ikke tålte dagens lys. Jeg har set det en gang under strejken, andre har sagt, at det ikke er ualmindeligt, men jeg har aldrig hørt om sådan noget på sømændenes forbund.
På første strejkedag blev der sendt en cyklende kurér til B&W, hvor han fortalte, at arbejderne på Nordisk Kabelfabrik var gået i sympatistrejke og en anden kurér sendtes til Nordisk Kabelfabrik, hvor han meddelte arbejderne, at der var sympatistrejke på B&W med det resultat, at arbejdet standsede begge steder, hvilket jo også var formålet. Det kaldtes at være solidarisk, men var svindel.

Ballade i Esbjerg
En uges tid efter, at strejken trådte i kraft, var strejkeledelsen meget utilfreds med Sømændenes forbund i Esbjerg, hvorfra der ikke meldtes om uroligheder, så det måtte der selvfølgelig gøres noget ved. Tolv mand blev sendt til Esbjerg med tog, og da de var godt udhvilede ved ankomsten, startede de straks med at vælte taxaer og lillebiler ved banegården, og balladen begyndte småt lige som en lille snebold, der

triller sig større, imens strejkeledelsen i København gned sig i hænderne. Det var godt, folkene var sendt afsted, nu havde de rigtig fået esbjergenserne op på mærkerne. En gang fup fra først til sidst. Men som Karl Marx sagde: Hensigten helliger midlet. Sømandsstrejken sluttede 23. april 1934.

Min sidste tid til søs

De sidste skibe, jeg var med, var »Skotia«, »Magnus«, »Duro«, »Sleipner«, »Fredericia« og »Frederik VIII«. Den sidstnævnte påmønstrede jeg i september 1935. Jeg syntes der måtte være gode chancer for en fast hyre i dette skib, og da jeg var blevet gift om foråret og boede i København, var det rart med en båd, der ikke var for længe væk. »Frederik« gjorde ni rejser af toogtyve dages varighed årligt. Ved hjemkomsten blev hele besætningen afmønstret, undtagen matroser der arbejdede på dagløn til næste afsejling. Så det syntes at være en ideel hyre for en gift mand - vi vidste ikke, at skibet snart blev solgt til ophugning, da det var for gammelt, bygget i 1913 og kulfyret. »Frederik« brugte 120 tons kul i døgnet, havde derfor halvtreds fyrbødere og lempere, og der skulle tages kul ombord både i København og New York. Den samlede besætning var på 310 mand, deraf 32 på dækket.

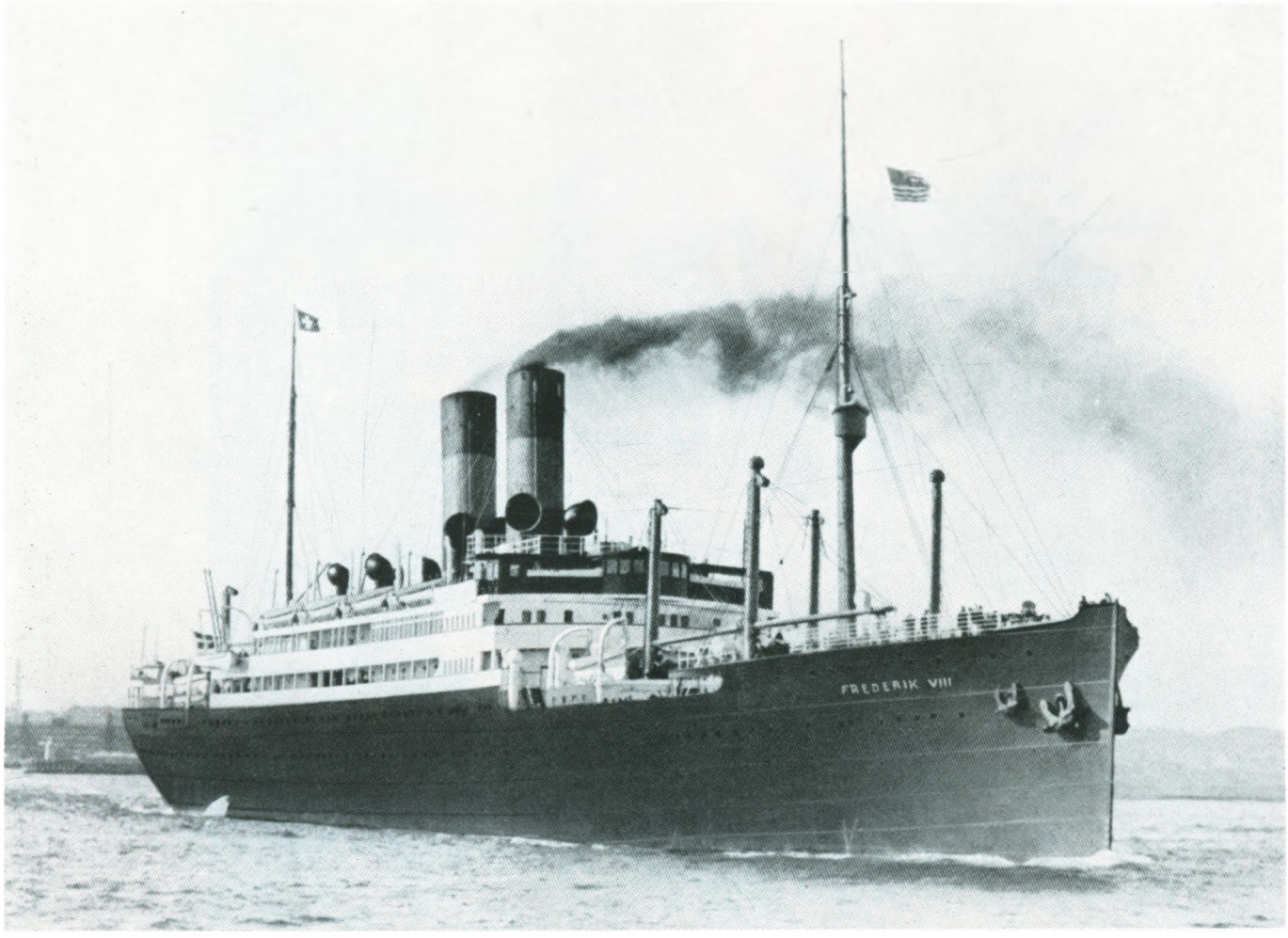
På udkig

På »Frederik«s forreste mast var anbragt en udkigstønde, som befandt sig mindst tyve-femogtyve meter over vandet. Tønden var tre skridt i tværmål og to i langskibs retning, og i bunden var der i hver side et spygat til vandafløb, spygattene havde vel en diameter på tyve cm. I denne tønde fik jeg en dag en ret forbavsende oplevelse, da jeg havde udkig.

Første gang jeg stod der oppe, mærkede jeg en skrap træk - luften suste op gennem spygattene - og, tænkte jeg, de skal lukkes med et par sække. Som sagt, så gjort, og næste gang, jeg var i tønden, stoppede jeg sække i spygattene. En dag, da vi var på vej vestover med hård og grov sø imod og løb fuld kraft på maskinen, var jeg på udkig i tønden. Det skete da, at »Frederik« satte så hårdt i søen, at hele forskibet kom under vand - jeg kunne ikke engang se broen agterude - og da skibet lettede sig igen, stod jeg i vand til knæene i tønden, selv om den befandt sig så højt til vejrs. Derefter blev der slået halv kraft på maskinen, så sejladsen blev roligere, og jeg hev sækkene op af spy-



I New York med »Frederik VIII«.

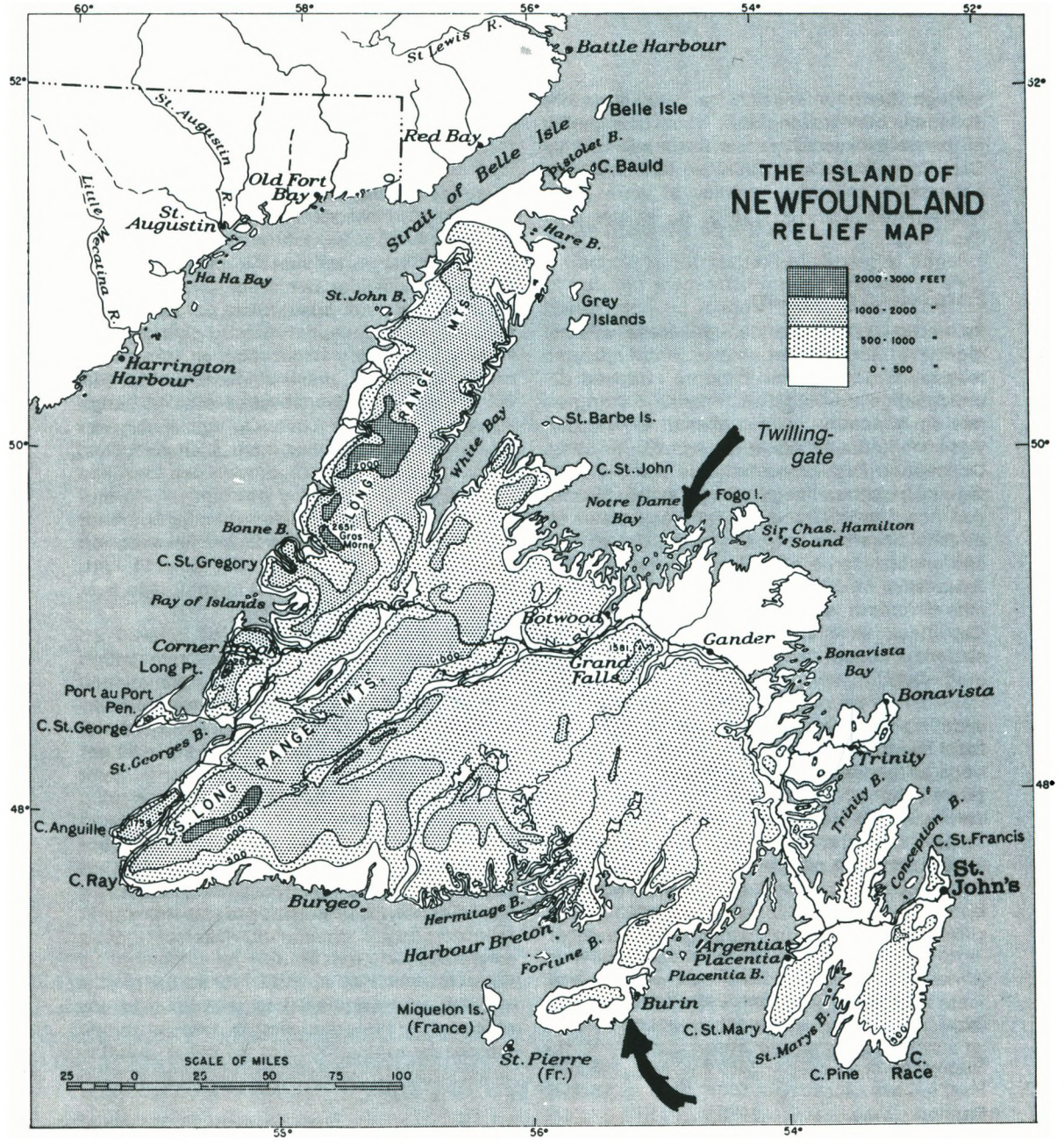


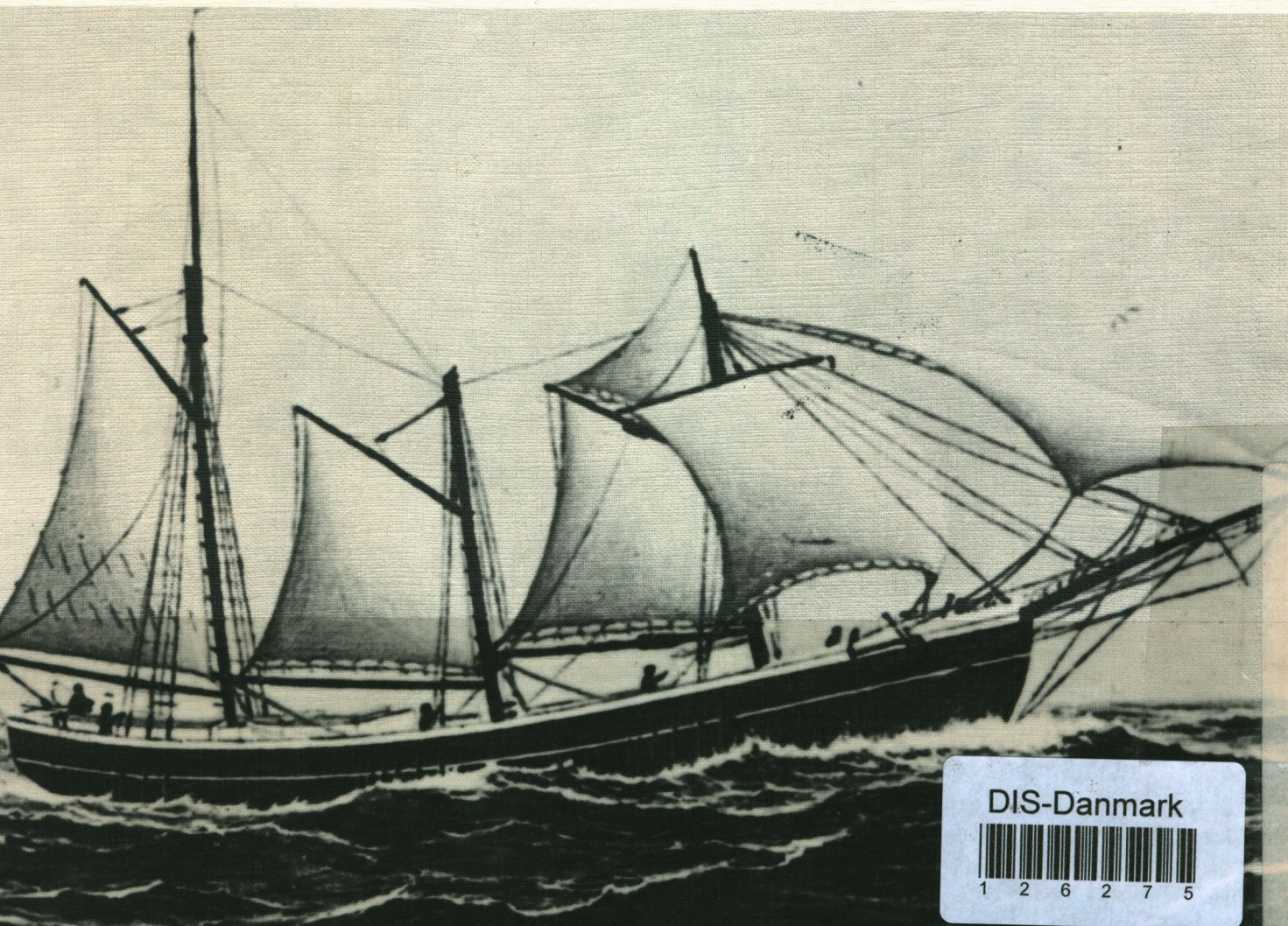
S/S »Frederik VIII«. På forreste mast ses den omtalte udkigstønde.

gattene og fik dermed lænset tønden. Jeg tilstoppede aldrig mere spygattene.
Selv om både Sverige og Norge havde moderne passager-motor-skibe, transporterede disse dog færre svenske og norske passagerer end gamle »Frederik VIII«. Det siges, at det skyldtes den danske mad, og at der var dans hver aften til skibets orkester.

Sidste afmønstring

»Frederik VIII'« sidste tur gik til Århus som juleskib i 1935, hvorefter skibet blev oplagt i 10-meter bassinet, indtil det blev ophugget i Italien. Også jeg havde gjort min sidste rejse, da jeg var så heldig at få et job som rigger på B&W.


THE ISLAND OF
NEWFOUNDLAND
RELIEF MAP
2000 - 3000 FEET
1000 - 2000 "
500 - 1000 "
0 - 500 "
60°
58°
56°
54°
52°
50°
48°
55°
St. Lewis R.
Battle Harbour
St. Augustin R.
Red Bay
Belle Isle
Strait of Belle Isle
Pistolet B.
C. Bauld
Old Fort Bay
St. Augustin
Little Mecatina R.
Hare B.
Ha Ha Bay
St. John B.
Grey Islands
Harrington Harbour
LONG RANGE MTS.
St. Barbe Is.
White Bay
Twilling-gate
C. St. John
Notre Dame Bay
Fogo I.
Sir Chas. Hamilton Sound
Bonne B.
Cape Gros Morne
C. St. Gregory
Bay of Islands
Botwood
Gander
Bonavista Bay
Corner Brook
Long Pt.
Grand Falls
Port au Port Pen.
Bonavista
C. St. George
St. Georges B.
Trinity
Trinity B.
Conception B.
C. Anguille
C. St. Francis
St. John's
C. Ray
Burgeo
Hermitage B.
Harbour Breton
Fortune B.
Argentia
Placentia
Placentia B.
Miquelon Is. (France)
Burin
C. St. Mary
St. Marys B.
St. Pierre (Fr.)
C. Pine
C. Race
SCALE OF MILES
25 0 25 50 75 100



DIS-Danmark
1 2 6 2 7 5