



## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

### Støt Danskernes Historie Online - 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

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

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

# Is - Peder



**Kaptajn Vilhelm M. Pedersens erindringer**

## **Is-Peder**

Bogen er primært baseret på Vilhelm M. Pedersens erindringer som styrmand og kaptajn i de af Rederiet J. Lauritzens polarskibe, der besejlede polarområderne i såvel nord som i syd.

Redaktion & bearbejdning:  
Bjarne Rasmussen, 2018

## Indholdsfortegnelse

Forord .....	5
1926 Opvæksten, og lysten til søen .....	6
1942 Tiden foran masten .....	8
1948 Navigationsskolen.....	34
1950 De første styrmandshyrer.....	36
1952 Grønlandsfart med nybygningen Kista Dan .....	44
1953 Pionersejladt til Antarktis med Kista Dan .....	47
1955 Isbryderobservatør i Canadisk Arktis.....	71
1956 Isobservatør & Sejladsleder i NØ Grønland .....	76
1960 Tilbage til Antarktis - som kaptajn.....	127
1962 Kejserpingvin-historien.....	144
1965, Havariekspert i BALTICA .....	161
1987 Nella Dan's forlis.....	162
1991 Pensionist .....	173
2018 Efterskrift for årene i Arktis .....	174
2018 Efterskrift for årene ved Antarktis.....	182

## Forord

*Kære Kaptajn Vilhelm M. Pedersen*

*Jeg nåede aldrig at møde dig inden din død den 30. september 2015, men jeg ved, at du er en af de tre forfattere til bogen "Eventyret i Antarktis".*

*Povl Kjeld Hansen var en anden af nævnte bogs tre forfattere, og ham havde du i sin tid overdraget alt dit materiale, herunder dine nedskrevne erindringer- og dine mange fotos fra dit lange maritime liv, især i polarsejladsen.*

*Povl Kjeld Hansen døde året efter, den 27. november 2016, men bare nogle få uger før sin død overdrog han – på min opfordring - alt jeres materiale til Marstal Søfartsmuseum.*

*Dette med henblik på, at historien om Rederiet J. Lauritzens legendariske maritime aktiviteter i såvel Arktis som Antarktis bliver bevaret og formidlet for eftertiden.*

*Well, jeg var selv i mange år navigatør og polarskibssejler i både nord og syd, og det er mig derfor en særlig stor ære og glæde, at det faldt i mit lod at bearbejde dine erindringer til denne bog, som jeg har valgt at kalde for "Is-Peder" da det nok er det navn som du er mest kendt under ;-)*

*Æret været dit minde, kaptajn Pedersen*

*Bjarne Rasmussen  
Styrmanden fra Strynø*

## 1926 Opvæksten, og lysten til søen

Jeg blev født den 08/12 - 1926 på Rigshospitalet i København som søn af Niels Martin Pedersen og Inger Marie Hansen.

Jeg fik flere brødre, og da vi blev ældre holdt min mellemste bror Richardt og jeg altid sommerferie hos mormor og morfar i Svaneke. Mormor kom som ung pige fra Sverige og lærte morfar at kende på Bornholm. På dette tidspunkt var han matros, men han gik i land og blev fisker.

I Svaneke var de fleste fiskere sildefiskere. De sejlede to - fire timer ud, og satte garnene, hvorefter de drev med dem, indtil de blev bjærgede om morgenen. Når de kom ind næste morgen, kom hustruerne ned til havnen og hjalp til med at pille sild ud af garnene, hvorefter de blev breddet ud til tørre på et græsstykke.

Morfar disponerede over et stykke næsten ude ved fyret. Efter middag hjalp de hinanden med at tage dem op igen, og på trillebør blev de kørt til havnen. Ofte skulle mormor reparere dem, hvis en damper havde oversejlet garnet eller en meget stor fisk havde forvildet sig ind i det og sønderrevet det.

Som alle andre fiskere brugte morfar Bornholmsk snus, og når han sov til middag på chaiselongen, skulle han ofte spytte, og til det formål havde han en fin spytbakke, som mormor troligt gjorde ren. Vi tænkte aldrig på, at det var ulækkert. Morfar havde en virkelig hård tid, da krigen kom, og snus ikke mere kunne skaffes. Han måtte "nøjes" med Gøteborg snus, som af og til kunne skaffes.

Min lyst til søen er sikkert blevet grundlagt i sommerferierne på Bornholm.

Jeg fulgte meget nøje med i, hvad der foregik på havnen. Der var 2 små skonnerter på ca. 75 tons indregistreret i Svaneke, "Cathrine" og "Anna". Begge sejlede mest grus til København. "Cathrine" havde motor, medens "Anna" i mange år kun havde sejl. Både Richardt og jeg hjalp ofte til med at lempe grus ned af slidsken, det var ikke farligt, for hvis vi kurede ned, kunne vi kun falde et

kort stykke ned i lasten og lande blødt. Der var ingen havnearbejdere, der blandede sig.

Postbåden "Peter" kom ind kl. 09:00 fra Christiansø, og der var altid byærinder at løbe for Postbådføreren Peter Sonne, Postsækken til Posthuset, sko til forsåling, mælkespande der skulle losses, men jeg kan erindre, at jeg aldrig nogensinde har fået 5 øre i drikkepenge, han var påholdende. Derimod fik vi altid en skilling, når vi hjalp lodsens, med at ro ud til et skib, eller tage trosser for ham på havnen.

På motorværkstedet hjalp jeg med at lappe cykler, pumpe benzin og olie, køre det ud til fiskerbådene, hente øl til fiskerne, lave kaffe i bådskuret på primus, der var altid noget at foretage sig.

Når fiskerbådene fra Listed eller Årsdale efter overhaling og bundsmøring på beddingen skulle hjem, fik vi lov at sejle med og løb så tilbage ad landevejen. Vores kusine og fætter, Inger og Jacob, boede "nord henne" d.v.s. i den anden ende af byen.

Når man tænker tilbage, var det næsten altid solskin, men når det endelig regnede, satte vi os på gulvet i forstuen og gennemgik en stor kasse med postkort, idet alle modtagne postkort blev gemt.

Det var herlige sommerferier hos mormor og morfar på Bornholm i mine barndomsår, men snart begyndte et nyt kapitel i mit liv thi i foråret 41 blev jeg konfirmeret i Kingos kirken hos Pastor C. Rendtorff, og dermed trådte jeg ind i de voksnes rækker, og min tid som sømand begyndte.

## 1942 Tiden foran masten

Jeg tog mellemskoleeksamen i foråret 1942, og hjemme havde jeg bekendtgjort, at jeg efter eksamen ville til søs og senere læse til styrmand og skibsfører.

Det blev hurtigt tørnet ned, og jeg fik besked på, at søge ind til Post og telegrafvæsenet, som netop søgte bude til udbringning af telegrammer. Senere kunne man efter tilfredsstillende tjeneste forvente at blive antaget som postbud.

Det var sikkert, mente far og mor, men der var gråd og tænders gnidsel i den lille lejlighed, jeg stamperede i gulvet, og gav dem ansvaret for, at jeg mistede 3 år af min ungdom, for jeg ville tage til søs, når jeg blev 18 år.

Der var ikke noget at sige til, at de protesterede, for man læste hyppigt i aviserne om skibe, der blev minesprængt eller torpederet, men alligevel gav de efter.

Jeg var heldig og blev antaget til J. Lauritzens søfartsskole i Svendborg, som den gang lejede sig ind på sømandsmissionens Sømandshøjskolen.

(Red: J. Lauritzens søfartsskole i Svendborg fik senere navneforandring til Kogtved Søfartsskole)

Vi startede den 07/4 - 1942 og var 17 elever på holdet.

Det havde været en streng vinter, så der lå endnu sne i grøfterne, og der var også drivis i Svendborgsund.

Een af de første gange vi var ude at ro i en travaille, blev vi fanget af isen, og for at komme videre i åbent vand måtte vi slæbe travailen tværs over øen Iholm.

Ca. 14 dage efter ankomsten var vi på et 2-ugers ophold på Niels Bukh's idrætshøjskole i Ollerup. Det var hård træning, men vi nød det alle, også fordi vi i den grad blev madmæssigt forkælede. Fadene blev fyldt op, ligeså hurtigt de blev tømte, og vi var alle drenge med en glubende appetit. Det var ikke ualmindeligt, at der gled 10 - 12 frikadeller ned til middag.



Da vi kom tilbage til Sømandshøjskolen, fortsatte vi træningen på den gamle topsejlskonnert "Arken", der lå fortøjet mellem to Duc'alber i Svendborg.

Første maj startede morgenbadningen. Vi løb i geled til Christiansminde, hvor vi løb ud på en badebro, og een efter een hoppede vi i vandet og svømmede ca. 100 meter hen til den næste bro.

Der var ingen kære mor eller betænkningstid, man skulle bare springe ud, når det blev ens tur Til Pinse fik vi fri, og jeg kørte de ca. 140 km på cykel til København. Jeg var dog ikke mere træt, end jeg skulle ned og snakke med kammeraterne på hjørnet om aftenen.

Det var et temmelig hårdt træningsprogram, vi skulle igennem, og vi blev ikke sparede. Jeg må indrømme, jeg var ikke stolt, når vi skulle ud på ræerne og kun støttede os i fodperterne, når vi skulle sætte eller bjærge sejl, men overfor kammeraterne ville man ikke tabe ansigt og vise frygt, så man bed det i sig.

Under opholdet roede vi en dag Tåsinge rundt i travailen med anløb af Marstal. På hjemvejen vest om Tåsinge skar vi et hjørne af, men måtte til gengæld ud af båden for at skubbe den over det læge vand.

Den 20/6 - 1942 var kurset færdigt, og vi blev sendt hjem og afventede så, at der skulle komme besked fra hyrebassen i Svendborg, at der var en ledig hyre.

Der gik ikke mange dage førend jeg fik besked på at mønstre som dæksdreng i 3-mastet motorskonnert "Vega" af Svendborg, tilhørende et af skibsreder A. E. Sørensens rederier i Svendborg.

"Vega" var bygget af bøg på egespanter i 1919 på Thurø hos bådebygger Petersen. Den havde følgende dimensioner: længde 36 m, bredde 8,2 m, 231 BRT, 172 NRT, 360 DWT, Hovedmotor 150 HK, 2-cylinder Bolinder. Der var otte mand ombord: Kaptajn, styrmand, maskinmester, og kok, som alle boede agter, medens vi var fire dæksfolk under bakken forude.

Jeg mønstrede den 1/7 i Tuborg Havn, hvortil den kom for at losse brunkul fra Vejle. Det var tilfældigvis meget tørre kul, så de støvede meget, men jeg vaskede mig i en pøs vand i lukafet og skyndte mig hjem for at fortælle om den første dags oplevelser. Uheldigvis var der intet spejl i lukafet, hvor vi boede fire sammen, og da jeg kom hjem, bad mor mig om at se mig selv i spejlet. Der var den nydeligste "præstekrave", så jeg måtte vaske mig nok en gang.

Fra Tuborg startede min første rejse til Rostock for at laste kul til Faxe Ladeplads. Rostock havde en måneds tid i forvejen været udsat for et meget kraftigt bombardement, og mange mennesker var blevet dræbt, så det var et uhyggeligt syn og en fæl lugt, der mødte os. Vi måtte selv i lasten for at lempe kul, for der var ingen havnearbejdere. Fra Faxe Ladeplads sejlede vi til Gdynia for at laste briketter til Sakskøbing.

Vi havde ikke meget olie, så vi gik for sejl, lige så snart vinden var til det. En eftermiddag, medens vi gik på dækket og arbejdede, fornemmede vi, at der faldt noget ned med et plask, ganske nær skibet. Vi kikkede uforstående på hinanden, men først år efter, blev jeg klar over, at vi befandt os i området udfor Rügen, hvor tyskerne afprøvede deres V-1 og V-2 raketter fra Peenemünde. Det var en uhyggelig følelse. Fra Sakskøbing sejlede vi til Vejle, hvor vi lastede skrot, gammelt jern til Gefle i Sverige.

Vi glædede os til rejsen, for Sverige var for os et forjættet land, hvor der ikke var mørklægning, og så havde vi måske også chance for at redde os noget arbejdstøj.

Men det skulle senere vise sig at være en rejse, hvor vi blev forfulgt af uheld. Det begyndte i Vejle, hvor en letmatros måtte til læge med seneskedehindebetændelse, og måtte afmønstres. Kokken jog en kødkrog igennem hånden, og måtte også en tur til lægen.

Da vi nåede udfor Ølands nordre Udde klagede Kaptajn Viggo Jørgensen over smerter i maven.

Styrmanden, Niels Kås Hansen, gav ham noget smertestillende fra medicinkisten, men da det ikke hjalp, insisterede styrmanden på, at vi skulle løbe i land for at

søge lægehjælp. Kaptajnen protesterede, men styrmanden var stædig, purrede maskinmesteren, som fik motoren startede op, og så blussede vi ellers efter en lods udfor Västervik. Ambulancen holdt klar på kajen, da vi ankom, og en time efter var han på operationsbordet og blev opereret for tarmslyng. Det var tæt på.

Dagen efter var en varm søndag, og for tidsfordriv lå vi og klatrede i riggen, vi var jo fire mand forude, alle under 18 år. Den anden dæksdreng blev kaldt GOLIAT, fordi han var så lille. Han var næsten veteran, idet han havde sejlet tre måneder mere end jeg, og han spurgte mig, om jeg turde klatre ned af et bestemt fald. Jeg måtte erkende, at det turde jeg ikke, hvorefter han sagde: Så skal jeg nok vise, at jeg tør. Aldrig så snart havde han påbegyndt nedstigningen, førend det tov han havde fat i, overhalede sig selv, og han styrtede ned, over eet af dæksspillene og fik en firkantet aksel lige op i skrævet, og fik sine testikler revet op.

Igen måtte vi have fat i ambulancen og han blev indlagt på hospitalet.

Der gik kun tre timer, så fik kokken et epilepsianfald og faldt om på dækket. For tredie gang indenfor 12 timer måtte vi have bud efter ambulancen. Nu lå tre mand på hospitalet ud af en besætning på otte.

Under alle omstændigheder kunne vi ikke sejle videre førend vi havde fået en anden skipper. Rederiet havde en anden skonnert GARIBALDI, der tilfældigvis lå i Gefle og lossede skrot. Skipperen derfra rejste ned til Västervik og sejlede VEGA op til Gefle. I mellemtiden kom en ny skipper op fra Danmark. Goliath og kokken blev udskrevet inden vi sejlede fra Västervik, så vi var otte mand igen. Under losningen af skrottet skred en jerndel ned over min fod, som blev forstuvet, så jeg måtte lægge op et par dage.

Fra Gefle sejlede vi nordpå til Ørnskøldsvik og Hernøsand, hvor vi lastede træ til Haderslev. Næsten halvdelen af lasten havde vi som dækslast, så der blev bygget skakter ned til nedgangen til vort lukaf og til kabyssen.

På rejsen ned igennem den Botniske Bugt kom jeg ud for en hændelse, som jeg sent vil glemme.

Vi sejlede for sejl, da jeg en morgen skulle på 8-12 vagten. Som mit job var, skulle jeg bringe havregrødsbakken og det brugte service op til kokken. På vej op gennem skakten løb noget te fra en af kopperne ud i havregrødsbakken, som skulle bruges til afløserne. Jeg fik en ordentlig balle af den 60-årige kok og undskyldte forseelsen, men det stemte ham ikke mildere.

Lidt senere på formiddagen skulle jeg tømme begge toiletspande fra de to lokummer. Da jeg stod med den agterste i hånden, og skulle svinge den ud over siden, kom kokken bagfra, tog fat i spanden og væltede den ned over hovedet på mig, dog ikke hele indholdet, for jeg nåede lige at vende den så meget at han fik halvdelen ned over sig, og da han bar briller, kunne han intet se, da noget af papiret satte sig fast i hans brillestel. Skipperen var under dæk, men kom op da han hørte tumulten på dækket.

Han skyndte sig ned igen, da han var ved at revne af grin over det syn der mødte ham.

Nå, jeg måtte vaskes og have tøjet skiftet-uha-uha.

Vi nåede til Haderslev med vor trælast og under losningen der, kom jeg en dag forbi kabyssen, medens vi stadig havde dækslast. Kokken stod lige under toplugen med sin skallede isse, og der stod en pøs vand lige ved siden af lugen.

Det var for stor en fristelse for en 15-årig dreng. Jeg "kom til" at skubbe til pøsen så kokken fik det hele ned i nakken. Han for op af skakten med ildrageren i hånden, men han kunne ikke løbe så stærkt som mig, så han bombarderede mig på kajen med kulstykker fra kabyssen.

Nå, vi blev senere gode venner igen.

Vi hentede en last NPK-gødning ved Herøen i Syd-Norge til Assens. Ved ankomsten her tilbød Kaptajn Jørgensen, der var kommet tilbage efter hospitalsopholdet, at jeg kunne blive ungmand og få 75 kr. i stedet for 50 kr. om måneden.

Endnu en trælast sejlede vi hjem fra den Botniske bugt. Vi sejlede adskillige laster med brunkul fra Horsens, Vejle og Kolding mest til København.

Jeg må have været nogenlunde til at styre, for efter få måneder lå det i luften, at jeg skulle styre ud og ind af havn, og når vi lossede i Københavns sydhavn skulle vi gennem både Knippelsbro og Langebro. Når vi var udlosset, var stævnen så høj at skipperen ikke kunne se ud over den fra styrehuset, så han stod på ruffet og signalerede de forskellige manøvrer med hånden både til ror og maskine, det var jeg meget stolt af.

Min første fødselsdag hjemmefra glemmer jeg aldrig.

Vi havde netop udlosset ved Masnedøværket, da jeg blev sendt i land for at lade trosserne gå. Skibet drev fra kajen næsten med det samme, så jeg sprang ud og fik fat i ophænget til en af gummifenderne. Men den var ikke ordentlig fastgjort, så jeg faldt i vandet sammen med fenderen. Jeg blev halet på det tørre igen, og fik skiftet tøj, og vi fortsatte mod Grønsund.

Imidlertid var der dårligt vejr uden- for, så vi ankrede udfor Stubbekøbing. Jeg følte mig meget alene på min en- somme ankervagt på min første fødselsdag hjemmefra. Næste dag fortsatte vi til Stettin og lastede antracitkul til Hirtshals. Undervejs gik vi ind til Frederikshavn for at holde juleaften.

I Hirtshals blev vi meget gode venner med alle på sømandshjemmet, så gode venner at vi i nattens mulm og mørke "lånte" et par sække kul af lasten, som vi afleverede på sømandshjemmet. Til gengæld fik vi så et par varme bade.

For resten var det Niels Hausgårds forældre, der var bestyrerpar.

Vi havde kun vore pøse at vaske os i. Hver eneste dråbe vand vi skulle bruge blev fisket op med et lille krus fra et vandanker på dækket. Somme tider varmede vi vandet i kabyssen, men det beroede naturligvis på, om vi havde et godt forhold til kokken. Den gamle kok var afmønstret på grund af sygdom og døde kun et par måneder efter.

Det var en meget blæsende periode, så det tog næsten tre uger førend vi kunne sejle til Kristiansand, vi havde jo ikke meget olie at gøre godt med.

Englænderne kastede mange magnetminer, så vi sejlede udelukkende i de minestrøgne ruter, men på grund af mørklægningen var der kun "Nefa lygter" i bøjterne, så de var ofte svære at finde.

Kompasset led endnu efter efterveerne fra jernlasten. Da vi endvidere ofte sejlede for sejl, havde vi meget afdrift og kunne meget nemt miste en bølge. Det var koldt at stå på udkik, vi var elendig klædt, for tøj var en mangelvare. Vi havde hverken radar, ekkolod eller et ordentligt kompas.

Elektricitet havde vi heller ikke om bord, så der var meget arbejde med at trimme alle kahytsslamperne og lanternerne. I vort lukaf havde vi en lampe med 14" (linier) brænder. Vi fire "splejsede" så til en 20" brænder med spreder, hvilket skipperen en dag opdagede, og så var festen forbi." Den bruger for meget petroleum" klagede han. Men den blev nu sat i en gang imellem, så vi kunne se og læse ved bordet.

Det gøs også lidt i os, når vi erfarede, at nu var det eller det skib minesprængt og forlist. Vi trøstede os med, at risikoen ikke var så stor med et træskib.

Visse steder i farvandene f.eks. mellem Sjællands Odde og Djursland var der net-spærringer af wirer, for at hindre U-både i at passere, så der var kun en smal åbning, vi kunne passere igennem. I slutningen af januar 43 blev skibet lagt op i Thurøbund, da man frygtede en isvinter, men kun tre uger efter blev der sendt bud efter os igen.

Vi var i Lübeck efter salt til Brøste i København, da byen blev udsat for et meget kraftigt luftbombardement. Det var et uhyggeligt syn, men vi stod alle fire i lukafkappen og så sceneriet.

Vi trøstede hinanden med, at så længe bomberne fløjtede, så blev vi ikke ramt. Det var først, når de ikke fløjtede, det var farligt, det havde vi i alt fald hørt.! Nå, vi slap derfra uden at blive ramt.

Helt fri for is slap vi ikke den vinter, idet vi fik is på en rejse til Stettin hvor vi skulle laste briketter.

Vi hadede at sejle med briketter, idet vi ikke kunne skovle i dem, og rummene skulle fyldes op, helt ud til de fjerneste hjørner. Skipperen gik ikke ned og kontrollerede det, men han kunne se på amningen når vi sejlede, hvis vi ikke var fyldt op. Desuden blev det jo afsløret i lossehavnen, så han var altid efter os.

På vej ud af Stettiner Bucht kom skipperen og sagde, vi skulle gøre godt søklar, for maskinmesteren havde drømt om hvide heste og uartige piger, hvilket var et varsel om dårligt vejr. Alt blev ekstra surret.

Da vi skulle på vagt kl. 24:00, meldte den afgangende vagt, at skonnertsejlet var revnet fra øverst til nederst. Skipperen tog selv roret og gav os besked på at slå det gamle sejl fra (Hvilket betyder: at afmontere det). I buldrende mørke kæmpede vi med gamle knob, der var bundet sidste sommer og midt i det hele stak skipperen hovedet ud og råbte: "I må iit cut' binslerne, vi har ikke så meget skibsmands- garn"

Men det var en umulig opgave. Det var dårligt vejr, og vi vadede rundt i dækslasten af briketter. På toppen af det hele blev der skorstensbrand i udstødsrøret, og gløderne faldt ned mellem briketterne. Vi blev sat til at fange gløderne, men det var også en umulig opgave, for jo mere vi gravede, jo dybere gik gløderne.

Det skete der nu ikke så meget ved, for til sidst gik de ud på det vandfyldte dæk. Jeg glædede mig til afløsningen kl. 0400, men ak, sejlet havde vi fået slået fra, nu skulle vi hjælpe den nye vagt med at få det slået under (monteret).

Det var vi færdig med kl. 07:30 så kunne vi lige få vores frokost og gå på vor egen vagt igen. Vandet var frosset i vandtanken på dækket, men heldigvis havde vi en reservetank under vort lukaf, som skipperen havde forbudt os at bruge af. Men den var tom. Skipperen skældte os ud, men vi bedyrede, som rigtigt var, at vi ikke havde rørt den. Det viste sig senere, at den var læk.

Vi kunne ikke engang få kaffe, så kokken hev et par pøse vand op fra udenbords og kogte kartofler.

Hen på eftermiddagen anløb vi København og lagde til ved Nordre Toldbod. Vi fik vand ombord, og jeg gik op og købte mig ½ lagkage som jeg spiste alene, hvorefter jeg gik til køjs og sov til næste morgen.

Vi havde rejser på Götaälven efter papir, træ fra Väneren på pladser, hvor der kom en mand med en kotøjrskølle og slog pløkker ned i marken som vi kunne gøre fast i, og endnu en rejse til den Botniske Bugt efter træ.

Midt på sommeren 1943 gik vi på værft ved Ring-Andersen i Svendborg for almindeligt eftersyn og bundmaling.

Medens vi endnu lå i vandet, fik jeg en dag akkord på at tjære skibet udenbords. Det var en god akkord, hvis jeg hængte i, og jeg beregnede, at jeg næsten kunne få en ekstra fridag. Det var sommer og meget varmt, så jeg stod i badebukser på en flåde, ind imellem strintede jeg lidt rigeligt med tjæren, men skidt pyt, det kunne jo bare vaskes af med petroleum.

Men ingen advarede mig, og jeg opnåede at få en meget kraftig forbrænding, så det blev ikke til meget søvn den første nat, det var en dårlig fidus.

Jeg havde nu været ombord et år, og skipperen tilbød mig nu, at jeg kunne blive letmatros, og fordoblede hyren til kr.150 om måneden. Jeg var glad for skibet, og trivedes godt med de andre under bakken.

Ind imellem når vi lå i provinshavnene, kom skipperens kone ombord på besøg, og hun havde altid et glas marmelade med til os, der skulle ikke så meget til at glæde os.

For at blive ommønstret, måtte jeg en tur på mønstringskontoret, og jeg kom da til at se i min søfartsbog, at man havde stemplet, at skibet havde været i indskrænket fart. Da det af hensyn til min fartstid for at komme på navigations-skole var vigtigt, at jeg fik nogen tid "udenfor indskrænket fart" gjorde jeg



kontoristen opmærksom på denne fejltagelse. "Hvor har I da været", spurgte han. Jeg svarede: "I Farsund, og det ligger 4 timers sejlads vest for linien Skagen-Lindesnæs". "Ja, hvis det er rigtigt, så skal du selvfølgelig have dit stempel, men jeg må lige have det bekræftet hos rederiet".

Han tog telefonen og ringede til rederiet A.E.Sørensen, som kunne bekræfte rigtigheden af min påstand, men så kom det hurtigt: "De ved jo godt, at skibet ikke har certifikat til at sejle udenfor området"! Han rettede derefter min søfartsbog, smilede sukkersødt til mig og sagde farvel.

Da jeg kom om bord, sagde jeg til mine kolleger, at jeg vist nok havde gjort i nældeerne.

Det varede kun nogle få øjeblikke, så kom en mand i blå skjorte roende tværs over Svendborg Havn i et afsindigt tempo, og han skreg, idet han skrævede ind over rælingen: "Hvor er han-hvor er han" - og så fik jeg en balle på størrelse med Kina. Da kunne jeg have krøbet i et musehul.

Skipperen var hjemme på Thurø, men han kom også og gav mig en balle: "Det er den tak, jeg får for at gøre dig til letmatros".

Jeg var såmænd lige ved at tænke på at afmønstre.

Både rederiet og skipperen fik en stor bøde for forseelsen.

På et senere tidspunkt blev jeg sat til at lapsalve mesanvanterne, d.v.s. at jeg med en klud dyppet i tjære skulle smøre stagene. For at undgå misforståelser, spurgte jeg styrmanden, om jeg skulle smøre bomdirken. Hertil svarede han: "Nej".

Da jeg var næsten færdig kom skipperen ud på halvdækket, kikkede op og sagde: "Du har glemt bomdirken"! "Nej", svarede jeg, "styrmanden sagde....."

"Kan du komme op og få den smurt", kom det vredt

Så måtte jeg kravle op af det tjæreindfedtede stæg, og give bomdirken også. Jeg så forfærdelig ud, da jeg kom ned. Skipperen så det også, nu havde han fået hævn, og jeg tror han fortrød det, for jeg havde kun to par celluldsbukser, og det ene par var nu ødelagt. Han var meget flink resten af tiden jeg var der.

For resten sendte jeg ham et kort til hans 80-års fødselsdag omkring 1975, og jeg fik et langt rørende brev tilbage, så han havde ikke glemt mig.

I slutningen af januar 1944 havde jeg været ombord i 1½ år, hvilket var sejlskibstid nok for senere at komme på skole, så jeg mønstrede af.

Hjemme var der sket en hel del, idet familien var flyttet til Roskilde.

Ejeren af fiskeforretningen, som far havde været 17 år i, kunne ikke mere klare den på grund af alder og sygdom, og tilbød far at købe den for kun 5.000 kr., hvilket var noget af en foræring, idet det var en forretning i god gænge, og der var endnu mange kunder der huskede far.

Jeg blev indmeldt i Sømændenes Forbund og gik nu og stemplede for at samle stempler til en hyre på en damper.

Når der kom en hyre på tavlen, bød de tilstedeværende på den, og den, der var interesseret og havde flest stempler fik hyren. Man kunne sommetider få en "god" båd billigt, hvis det var sent på eftermiddagen, og de fleste var gået hjem.

Den 28/3 - 1944 mønstrede jeg så på DFDS's S/S J. C. Jacobsen.

Det var et gammelt skib, bygget af B&W i 1889 og af jern, ikke stål. Den lastede 1353 tons, havde plads til 205 tons kul i bunkerne, 219 fod lang, 31 fod bred, Brutto 1221, Netto 740 tons.

Vi var seks mand på dækket, og vi boede forude i et seks mands lukaf.

Som yngste mand fik jeg anvist en overkøje og for at komme ind og ud af denne, måtte jeg bruge vores spisebord som afsæt.

Når vi blev purret om morgenen, blev jeg altid først jaget ud, for vi kunne jo ikke alle klæde os på og gøre morgentoilette på samme tid. Der var intet baderum, så vi vaskede os i lukafet i en pøjs koldt vand. Skulle vi have varmt vand kunne vi få det hos kokken i kabyssen midtskibs, hvis vi ellers var gode venner med ham.

Til gengæld skulle vi så pumpe vand fra en tank agter, for at holde hans vandkedel fuld. Toilettet var på dækket og vi fik måsen skyllet automatisk i dårligt vejr, da stormventilen som regel var ude af drift.

I dårligt vejr var det næsten umuligt at sove, da ankerkæderne slaskede fra side til side i ankerrørene, der gik igennem lukafet, selv om vi havde surret kæderne sammen i kædekasserne. Midt på gulvet stod kakkelovnen.

Skibet gik i fast fart: København-Stettin-København-Oslo-Gøteborg-København.

Til Norge havde vi forskelligt stykgods med fra Tyskland, bl.a. bulgarsk tobak og fajance. Endvidere havde vi de berømte danske-pakker med til nordmændene, men det var ikke last, det var bare pakker, som folk kom og afleverede til venner, og de fik ingen kvittering, men så vidt jeg kunne skønne, forsvandt der aldrig nogle af disse pakker.

Til gengæld fragtede vi nordmændenes beslaglagte radioer til Tyskland. I Gøteborg lastede vi kuglelejer fra SKF også til Stettin. Selv om lugerne var plomberede i København, var der alligevel indbrud i lasten, idet modstandsbevægelsen vidste, hvilke kuglelejer, der var eftertragtede.

Lige inden jeg mønstrede, var der smuglet engelske piloter fra Stettin til København, og de kom videre til Sverige. Der blev skrevet en bog om hændelsen: Den trojanske hest, og den blev senere filmatiseret. De havde selvfølgelig fået hjælp fra besætningen, og de måtte rømme i Sverige, da tyskerne blev for nærgående.

De næste gange vi kom til Stettin, var tyskerne meget emsige med at undersøge skibet med hunde, inden vi sejlede.

Vi havde russiske krigsfanger som havnearbejdere, når vi lossede og lastede. De så meget sølle ud i deres lasede tøj. Vi havde engang nogle tomme tønder, der indeholdt rester af benzol. Det forsøgte et par af dem at drikke, men de døde af det.

Under et ophold ved Larsens Plads (nu Amaliehaven) blev pakhuset ved den kaj vi lå ved, sprængt i luften, så skibet måtte forhales på grund af den efterfølgende brand. Vi kunne endnu få en smule cigaretter på udførsel. Dem solgte jeg i Norge for norske kroner, som jeg senere vekslede sort i forholdet 5:1 til svenske, hvorefter jeg købte tøj i Sverige.

Jeg var der i tre måneder, hvorefter jeg holdt sommerferie et par uger og mønstrede på en gammel tankbåd: S/S Petrolea, tilhørende DDPA, senere ESSO. Den var fra 1904 og lastede 4-500 tons olie.

Vi sejlede tre laster kultjære fra Tuborg Havn til Swinemünde, hvorefter tyskerne beordrede kaptajnen til at rense tankene, idet vi skulle sejle en last benzin fra Swinemünde til Gdynia.

At skulle rense tanke efter tre kultjærelaster er ikke noget man sådan lige gør, og specielt ikke i et skib fra 1904 !.

Man skal tænke på at vi nu var i september 1944, hvor tyskerne var på vej vestover med russerne i hælene i Østpreussen, og der var panik overalt. Vi var kun fire mand på dækket, en gik fra til nattevagt, en havde bakstørn (opvask og rengøring). Tilbage var vi to mand der skulle udføre rensningen. Vi fik en pram langs siden, hvori vi hældte alt det opskovlede slam ned i. Det var et beskidt arbejde. Heldigvis måtte rederiet lægge både tøj, handsker og støvler til.

Da vi havde skovlet så meget op som vi kunne, skulle tanksiderne spules ned med så varmt vand, som donkeykedlen kunne frembringe. Inden nedspulingen skulle vi kaste noget meget let kemikalie, som ludpulver op på siden for affedtning. Min kollega, som gjorde det først, brækkede sig efter få minutter, hvorefter vi resten af tiden havde maske på, medens vi kastede pulveret op langs siden. Vi kunne kun arbejde dernede 15 minutter af gangen, og næsen løb i en konstant strøm.

Det var hårdt arbejde.

Det tjæreholdige vand kunne vi naturligvis ikke pumpe ud over siden, og vi fik en såkaldt "wheelerbarge" langs siden som modtager skib. Den var i stand til at rense/neutralisere vandet. Efter en uges forløb, gik hans pumper i stykker, og han anmodede os om at bruge vor pumpe til operationen. Den havde maskinmesteren imidlertid lige brugt 14 dage på at rense, så det nægtede han. Til sidst blev den tyske pramskipper kaldt op til en militærmand, der gav ham besked på, at hvis han ikke fik sin pumpe til at køre, ville han blive anklaget for sabotage, så han var gråden nær, da han kom tilbage.

Efter tre ugers forløb var tankene så rene, at man kunne gå ned i dem med smoking, men der lå mange timers arbejde bag.

Inden vi skulle laste benzinen, skulle vi bunkre kul, og igen fik vi russiske krigsfanger til at lempe. De stjal kød fra et par sulekar vi havde stående på agterdækket. Men det var vi ikke ked af, for det var det vi populært kaldte for "indianerrøv", og det smagte forfærdeligt, idet man havde kommet alt for meget salpeter i, for at det kunne holde sig. Køleskab havde vi jo ikke.

Efter at have bunkret, gik vi ned til oliekajen--så erklærede de, at de ikke kunne finde den benzin vi skulle laste.

Vi lå i to dage og ventede og fik til sidst besked på, at vi nu skulle laste det såkaldte "sortolie". Det var ikke så tykt som tjære, men sort var det, Ak, ja - alle de skønne spildte kræfter.

Vi sejlede mod Gdynia, og på vejen begyndte det at lugte på fyrpladsen. Det var "indianerrøven" som russerne havde efterladt i- mellem kullene-selv de gav op.

Vi gjorde nogle rejser med olie mellem Gdynia og Danzig, kun ca. 1-2 timers sejlads.

Vi så det ene fragtskib efter det andet komme østfra med tusindvis af flygtninge. Det var et forfærdeligt syn, der var slet ikke sanitære forhold ombord til alle disse mennesker. Vi var meget urolige, og længtes bare hjem.

På et tidspunkt kom et andet af rederiets skibe S/S "Dania" derned, og vores skipper fik fat i nogle kyllinger derfra, hvorefter han bestak en befragter på kontoret.

Vi fik en last råolie til Kalundborg, hvor jeg mønstrede af den 23/11 - 1944.

Jeg var hjemme julen over og fik da chancen for at komme tilbage til "I. C. Jacobsen" og mønstrede den 15/1 - 1945 som letmatros.

Den lå da og lastede til Stettin, bl.a. nye møbler til konsulatet, der var blevet udbombet, men kun 18 dage efter blev vi alle sagt op, da man opgav videre sejlads på grund af forholdene.

Russerne kom nærmere og nærmere.

Da det var længe siden jeg havde set min bedsteforældre på Bornholm, besluttede jeg at rejse derover, og afvente krigens afslutning, som vi mente var nært forestående. Jeg samlede så "stempler" på forbundskontoret, så jeg var klar til at byde på en god båd, når grænserne atter blev åbne. Jeg havde gode barndomsvenner i Svaneke, og vi havde fået fat i noderne til Frihedssangen, og jeg spillede den på harmonika sammen med Postbud Holms Kyll, der håndterede klaveret.

Den 4. maj om aftenen stod jeg på havnen sammen med en klynge fiskere, da vinduet blev åbnet over motorværkstedet og fiskeriformand Krik råbte:

"De har overgivet sig, de har lige meddelt det fra England".

Glæden var selvfølgelig stor og næste dag blev der organiseret en glædesdemonstration med optog, der udgik fra byens skole med vajende faner

og mig i spidsen med harmonika, jeg havde jo øvet mig på frihedssangen, og alle havde teksten og sang med.

Men for Bornholmerne var friheden ikke kommet endnu.

Den tyske kommandant ville kun overgive sig til en englænder og ikke en russer, hvorefter russerne den 7. og 8. maj bombede Rønne og Nexø. Da ingen vidste om de også ville bombe Svaneke, blev det besluttet at evakuere byens indbyggere.

Alle fik travlt, for pludselig skulle nogle af de opklodsede biler ud at køre. Benzin blev fundet frem fra hemmelige lagre, og alt hvad der kunne trille blev sat i gang for at få så mange ud af byen som muligt inden et eventuelt luftangreb.

Alle hjalp alle og mine bedsteforældre blev kørt op til Rændesgårdshaven, mange andre havnede på gårdene i omegnen. Jeg var udset til, sammen med nogle få andre, at forblive i byen.

Den 8. maj om morgenen var det brandtyk tåge, og vi hørte at der lå et skib udenfor og tudede. Lodsens bad mig om at ro ham ud til skibet, som vi fandt i tågen.

Det var en galease der ved anløb af Nexø var blevet beskudt af en russisk flyver, hvorefter skipperen satte kursen mod Svaneke. Han havde ikke hørt radio, og blev meget forbavset over det syn der mødte ham ved indløbet til Nexø Havn. Det første han spurgte om var, om det var sikkert at anløbe Svaneke. Det kunne lodsens naturligvis ikke garantere ham, men han besluttede at gå i havn.

Et par timer senere kom russerne igen og bombede både Nexø og Rønne.

Skipperen var nu meget bekymret, for hans familie, som boede i det nordlige Nexø. Han beskrev huset for mig, hvorefter jeg tog min cykel og kørte de 8 km til Nexø. Da jeg kørte igennem Årsdale, tre km fra Nexø kom den 3. bølge af fly og bombede, og jeg kørte videre. Jeg fandt hans hus intakt, men ingen mennesker hjemme, og fortsatte mod havnen. Da jeg kom ind i ruinområdet, var jeg bange

for at min cykel skulle punktere i alle glasskårene, så jeg tog den på nakken og fortsatte.

Fra torvet kunne jeg høre bulderet fra brandene, i havnen lå skibet Østbornholm kærtret på siden, og Nordbornholm havde adskillige skudhuller igennem skroget.

Rundt omkring gik tyskerne og plyndrede i ruinerne. Pludselig kom jeg til at tænke på: Hvis nu der kommer en 4. bølge af bombefly, så jeg vendte om i en fart og skyndte mig at køre tilbage til Svaneke.

Jeg har mange gange tænkt over, hvor fuldstændig vanvittigt det var, at køre ind i den ødelagte by - der kunne jo have ligget ueksploderede bomber – tyskerne kunne have givet sig til at skyde i desperation !

Jeg meddelte skipperen, at hans hus var uskadt, og hans familie sikkert evakuerede som alle de andre.

Han overvejede at sejle samme aften til Sverige eller København for ikke at risikere, at hans skib blev sænket i havnen, hvis russerne skulle bombe Svaneke.

Man var i byen bekymret for een af mine kammerater, der havde været i maskingeværild i Nexø den foregående dag, og der gik rygter om, at han måske var i Bølshavn.

Jeg besluttede da at køre derop, for at kigge efter ham.

Medens jeg var deroppe, observeredes en konvoj af tyske skibe med flygtninge på vej vestpå i nærheden af Christiansø. Pludselig kom en hel sværm af russiske bombefly og sænkede dem alle. Ingen ved hvor mange der omkom, men det forlyder, at der var i titusindvis af mennesker.

Jeg hørte, at min kammerat var i sikkerhed i Brændesgårdshaven, og jeg returnerede til Svaneke, hvor skipperen erklærede, at han ville sejle samme aften, når det blev mørkt.



Jeg havde ikke mere at gøre på Bornholm, så jeg fik lov til at følge med skipperen, og samme aften sneg vi os op langs med kysten til Hammeren, og stak tværs over til Sverige og fortsatte mod København.

Ud på morgenen blev vi prajet af et tysk landgangsfartøj fyldt med tyske flygtninge, der bad om en position og en kurs de kunne fortsætte på. Det fik de, og vi skiltes. Henimod middag ankom vi til København, gik ind af Kroneløbet og sejlede langs Langelinie kajen, men pludselig fik vi et chock: Vi blev beskudt..!

Vi var tre mand ombord og væltede mellem hinanden ind i styrehuset. Der lå engelske krigsskibe ved Langelinie kajen, og åbenbart syntes de, at vi var kommet for nær, og havde affyret varselsskud. Vi fjernede os og gik ind i Redhavnen uden komplikationer. Jeg fik ringet hjem til mor og far, som var yderst forbavsede over, at jeg pludselig dukkede op i København.

Jeg havde kun een ting i hovedet: Jeg ville ud og sejle, helst så hurtigt som muligt, og allerede den 14/5 fik jeg hyre på S/S "Margrethe", en kølebåd der lastede 2500 tons tilhørende DFDS.

Da skibet havde været oplagt i længere tid, sejlede vi til Helsingør for dokning og bundmaling.

I forhold til J. C. Jacobsen, var forholdene ren luksus. Vi havde et rigtigt baderum, hvor vi kunne stå fire mand af gangen og vaske os. I en træplade var der huller til fire pøse. Vandet skulle pumpes op, men til gengæld havde vi et steamrør, så vi havde varmt vand i løbet af kort tid. Jeg var letmatros og boede i et tremandskammer sammen med ungmanden og dæksdrengen. De fire matroser boede i 2-mands kamre. Hele den menige besætning boede agter, så vi havde ikke den infernalske støj fra ankerkæderne, til gengæld havde vi skruestøjen, men den vænnede man sig til.

Imidlertid begyndte organisationerne at røre på sig. Der havde været en stor indsats fra søfolkenes side under krigen, med store tab og rederne havde sagt: De skal ikke blive glemte.

Ifølge den gældende overenskomst var der stadig 2-skiftet vagt, d.v.s. 12 timers arbejdsdag, og forbundene havde i årevis krævet 3 skiftet vagt, altså 8 timers arbejdsdag. Bølgerne gik temmelig højt, men nu var chancen der. Der kom ingen skibe ud at sejle førend sømændene havde fået 3-skiftet vagt.

Efter 16 dage blev vi alle afmønstrede, medens konflikten fortsatte. Efter ni dage yderligere gav rederne sig, og jeg mønstrede igen i "Margrethe". Efter dokopholdet gik vi til Ålborg og lastede smør, æg og bacon til Le Havre.

Da man ikke kunne udelukke, at der endnu flakkede enkelte under-vandsbåde rundt, skulle vi gå i konvoj. Vi samledes i Kristiansand, sejlede over Nordsøen, ankrede igen i Firth of Forth, videre ned langs Englands østkyst, ankrede ved Themsen for til slut at ankre udfor Le Havre, hvor der lå en masse skibe og ventede på at blive losset. Kajerne var ødelagte, så man havde lavet nogle enorme flydebroer hvor skibene kunne lægge til og losse. Vor last var beregnet til de allierede styrker i Europa.

Efter en uges ventetid kom vi til kaj i nærheden af et enormt pakhus, hvor der bl.a. lå i stakkevis af kaffebønner. Forbi kørende jeeps kom ofte for nær hjørnerne og ødelagde sækkene, der gik i stykker.

Jeg tog pudevåret af min hovedpude, og da den store negervagt var et passende stykke fra hjørnet, jeg havde udset mig, begyndte jeg at fylde pudevåret. Han havde imidlertid set det og kom hen imod mig, og jeg gjorde anstalter til at forlade stedet. Men han sagde: "No, no, fill it right up", og hjalp mig.

Jeg kom ned i lukafet, og lige da jeg skulle lægge byttet i min køje, sprængtes det slidte og forvaskede betræk, og jeg fik kaffebønner ud over hele køjen. Der var kun primitive losserekskaber i havnen, så pludselig manglede vi understøtninger til transportrullerne i lasten.

En smart fyr fik øje på nogle kasser i land der lige passede i højden. Kasserne indeholdt "emergency rations", og det varede ikke længe, førend de blev brækket op, og indholdet undersøgt. Der var bl.a. ananasjuice, corned beef og Nescafe i breve. Nescafe kendte vi overhovedet ikke, så vi kikkede med store

forundrede øjne på kaffepulveret, der kunne opløses i kogende vand. Vi fik alle del i rovet, og der var så at sige ingen kontrol med hvad vi "lånte" til eget forbrug.

Medens vi lå og lossede kom en stor neger med en fed cigar i munden og spurgte 2.styrmand om han ikke kunne bruge 10 krigsfanger til forefaldende arbejde ombord. Styrmanden tog med tak i mod tilbuddet, og et øjeblik efter kom han med ti tyskere, og han aftalte at hente dem igen om aftenen. Desværre havde styrmanden ikke værktøj nok til alle, hvorfor han bad den 10.tysker om at pudse dampfløjten, der sad helt utilgængeligt på forkanten af skorstenen.

Den havde aldrig været pudset siden skibet blev bygget i 1914. "Der tør jeg ikke kravle op" sagde tyskeren." Jeg troede ikke, Hitlers soldater var bange for noget" replicerede styrmanden. Så blev fløjten pudset for første og sidste gang. Jeg tror, det var i strid med bestemmelserne for behandling af krigsfanger i henhold til Geneve Konventionen.

Flere danskere fra andre allierede skibe kom ombord for at høre nyt hjemmefra, og de kom med gaver når de hørte, hvor lidt vi havde hjemme.

Fra Le Havre sejlede vi til Immingham for bunkring af kul, hvorefter vi fortsatte til København.

Vi blev modtaget som julemænd, for det var ikke småting, vi havde tiltusket os i Frankrig og England: Kaffe-cigaretter-tobak-cacao -juice-tøj m.m. De næste rejser gik til London, hvor vi lossede landbrugsprodukter fra Odense, Århus og Ålborg mellem Tower og London Bridge.

Vi fik rationeringsmærker af Board of Trade, hvorefter vi kunne købe tekstilvarer i begrænset omfang, men hos jøderne i Commercial Road blev vi altid tilbudt at købe uden mærker.

Jeg havde altid mange kommissioner med hjemmefra: En bestemt salve, reservedele til biler samt cykeldæk. Desværre var det svært at opdrive de mål for

dæk, som vi brugte hjemme, vi kunne være heldige, men oftest lød det fra omme bag disken så snart vi åbnede munden: "No 28 x 1½".

Vi gjorde også et par enkelte rejser til Hull, Grimsby og Leith og bunkrede næsten altid i Immingham.

Hjemme var man skuffede, for vi sejlede landbrugsprodukter over i lange baner og sejlede næsten altid tom hjem, det tog tid inden importen kom i gang.

Der var et godt sammenhold ombord, og det kunne jo ikke undgåes, at vi svælgede i æg og smør, som vi "købte billigt" i lasten. Om aftenen lavede vi cacao og bagte pandekager i kabyssen. Jeg blev da så dygtig, at jeg kunne vende dem i luften.

Vi kom også en del i sømandskirken, præsten havde en meget flink assistent, der hed Hansen, men alle kendte ham under navnet: "Vorherres Donkeymand".

Kl. 22:15-22:30 fik vi et ord med på vejen, og vi skottede ængstelig til urene, og han sagde da: Tag det bare roligt, I når nok den "pint" henne på hjørnet. De lukkede nemlig kl. 23:00 med et : "Time please, gentlemen". Som regel fik "donkeymanden" et glas med. Jeg var ca. eet år i "Margrethe" som letmatros og måtte så afmønstre, for at gå i land og stemple, for at få hyre som matros. Jeg gik en tid hos mine bedsteforældre i Svaneke, da jeg blev tilbudt en sygehyre med Bornholmerbåden "FREM", men lige før jeg skulle afmønstre, blev jeg selv sygeafmønstret og indlagt på grund af en byld, der gik indad i låret.

Det kom mig for øre, at "Margrethe", der lå i dok i Helsingør, skulle have besætning, så jeg var heldig at komme tilbage til mit gamle skib, men denne gang som matros.

Det var et skib med fart på, ud og ind af havnene på alle tidspunkter af døgnet, så der var meget overtid at tjene, og hjemme var de også glade for at få kaffebeholdningerne suppleret op.

Jeg blev afmønstret fire dage før, jeg blev indkaldt som marinesoldat den 21/4 - 1947.

Jeg havde været på session og var blevet udtaget til marinen, hvilket var normalt, når man som jeg var "befaren".

Almindeligvis var man to måneder på søværnets ekcerserskole i Arresødal, hvorefter de fleste blev udsendt til tjeneste på skibene, men nogle fik land-tjeneste. Det værste der kunne overkomme een, var at komme ind at skrælle kartofler på Holmen.

Vi kom til at bo i nogle gamle udslidte barakker med 120 mand i een stor stue, hvor der stod 3 store kakkellovne. I den ene ende var der eet stort vaskerum, med en masse kolde haner og et stort urinal til den anden side. Der var stadig mangel på brændsel, så der blev fyret med nogle elendige våde tørv.

Vi spiste i hold i "kostalden", en gammel fredet stråtækt bygning, der altid stank af klor fra den balje, hvori vi, ca. 1000 mand kunne skylle vort bestik efter måltidet. Jeg må indrømme, at jeg græd tørre tårer, da jeg nogle år efter læste, at den var nedbrændt.

Kosten var elendig og udpint, og det viste sig også, at man fandt ud af efter hjemsendelsen, at de ansatte civilarbejdere i kantinen havde stjålet med arme og ben, så det var en ret omfattende og lidet flatterende historie for Søværnet, der blev oprullet i retten.

For at blive nogenlunde mætte, måtte vi ty til KFUMs Soldaterhjems kantine. Her var udvalget heller ikke stort, men til gengæld dyrt, så de soldaterpenge vi fik, slog ikke til, så der måtte hentes penge i sparekassen.

Vores kompagnichef var Fog-Petersen, der en overgang var administrerende direktør for DFDS, og senere for Den kongelige Porcelænsfabrik.

Vi var en gruppe på 37, der blev udtaget som emner til at gennemgå en uddannelse som værnepligtige mather. Det ville indebære, at vi måske ville få

forlænget tjenestetid, så de fleste af os protesterede, men vi blev truet med, at komme ind og skrælle kartofler på Holmen resten af vores tjenestetid, hvis vi gjorde os umulige til ekstrauddannelsen. Jeg meldte mig på infirmeriet og klagede over, at jeg var ved at få brok. Det gav lægen mig ret i, og jeg blev indlagt på Frederiksværk Sygehus og opereret.

Ganske vist havde jeg haft tendens til det siden mit tiende år, så man kan vel ikke sige at hele min soldatertid blev spildt. Men, ak, de tog mig alligevel til værnepligtig math, og jeg måtte igennem en hård uddannelse. Der var syv der ikke bestod.

Af de 30 som bestod, var vi to befarne som bl.a. fik til opgave at påse at feltbanen var i orden. Det var for så vidt ansvarsfuldt nok, fordi den lå uden for lejren, og lejlighedsvis blev udsat for sabotage. Der var et tov, hvor man skulle lade sig kure nedad fra et 31 meter højt træ, og to gange fandt vi det næsten skåret over.

Vi erindrede at, en styrmand (for resten Kaptajn Boyes bror) faldt ned fra tovet og slog sig ihjel, kort efter at vi var ankommet til lejren. Dette var dog ikke på grund af sabotage, men antagelig på grund af et ildebefindende.

Medens jeg var i marinen, anskaffede jeg mig en motorcykel, idet jeg påregnede at køre frem og tilbage mellem Roskilde og København, når jeg begyndte på Navigationsskolen.

Det var en 5½ HK Matchless årgang 1931. Den var også praktisk, når jeg skulle køre frem og tilbage mellem Roskilde og Frederiksværk. Desuden kørte jeg ofte til Helsingør, hvor jeg besøgte en søster til en af mine kammerater fra Vega-tiden. Hun var kold jomfru på Montebello, så der fik jeg mange gode måltider. ^

Til søs kom jeg kun på Arresøen, hvor vi også havde tilsynet med travallerne, de store robåde.

Det var en meget varm sommer med megen tørke, jorden slog brede revner og køerne åd barken på hegnspælene. Til gengæld blev det en kold vinter. Vi boede nu i otte mands gruppeførerlukafer i enden af en gammel barak.

Så længe der var nye "basser" inde, fik de lov til at holde kakkelovnene vedlige, men når der ikke var nogen skole inde, blev der heller ikke fyret i den store barak, og vi måtte selv fyre med de våde tørv. Det kneb ofte med at holde varmen, og jeg sov mange nætter med store uldsokker på.

Vi havde et godt kammeratskab og havde det indbyrdes godt. Lejren lå i et naturskønt område så vi havde det ikke så ringe endda, og vi passede stort set os selv.

Endelig, den 16/3 - 1948 blev jeg hjemsendt, efter 11 måneders tjeneste. Jeg manglede kun fire måneder af min matrostitid, førend jeg kunne begynde på navigationsskole.

Jeg skulle igen i gang med at stemple, og endelig d.8.april kunne jeg mønstre ud igen på S/S "Randa Dan", som lå i Køge og lossede kul. Det var en oliefyret damper fra 1930 som lastede ca. 2400 tons. Vi var 24 mand ombord, hvoraf vi var seks dæksfolk, der boede forude. De fire fyrbødere boede agter, og dem så vi ikke meget til.

Vi gik til Wismar for at laste kali til Finland. På et værtshus faldt jeg i snak med en anden dansker, og så fandt vi ud af, at vi begge var fra samme skib, idet han var fyrbøder; så lidt omgang var der mellem for og agter.

Vi sejlede mest med papir fra Finland til England, Frankrig og Spanien og havde almindeligvis koks eller kali retur. Der var meget arbejde med at gøre laster rene, for papiret måtte ikke tilsmudses af kulstøv og der er umådelig mange kroge i et lastrum. Når vi havde koks, førte vi en ret stor del af lasten på dækket, og så måtte vi rigge en stor "hønsegård" op, for at vi kunne have så meget med som muligt.

Det var et hyggeligt skib, med meget sammenhold, da vi først lærte hinanden at kende. Det var sommerdage, vejret var godt, og vi var ikke spor kedede af, at der udbrød strejke i Helsingfors, så vi rigtig havde anledning til landlov.

I løbet af sommeren anløb vi redmolen adskillige gange for at bunkre olie og vand, så havde familien lejlighed til at komme om bord, man må huske at det var i 1948, kaffe, cacao m.m. var stadig mangelvarer, så vi var altid populære. Jeg var der i godt fem måneder, og da jeg havde min tid, så jeg kunne begynde på navigationsskole, mønstrede jeg af på Københavns red den 9/9.

Jeg rejste til Oslo, hvor jeg besøgte min gamle skibsfælle fra Vegatiden, Helmer Ankerlev, som var gift og boede hos sine svigerforældre, medens han læste til styrmand.

Den første søndag deroppe var vi på tur i svigerfaderens bil, en gammel amerikaner ESSEX, fra 1931 som han lige havde erhvervet. Der var en 8-cylindret motor med dobbelt tænding, ialt 16 tændrør. I kabinen var der desuden et klapsæde i hele vognens bredde, så der var plads til hele familien. Da svigerfaderen endnu ikke havde fået kørekort, spurgte han mig, om jeg ville køre for ham på en uges forretningsrejse til SØRLANDET.

Det passede mig udmærket, men rutine var ikke det, jeg havde mest af, og det var jo en gevaldig stor vogn at give sig i kast med. Det gik nu meget godt, og jeg nød da også at få afprøvet mit kørekort.

Svigerfaderen var en meget nervøs mand, og mange gange måtte vi stoppe, da han kunne høre "gnissingen" fra motoren. Jeg lettede motorhjelm og sagde at gnissingen måske kom fra vandpumpen, som så fik et par dråber olie fra en medbragt oliekanne.

Ved en bestemt lejlighed spurgte jeg ham, om han kunne høre gnissingen?

Nej, svarede han, kan du? Ja, det mener jeg, sagde jeg og holdt ind til siden. Da hængte udstødningen og raslede henad vejen.



Han hørte aldrig mere Gnissingen.

Vognen var en tørstig sjæl, og kørte ca. tre km på literen, så det endte med at vi kørte tør en mørk aften udenfor Lillesand, idet vi havde forregnet os på grund af en manglende benzinmåler.

Vi fik stoppet en lastbil, og jeg kørte med til den første tank, hvor jeg fik en dunk benzin. Ubetænksom, som jeg var, hældte jeg al benzinen i tanken, og da der ingen selvansugende benzinpumpe var på bilen, var vi lige vidt, indtil en anden bil kom, og slæbte os i gang. Vi nåede helt til Kristianssand, hvorpå vi kørte hjem over Telemarken. Det var en dejlig tur.

## 1948 Navigationsskolen

Endelig i oktober 1948 kunne jeg begynde på Navigationsskolen i København, der dengang lå på hjørnet af Sct. Annæ Plads og Toldbodgade. Nedenfor havde vognmandsfirmaet Th. Petersen endnu sine hestestalde, men kun få måneder efter blev de revet ned, og Hotel Codan blev opført.

Jeg boede hjemme i Roskilde i studietiden på et værelse, der lå over fars og mors lejlighed. Jeg stod tidligt op og tog med 06:17 fra banegården. Det var en bumler, så vi var først på hovedbanegården lidt over 7. Derpå gik vi nedad Strøget og var på skolen ca. 07:40. Hele studietiden var vi altid tre - fire stykker som fulgtes ad fra Roskilde.

Undervisningen varede til kl.15:20, hvorefter vi gik tilbage til hovedbanegården. På dette tidspunkt var der altid så meget trafik gennem strøget, at vi tog parallelgaderne, men vi gik altid. På hjemvejen var der næsten altid et gennemgående tog, så vi kom hurtigere hjem, men alligevel var klokken over fem, inden jeg nåede hjem. Efter spisetid læste jeg til ca. 21 - 22 tiden, hvorefter jeg gik til køjs.

Om morgenen læste jeg altid i toget, men om eftermiddagen var jeg så blæst, at jeg som regel faldt i søvn. Det var temmelig intensiv undervisning, og jeg syntes også det var hårdt.

Foråret 1950 tog jeg styrmandseksamen, men de fleste af os fortsatte og tog skibsførereksamen ½ år senere. Skolen tilrådede kraftigt, at man gjorde dette, idet det ikke var nemt, at komme tilbage og sidde på skolebænk tre - fire år efter, hvor man måske i mellemtiden var blevet etableret med familie, men det var fristende, for de fleste af os var skoletrætte og desuden begyndte det for mange at knibe med økonomien.

Som den eneste i klassen, blev jeg stående i Sømændenes Forbund som passivt medlem formedelst seks kr. i kontingent om måneden. De andre foreholdt mig, om jeg havde tænkt på, hvor mange øl man kunne købe for de penge, men jeg

var stædig, og sagde, at jeg ikke ville smide det skidne vand væk, førend jeg havde det rene.

Pludselig en dag blev der lavet en lov, hvorefter man kunne få understøttelse, hvis man var medlem, forudsætningen var blot, at man ikke havde sagt op med det formål, at gå på skole, men var blevet sagt op på grund af skibets salg, oplægning, værftsophold - ja selv at man var blevet sagt op på grund af beruselse i tjenesten var gyldig grund til at oppebære understøttelsen.

Der havde jeg et problem, men jeg regnede med at J. Lauritzens mandskabschef kunne løse dette for mig, så jeg henvendte mig derfor til ham, for at få en attest på, at jeg var blevet smidt i land fra Randa Dan, som var det sidste skib jeg var med.

Jeg fik en gevaldig skideballe, hvordan kunne jeg overhovedet tro at et hæderkronet rederi som Lauritzen kunne befatte sig med at udstede falske oplysninger. Hele mandskabskontoret lyttede med, og jeg bakkede undskyldende henimod døren, da han til sidst skreg: Men jeg ved jo ikke om De er gået i land for at få kureret en dårlig tissemand!

Først blev jeg flov, men så blev jeg klar over, at han havde sagt det sidste for at give mig et tip om, hvordan jeg kunne takle situationen, og få min understøttelse.

Den dag i dag, føler jeg ikke jeg udnyttede systemet, for havde jeg drukket mig fuld og var blevet smidt i land, var jeg berettiget til understøttelse. Jeg fik bevilget understøttelse, Kr.42,60 om ugen, med tilbagevirkende kraft – i alt fik jeg 320 Kr. - det var mange penge!

Hele klassen skreg da også ØL, da jeg kom viftende med de mange penge fra forbundet. Så måtte jeg give en omgang på "Fremtiden".

## 1950 De første styrmandshyrer

I sommerferien 1950 søgte jeg derfor hyre i 66-selskabet og blev ansat som 2. styrmand i juli måned på den gamle passagerdamper "Østersøen". Den gik tre gange om ugen Allinge-Simrishamn, to gange Allinge-Gudhjem-Christiansø, om mandagen var vi på "langfart" og sejlede Rønne-Ystad, en tur på fire timer. Torsdag lå vi stille.

Medens jeg sejlede med "Østersøen" lærte jeg Inger, som jeg senere blev gift med, at kende. Hun arbejdede i Statistisk Departement og arbejdede i Frederiksholms Kanal, så da ferien var forbi, var der lige tid til, at vi kunne mødes i frokostpausen, da jeg kunne låne en cykel af en af kammeraterne.

Jeg overvejede meget, hvilket rederi jeg skulle gå ind i efter eksamen, alle rederier manglede styrmænd på daværende tidspunkt så man kunne vælge og vrage. Hvis jeg valgte DFDS, kom jeg oftere hjem, men til gengæld fik man nærmest et nummer udleveret ved antagelsen, og når det var ens tur, avancerede man.. og endte som kaptajn, når man var 50-60 år.

Hos Lauritzen derimod avancerede man efter fortjeneste, og jeg havde ambitioner. Til gengæld kom man ikke så ofte hjem. Rederiet var også kendt for at føre en god personalepolitik. Jeg diskuterede det meget med Inger, og hun støttede mig i, at jeg nok blev mest tilfreds med at vælge Lauritzen.

Endelig den 27/10 - 1950 bestod jeg skibsførereksamen, og gik til J. Lauritzen og blev antaget med hyren løbende fra den næste dag. Dog skulle jeg først deltage i et radarkursus samt et radiokursus, betalt af rederiet.

Inger og jeg blev forlovede, og vi tog på en rundrejse i landet, for at hilse på vore nye familier. Vi var knapt nok kommet rundt, førend rederiet meddelte mig, at jeg skulle mønstre som 3.styrmand i kølebåden "Indian Reefer" den 18/11 i Gøteborg.

Inger tog et par dage fri yderligere og fulgte mig til Gøteborg, hvor skibet lå og lossede bananer. Vi vidste ikke hvor lang tid der skulle gå, førend vi så hinanden igen, men udmønstringsperioden var 18 måneder!

En gammel skibskammerat, Sigmund Hjelm Jensen, fra "J . C. Jacobsen" var 2. styrmand om bord, det var rart, når man som jeg var, helt nybagt. Inger fulgtes også med Sigmunds kone hjem fra Gøteborg, så de blev veninder mange år frem og kunne trøste hinanden i ensomme stunder.

Endvidere var der en anden kammerat fra søfartsskolen, der mønstrede som telegrafist om bord. Han skulle have været styrmand, men mistede fire fingre ved en arbejdsulykke og måtte opgive at sejle på dækket. Vi skulle til Norfolk, Virginia-USA og laste smør til Haifa, men efter et par dages forløb fik vi en ubehagelig overraskelse.

To polske blindpassagerer, som havde midlertidig opholdstilladelse i Sverige, havde sneget sig om bord i Gøteborg, idet de ønskede at komme til USA. Dæksbesætningen agter var en "kommunistrede", og de havde skjult dem i første omgang, men vi havde ingen beviser for det.

De blev sat til at arbejde, hvilket er normal praksis når man er så uheldig at få blindpassagerer om bord, men efter et par dage, erklærede de, at det ikke passede dem, i stedet generede de matroserne, der arbejdede på dækket.

Så blev de låst nede i et storesrum forude, og vi "fodrede" dem derefter tre gange om dagen. En dag smed de bakken med mad i hovedet på messedrengen, så efter den tid, var der altid en officer med, når der blev delt mad ud, og vi truede dem med at sulte dem, dersom de ikke opførte sig manerligt.

Da vi nåede Norfolk var vi selvfølgelig nødt til at informere myndighederne, der på dette tidspunkt var meget strenge med hensyn til indvandring til USA. Kaptajnen måtte stille 10.000 \$ i kaution i tilfælde af, at de stak af.

Der blev engageret et privat vagtkompagni, der stillede med to mand, der konstant holdt øje med polakkerne. De blev låst inde i et drengekammer, hvor der kun var en dør og to køjer.

De to køjevidere blev låst med en svær kæde og en hængelås, så de ikke havde nogen mulighed for at stikke af. Den ene vagtmand sad på dækket udenfor køjerne, medens den anden sad lige uden for døren. Med otte timers mellemrum skiftedes der vagtmænd. En morgen da messedrengen kom med morgenbakken, var fuglene fløjet. Ja, hvordan var det gået til.?

De havde såmænd beholdt en ganske almindelig bordkniv af rustfri stål, og ved at banke den ind i kanten af køjerammen, havde de været i stand til at lave så mange hakker i æggen, at den kunne bruges som nedstryger, og de havde formået at save kæden over uden at vagtmændene havde hørt det. Natten havde sikkert været lang for dem, og de havde begge siddet og sludret ved døren, medens polakkerne kravlede ud af det ene køje.

Vi var helt lettede, for selv om kautionen blev udløst, kunne det autoriserede vagtkompagni holdes ansvarlige for flugten.

Men, ak og ve, kun fem timer senere kom politiet tilbage med dem, de havde fundet dem vandrende langs med jernbanelinien. De blev atter bragt ombord igen, og så passede vagtmændene bedre på dem.

De fik deres gamle plads i storesrummet tilbage, samtidig med at de truede med at skyde os alle. Vi sov for en gangs skyld for låste døre. For en sikkerheds skyld blev de undersøgt for våben, men der blev ikke fundet nogen.

Vi fortsatte mod Haifa, men anløb Algier for at bunkre olie. Skipperen gav dem et favorabelt tilbud. Han spurgte dem, om de havde lyst til at "stå af" ubemærket i Algier, suppleret med nogle få dollars. Det syntes de var en god ide, hvorfor de ikke blev nævnt på mandskabslisten.

Pludselig kom de tilbage ledsaget af et par toldembedsmænd. De havde tabt et karton cigaretter for næsen af tolderne. Tolderne spurgte kaptajnen, om det var

nogle af hans besætning, hvilket han skyndte sig at sige ja til, han spurgte hvor stor bøde de måtte ifalde for deres forseelse. Han betalte i en fart, og kort tid efter sejlede vi, inden de opdagede, at det var et par blindpassagerer, vi forsøgte at smugle i land. Havde myndighederne opdaget det, var kaptajnen utvivlsomt blevet arresteret og skibet tilbageholdt. Igen var det dæksbesætningen, der havde forsynet dem med cigaretter.

Israelerne var meget lidt interesseret i at modtage polakkerne, og de blev derfor sat i det lokale fængsel i Haifa, og var helt lettede, da de kom tilbage til deres hui i storesrummet. Vi holdt jul i Haifa, og efter udlosningen af smørret, skulle vi til Guadeloupe i Caribien for at laste bananer til Le Havre.

Undervejs skulle vi anløbe Las Palmas på Canaryøerne for at bunkre. Polakkerne var efterhånden lige så trætte af os, som vi af dem, og igen opstod tanken om at smugle dem i land. 2.styrmand påtog sig opgaven at tage med dem på et værtshus, og drikke med dem til umiddelbart inden vi skulle sejle.

Men denne gang skulle det gøres rigtigt. De blev kropsvisiterede lige inden de skulle i land, og hvad fandt vi...? En lille revolver med perlemorsskæfte var hæftet på indersiden af låret på den ene polak,.. og der var eet skud i kammeret! Den blev konfiskeret, og 2 styrmand tog dem med i land, og det lykkedes os at komme af sted, inden de havde givet sig til kende.

Tre - fire dage efter fandt myndighederne dem, og telegrafisk bekræftede kaptajnen, at de kom fra os. Et par dage efter, kom et af rederiets skibe fra Sydafrika bestemt for Sverige, og de blev lempet derover. Vi var i alt fald glade for at slippe af med dem.

"Indian Reefer" var et køleskib, bygget 1939 i Helsingør.

Ved krigsudbruddet befandt det sig i Brasilien og blev oplagt der indtil 1942, da det kom til at sejle for argentinerne. Den danske maskinchef forblev om bord, og passede maskineriet mønsterværdigt, så da rederiet i 1946 overtog skibet igen, var det det skib i flåden, der var kommet bedst igennem krigen. Der var stadig den samme maskinchef om bord, da jeg mønstrede i Gøteborg, men desværre

kunne han og kaptajnen ikke sammen - de så aldrig hinanden og talte ikke sammen, hvorfor var der ingen der vidste.

Skibet forblev i J. Lauritzens eje indtil det i 1965 blev solgt til et tysk rederi, der ombyggede den til passagerfart til 1900 passagerer mellem Bremen og Helgoland. Der sejlede det indtil det i slutningen af firserne blev udrangeret. Det var et meget smukt skib, men for 2.styrmænd og jeg var det et upraktisk skib. Vi boede lige bag kaptajnens toilet og baderum, men selv måtte vi to etager ned og over i den anden side for at bade og gå på toilettet. Det fik fatale følger for een af mine efterfølgere. En mørk nat ville han "slå en streg" i rendestenen uden for kammeret, og som vanligt ville han støtte sig mod redningsbåden, der tilfældigvis var svinget ud.

Han mistede fodfæstet og styrtede i vandet, men inden havde han ramt en projektorarm, hvorved han brækkede et lårben. Det var den senere skibsinspektør J. Jacobsen, der sprang i vandet og reddede ham op. Han blev bragt til et hospital i Mellemamerika, hvor hundene løb løse mellem sengene, og da han endelig blev sendt hjem til Rigshospitalet, blev benet brækket op igen, da det var forkert sat sammen. Det resulterede i, at der blev lavet et toilet til 2. og 3. styrmænd i forbindelse med kammeret.

Vi skulle sejle tre laster bananer mellem Basse Terre (Guadeloupe) og Rouen i Frankrig for Compagnie Transatlantique.

Inger og jeg savnede selvfølgelig hinanden og kunne ikke overskue, hvordan vi skulle klare 18 måneders adskillelse. Selv som 3.styrmænd med kort anciennitet kunne jeg få Inger med ud at sejle, men det forudsatte, at vi var lovformeligt gift.

Vi blev så pr. brev og telegram enige om at gifte os i Rouen, efter den anden bananrejse. Der var en masse formalia, der skulle være i orden, men den 2/3 - 1951 blev vi viet på den danske konsuls kontor i Rouen. Han var en ældre, venlig mand, veteran fra den første verdenskrig, manglede det ene ben og brugte meget stærke briller. Med luppen læste han besværligt ritualet: Vil du tage den kvinde o.s.v.



I forvejen havde han spurgt os, om vi var interesserede i at blive kirkeligt viet, hvilket vi svarede ja til. Vi kunne imidlertid ikke blive viet i udlandet med mindre vi i forvejen var blevet viet på konsulatet.

Han arrangerede så, at vi blev viet i den norske sømandskirke, endvidere overtalte han sin kone til at spille på orglet i kirken. Umiddelbart efter den kirkelige vielse sprang præsten afsted ned ad kirkegangen i sin præstekjole for at fotografere os. Sluttelig gav konsulen, som havde overværet vielsen, en lille en, for os og de fire vidner fra skibet, på det nærmeste værtshus.

Virkelig service hele vejen igennem.

På vejen tilbage fik to cyklende gendarmere øje på den store taxi, der kørte vidnerne og os tilbage til skibet. De satte efter os, og nåede næsten samtidig med os hen til landgangen. De var temmelig ophidsede, og spurgte os om hvad der foregik. Imidlertid var Inger den eneste af os, der forstod fransk og forklarede dem sagens sammenhæng. Så opløstes det hele i store smil, og de forklarede, at der foregik en hel del bortførelser af hvide kvinder til bordeller i Afrika.

Jeg havde fri de tre - fire dage vi lå i Rouen, men aldrig så snart var vi kommet klar af kysten, førend to nye spanske blindpassagerer dukkede op. De havde gemt sig på toppen af lyddæmperen i skorstenen, men det varede ikke længe, førend den blev så varm, at de måtte fortrække ned i skorstenen. Fundet af dem blev anmeldt til de franske myndigheder, som bad os om at tage dem med tilbage til Frankrig, idet de var efterlyste af politiet. Som gængs praksis blev de sat til at arbejde, og det viste sig, at de var ganske fredelige og meget arbejdsomme, og vi havde såmænd helt ondt af dem, da vi næste rejse overgav dem til politiet.

Vi havde en dejlig bryllupsrejse, og på Guadaloupe vandrede vi op til vulkanen La Souffriere, der havde et udbrud for få år siden. På sørejsen havde vi det hyggeligt med de andre officerer og spillede bl.a. kort. Efter den sidste bananrejse skulle vi i dok i Rotterdam ca. 14 dage ved Wilton - Fijenord Værftet.

Det var forår og vi havde en dejlig tid, medens skibet blev repareret og bundsmurt. Inger rejste hjem for at passe sit arbejde i Statistisk Departement, så var bryllupsrejsen overstået, og igen vidste vi ikke, hvornår vi igen skulle ses.

Kaptajn Kolster gik på pension og blev afløst af Rasmus Knudsen. Han var en stor buldrebase, der altid var på slankekur, men det varme vand havde han ikke opfundet, og de gange han blandede sig i navigationen kom han altid galt af sted. Derimod kunne han være meget aggressiv og fræk mod afskibere, der ikke overholdt deres forpligtelser og slap ud af det med et godt økonomisk resultat.

Vi gjorde een bananrejse fra Boma i det dengang Belgisk Congo (nu Zaire) til Antwerpen. Derefter gjorde vi tre bananrejser mellem Italiensk Somaliland (Chisimayo og Merca) og Genova.

Det var blevet sommer, så det var modbydeligt varmt ved passagerne gennem Rødehavet, og Air-Condition var der kun få skibe der havde. Vi samsejlede med to italienske køleskibe, men de kom flere gange op med bananer der var så modne, at de måtte kastes ud over siden. Vi var populære hos bananfarmerne i Somaliland, der kun fik betaling for den del af lasten, der kom frem i god stand. Vi havde kun ganske få modne bananer ved ankomsten til Genova.

For at vi kunne være sammen nogle få dage under det sidste ophold i Genova, raslede Inger med tog ned til mig og hjem igen.

Vi var færdige i bananfarten, men måtte atter på værft, idet vi havde fået en mindre lækage i 1-lastens tanktop, hidrørende fra lække nagler, der var opstået som følge af den hårde sejlads i sydvestmonsunen langs med Somaliland, så vi var nogle få dage på værft i Gibraltar. Derfra gik vi til Rio de Janeiro og lastede appelsiner til Buenos Aires. For første gang passerede jeg Ækvator og måtte igennem alle pinslerne fra Kong Neptun og hans følge. I Rio var opholdet langt nok til at vi kunne tage op på Sukkertoppen og senere til Kristusfiguren.

I Buenos Aires svælgede vi i nogle gevaldige store og saftige bøffer. Kartoflerne derimod var dyre, så dem sparede vi på.

Fra Buenos Aires gik vi i ballast til Seattle og Vancouver, en rejse på 3 uger igennem Magellanstrædet. Undervejs fejrede vi julen og til juleaften havde hovmesteren indkøbt en hel del ænder i Buenos Aires, men det viste sig, at de var opfedet på fisk, så det var en stor skuffelse. Skibshandleren har sikkert grinnet godt da han kom af med det parti.

Rejsen tog ca. tre uger, vi skulle have nok grønsager med, men på den anden side måtte vi ikke have så meget som een kartoffel eller æble når vi ankom til USA. Immigration, paspolitiet var også meget strikse. Det tog flere timer efter at skibet var lagt til kaj, førend vi var indklareret af myndighederne, og agenten kunne komme om bord og aflevere vores post, som vi længtes sådan efter-men i "God's own country" holder man sig til reglerne. Der kunne man tale om skrankepaver!

Det var stadig regnsæson i området, så der blev hejst nogle enorme store telte henover vores lastrum, så vi kunne laste uanset vejret. Vi lastede æbler og pærer i Seattle og kompletterede i Vancouver.

Tilfældigvis var vi der en søndag, og mere kedelig by skulle man lede længe efter. Alle restaurationer og biografer var lukkede, det havde kirken bestemt, men mandag kl. 00:01, eet minut over midnat begyndte biograferne at spille, så folk kom helt skeløjede på arbejde mandag morgen. På barerne var damerne og herrerne hver for sig-de måtte ikke blandes!

Omsider var vi tillastede og satte kursen mod Liverpool via Panamakanalen. Det kunne ikke gå hurtigt nok, for jeg skulle afmønstre for ferie.

Den 7/2 - 1952 afmønstrede jeg efter 14 måneder og 21 dage om bord på "Indian Reefer".

Fra Liverpool tog jeg toget til London og videre fra Harwich til Esbjerg med "Kronprins Frederik".

## 1952 Grønlandsfart med nybygningen Kista Dan

Jeg blev udset til at gøre tjeneste som andenstyremand på "Kista Dan", rederiets første polarskib, der var under bygning på Ålborg Værft.

Den 5. maj 1952 rejste vi til Ålborg, indlogerede os på sømandshjemmet, og jeg skulle så følge færdiggørelsen af skibet og blive dus med det, inden det blev sat i fart.

Prøveturen gik glat, og alle var imponeret af det lille smukke skib, der nu skulle bestå sin prøve i Grønlandsfarten.

"Kista Dan" var 65 meter lang, 11 meter bred og lastede 1200 tons i 2 luger. Der var 24 mands besætning og der var plads til 24 passagerer, hvoraf de 12 boede i to 6-mandskamre forude. Agterstævn, skrue og rør var forstærket langt udover Lloyds klassekrav. Hovedmaskinen var en B&W 5-cylinder dieselmotor der udviklede 1200 HK med en vendbar 4-bladet rustfri stålskrue.



MS Kista Dan i 1952

Uheldigvis blev det afleveret d. 24. maj 1952, og vi ankom dagen efter til København, netop på mors og fars sølvbryllupsdag. Vi tog en taxa fra København til Roskilde og nåede frem til desserten.

Skibet blev taget i charter af den Kongelige grønlandske Handel, og første rejse gik til Prins Christianssund, Nanortalik, Julianehåb, Narssak og Narssarssuak.

Efter udlosningen gik vi til Ivigtut og lastede Kryolit tilbage til Danmark. Der var stadig en del storer i Julianehåbsbugten og i fjordene, så vi fik konstateret at skibet arbejdede godt i isen.

Lauge Kochs ekspeditioner havde konstateret, at der fandtes lovende bly- og zinkforekomster i området ved Kong Oscars fjord i Østgrønland, og det var meningen at dette skulle nærmere undersøges, for om muligt at få en produktion i gang.

Vi lastede derfor prospekting materialer, entreprenør materiel, pramme samt proviant til udforskningsholdet, der skulle overvintre i Mestersvig. Endvidere skulle vi anløbe Ella Ø med proviant til Lauge Koch og til Slædepatruljen "Sirius".

Det var en spændende rejse, og for første gang stiftede jeg bekendtskab med storiene ved Østgrønland. Efter udlosningen i Mestersvig, gik vi til Angmagssalik og lastede returgods til København.

I nærheden af Angmagssalik lå en forladt amerikansk base Ikateq, hvor der stadig befandt sig en masse militærmateriel, som i dagens Danmark var brugeligt. En del af dette blev lastet og hjemsejlet til København.

Efter udlosningen var sæsonen slut, og der var ikke mere brug for Kista Dan på Grønland, og den blev lagt op i Kalkbrænderihavnen. I almindelig fri fart dueede den ikke, idet den lastede for lidt i forhold til skibets og besætningens størrelse.

Den 11/9 - 1952 mønstrede jeg af, og kun tre dage senere mønstrede jeg som 2. styrmand i S/S "Linda Dan" i Kielerkanalen. Vi sejlede det meste af tiden med appelsiner Spanien - Nordeuropa.

Medens jeg var der, blev Marianne født den 19/11 - 1952

Kort efter jul på en rejse fra Valencia til Hamburg, medens vi befandt os udfor Nordspanien, fik jeg ondt i maven. Jeg stillede selv diagnosen: blind-tarmsbetændelse, tog piller og holdt op med at spise.

Jeg passede mine vagter, og da vi sejlede over Biscaya bugten, målte jeg hver vagt distancerne til de nærmeste havne dersom det ikke lykkedes at holde blindtarmen i ro.

Jeg blev afmønstret i Hamburg i begyndelsen af 1953, og rejste med toget til København, og dagen efter blev jeg indlagt på Sct. Elizabeth Hospital og opereret for blindtarmsbetændelse.

"Kista Dan" havde ikke været ubeskæftiget hele den danske vinter 1952/53, idet der pludselig dukkede et engelsk filmselskab op, der mente, at de kunne bruge den til optagelsen af filmen "Hell below Zero" med Allan Ladd ved Antarktis i deres sommerperiode 1952/53.

Den var kommet tilbage til Danmark i foråret 1953, og lå oplagt i Kalkbrænderihavnen, afventende den sæsonmæssige Grønlandsbesejlings begyndelse.

Efter at være blevet raskmeldt efter blindtarmsbetændelse & operation, blev jeg sendt ombord i løbet af vinteren 1953, og havde tilsynet med skibet og et par elever, der udførte vedligeholdelsesarbejder.

Det var næsten den samme besætning som mønstrede på årets første grønlandsrejse.

I maj måned 1953 rykkede jeg midlertidigt op som overstyrmand, medens den faste overstyrmand holdt ferie.

Rejserne gik igen til Sydvestgrønland i det tidlige forår og Østgrønland senere på sommeren 1953.

På en af Østgrønlandsturerne havde vi både Skibsreder Knud Lauritzen og hans søn Ole med som passagerer til Mestersvig.

## 1953 Pionersejlad til Antarktis med Kista Dan

Efter grønlandsturene i 1953 gik vi på værft i Ålborg for en mindre ombygning, idet skibet blev bortchartret til den Australiske regering for en rejse til Antarktis med en ekspedition for vinteren 1953/54. På båddækket fik vi installeret et flyvedæk, hvorpå der skulle placeres et mindre fly på pontoner.

Charteren forlangte egen kabys til ekspeditionen, men da det på grund af pladsmangel ikke kunne lade sig gøre, blev der installeret endnu et komfur i den i forvejen ikke særlig store kabys. Det lød alt sammen spændende for os, men det tog 1½ måned førend vi nåede Melbourne, hvor vi skulle overtages.

Da vi nærmede os den australske kyst i efteråret og kunne begynde at tage nyhederne på radioen, blev vi klar over, at vor ankomst var ventet med længsel, idet vi blev nævnt i "headlines" sammen med de nye oliefund og et eller andet topmøde.

Den statslige australske ekspedition hed ANARE, som stod for:

Australian National Antarctic Research Expedition.

En af de første der modtog os var Dr. Phillip Law, der var Director for Antarctic Division, og han ankom i en stor bil med privatchauffør.

Vi fik anvist den bedste plads i havnen, så nær byen som overhovedet muligt.

Den første rejse gik til Macquarie Island, hvor der sad 20 mand og ventede på at blive afløst efter et års ophold.

Det tog os godt fire dage at sejle derned og vi ankom en tåget morgen i december 1953 med en sigtbarhed på under 500 meter. Det eneste vi kunne se var pingvinerne, der boltrede sig i vandet langs siden. Vi ankrede ved hjælp af radaren i Buckles Bay, og satte de to medbragte DUKW's i vandet så de kunne sejle ind med grøntsager og den længe ventede post. I løbet af formiddagen klarede det op, og vi kunne se den grønne ø.

Macquarie Island er en ca. 40 km lang ø mellem 54 og 55 grader sydlig bredde. Den strækker sig i nordsydlig retning, og er 6 km, hvor den er bredest. Stationen ligger næsten på nordspidsen.

Det blæser næsten konstant, og der er voldsomme storme indimellem. Mange skibe er i årenes løb forlist på øen. Året igennem falder der meget nedbør, om vinteren mest som sne og slud. I det hele taget er det et ikke særligt behageligt sted for mennesker at opholde sig.

Der er et fantastisk rigt dyreliv af pingviner, elefantsæler og store fugle bl.a. albatrosser, der yngler på øen. Øen blev opdaget i 1810, og det varede ikke længe, inden man sendte sælfangere afsted og oprettede en sælfangerstation.

Animalsk olie og skind fra pelssæler var i høj kurs i det forrige århundrede, og der blev drevet rovdrift på sælerne, og da de var næsten udryddede, fortsatte man med at udnytte olien fra pingvinerne - de blev ganske enkelt levende kastet op i kedlerne. Resterne af de over hundrede år gamle spækkedler kunne endnu ses på øen. Elefantsælerne har fundet tilbage, og bestanden er genopbygget, medens pelssælerne findes i et meget lille antal på nordsiden af øen.

Losningen foregik under meget vanskelige forhold.

Først skulle de to amfibiekøretøjer, DUKWS, sættes i vandet. Det foregik med sværgodsbommen, da de vejede 12 tons stykket. Da vi hele tiden lå i dønning, skulle vi altid finde et interval mellem de største dønninger, så de ikke kom i sving, hvorved både mennesker og materiel kunne komme til skade. På øen var der naturligvis ingen havn, men der fandtes udfør ankerpladsen en skrånende strand med ral, hvor DUKW'en var i stand til at køre i land.

Dog skulle chaufførerne altid passe på ikke at lande i alt for kraftige ansamlinger af kelp (En slags tykfliget tang), hvilket kunne forårsage skade med stop som følge og man risikerede at DUKW'en blev slået til vrage, dersom den ikke fik assistance.



Øen er et ideelt sted for observationer af sydlys, det samme som vi på den nordlige halvkugle kalder nordlys, men det forudsætter at der også er et observationssted på den sydlige del af øen. På nøjagtig samme tidspunkt observeres der fra begge observatorier, og ud fra disse målinger er man i stand til at beregne afstanden til sydlysene. Det er bare uheldigt, at turen derned skal foregå til fods over uvejsomt terræn over bjergene.

Det var en del af vor opgave at supplere den sydlige station, Hurd Point, med proviant, instrumenter samt andre fornødenheder.

Der var ingen ankerplads, ej heller lodskud-kun en masse skær, af hvilke vi kunne se en hel del rage op over vandet. Da det lå helt ud på sydspidsen, var der heller ingen læ at finde nogetsteds. Vi skulle simpelt hen finde en dag, hvor det blæste mindre end vanligt, og smide hvad vi havde i hænderne og sejle derned og forsøge at landsætte godset.

To gange sejlede vi derned, men måtte give op, da dønningerne var for voldsomme. Tredie gang lykkedes det. Langsomt nærmede vi os landingsstedet, og der blev holdt nøje øje med ekkoloddet, samtidig med at flere udkigge blev placerede for at kigge visuelt efter bråd og synlige skær.

At ramme et skær her kunne nemt gå hen og blive totalforlis for skibet, så alle forsigtighedsregler blev iagttaget. En kæmpe gummiponton blev blæst op med komprimeret luft og søsat langs skibssiden. Et leddelt træpontondæk blev lagt over, og surret fast til bøjler på pontonen. Jeg slæbte pontonen ind med vor lille motorbåd, så langt jeg turde. Pontonen vred sig som en søslange i den kraftige dønning, men godset, der var forsvarligt surret, forblev på pontonen.

Besætningen på pontonen kastede et anker til brug til tilbagetoget, hvorefter de afskød en raketline til de i forvejen nedsendte to mand på stranden. Der lød et ramaskrig på stranden, da raketten landede, for den kunne ikke undgå at ramme nogle af de titusinder af pingviner, der stod lige så tæt som sild i en tønne. Lasten blev hurtigt losset, så snart pontonen var landet, hvorefter alt godset blev båret op til hytten.

Alle mand returnerede med pontonen og halede sig ud til ankeret, hvorefter jeg overtog bugseringen tilbage til skibet.

Vi var dyngvåde allesammen, men jobbet var tilendebragt og langsomt sejlede "Kista Dan" væk fra det ugæstfrie sted. Det var også i sidste øjeblik, for både vind og sø var tiltaget betragteligt, ja så meget at vi endog ikke kunne benytte vores ankerplads i Buckles Bay, så vi holdt gående til søs natten over. Næste morgen var vinden drejet over i det rigtige hjørne, hvorefter vi igen kunne finde læ på vor sædvanlige ankerplads.

Vi genoptog losningen, og det varede ikke længe før al godset, inklusive en flok grise, var bragt sikkert i land.

Det nye vinterhold fik overlevering af det gamle hold, og til sidst blev der holdt et traditionelt "Change-over party" i land hvortil vi blev inviterede. Naturligvis var det begrænset, hvor mange der kunne forlade skibet af sikkerhedsmæssige årsager, men jeg deltog i festlighederne. Det var da også festligt, med en masse mad og drikke, mest det stærke australske øl.

Da vi skulle sejles om bord, havde vinden frisket, så vi var nødt til at blive i land for natten. Da det lysnede flovede vinden så meget, at vi kunne returnere, men åbenbart havde festen varet for længe, og jeg havde ikke taget højde for det stærke øl, så jeg måtte ofre ud over siden af DUKW'en.

Det måtte jeg høre meget for, og DUKW-kaptajnen erklærede, at det var første gang, at han havde haft en søyg passager.!

Vi fik returgodset ombord, og var parat til at sejle nordover den 21/12-1953, fem dage førend beregnet. Imidlertid fik vi meget dårligt vejr undervejs, og var ikke i Melbourne førend 3. juledag.

Man havde planlagt en hurtig lastning, men med de mange jule og nytårs-helligdage, var det ikke nemt at få skibet ekspederet i en fart. Afgangen blev fastsat til den 4/1 - 1954 kl. 16:00.

Kl. 15:00 ankom Minister for Foreign Affairs, Lord Casey med frue for at besigtige skibet og sende ekspeditionen af sted.

Vi havde lastet 4-500 tons gods, bestående af en komplet præfabrikat sydpolsstation beregnet til en overvintring for 11 mand. I lasten havde vi endvidere to små Austerfly, som kunne benyttes til både pontoner og ski.

Første mål var Heard Island, der ligger 3460 sømil VSV for Melbourne. Da vi skulle vestover i de "Brølende Fyrre", som farvandet kaldes, var det ikke unormalt, at vi brugte 14 dage, for at nå frem og vi havde dårligt vejr hele vejen.

Heard Island var ligeså ugæstfri, som vi havde fået fortalt. Vi havde hidtil haft den formening, at værre end Macquarie Island kunne det ikke være, men vi blev klogere. Ankerpladsen lå meget udsat, og i lange perioder kunne vi ikke lukke lugerne op og losse på grund af høj dønning. Det meste af tiden havde vi motoren gående med skruen i neutral stilling, klar til at hive ankeret op og stikke til havs.

Vi fik dog losset, hvad vi skulle, men på grund af vejret, fik vi ikke lastet alt det, der var planlagt på grund af vanskeligheder med tidevand i land. Til brug på den påtænkte station på Antarktis lastede vi en del slædehunde, som vi havde medbragt bure til.

Den 21/1 - 1954 var vi lettede over endelig at kunne forlade Heard Island med dens regn, sne og stormvejr, og kursen blev sat mod den franske ø Kerguelen 300 sømil nordligere.

Et fransk skib havde tidligere landsat et antal norske slædehunde og olie, så vi kunne bunkre fuld til den forestående rejse til Antarktis. Endvidere skulle vi fylde ferskvandstankene op, da vi endnu ikke havde en ferskvandsgenerator ombord. Det sidste viste sig at være det største problem.

Franskmændene var meget gæstfri og inviterede på middage med vine og hvad dertil hører.

Ferskvand -- nej det blæser for meget i dag, vent til i morgen.!

Men Phil Law var utålmodig, han ville være færdig, og fortsætte til Antarktis.

Vi havde hørt rygter om, at der på en gammel forladt norsk hvalfangerstation i en anden fjord skulle være muligt at tanke vand. Kaptajn H. Chr. Petersen, ekspeditionens souschef Dick Thompson og jeg begav os af sted med skibets motorbåd og sejlede 5-6 timer ind i fjorden, for at se på lokaliteterne. Vi var godt udrustede med ekstra proviant og soveposer.

Vi fandt stedet, fortøjede båden og gik ind på dækket, hvor man i tidernes morgen havde flænset hvalerne. Dækket var nu så pilråddent, at vi flere gange trådte igennem trædækket, der engang kunne bære en hval.

Det havde været en stor station med hundredevis af arbejdere og med tre lange mandskabsbarakker, men den var blevet forladt i 1929.

Langt om længe fandt vi endelig et rum hvor ikke alle vinduerne var slået ud, og her sov vi for natten, efter at have jaget kaninerne ud og fejlet de værste høm-hømmer ud. Kaninerne findes i millionvis på øen, og lever af Kerguelen-cabbage.

Med de rådne installationer turde kaptajnen ikke bringe sit skib ind til stedet, selvom der var rigeligt med vand fra en kilde. Desuden stod der i søkortet, at der muligvis stadig var miner fra krigens tid, udlagt af de allierede for at forhindre at tyskerne kunne oprette en u-bådsbase.

Det var imidlertid blæst op, så vi forsøgte at finde en nærmere vej tilbage til skibet igennem et smalt sund. Det gik også, men det var meget omstændeligt, for hele sundet var fyldt med kelp, svær tang, så vi måtte på det nærmeste stage os igennem, og ustandselig fik vi det i skruen, og måtte standse og bakke.

Da vi kom tilbage, bildte vi franskmændene ind, at vi stærkt overvejede at gå ind og fylde vand ved hvalfangerstationen. I mellemtiden havde man også ombord blæst en gummiponton op. Herpå anbragte man eet af hundeburene, som man forede med sejldug med henblik på selv at hente vand ved basen. Så gav

franskmændene efter, fyldte selv deres vandbåd og sejlede ud, selv om det stadig blæste.

Endelig den 27/1 - 1954 om aftenen var vore vandtanke fulde, og vi kunne omsider sætte kursen sydover mod Antarktis.

Det var meget, meget spændende.

Der skulle etableres en base i McRobertson land, et sted hvor intet menneske endnu havde sat sin fod.

Amerikanerne havde i 1947-48 fotograferet hele den Antarktiske kystlinie, og på baggrund af disse luftfotografier mente Australierne, at det var muligt at bygge på et sted, som indikerede at der var nøgen klippe af form som en hestesko, lige neden for gletcheren. Det var det eneste sted der kunne komme på tale, idet iskalotten mange hundrede mil til begge sider, gik helt sammen med havisen. Vi var på en pioneropgave.

Den 1/2 1954 nåedes iskanten, vi havde ventet den, for antallet af fugle som forefindes nær iskanten, forøgedes gradvist. Kaptajnen klatrede op i den lukkede istønde, hvorfra han kunne både styre skibet og manøvrere maskinen. Derfra var der også en bedre udsigt. På een af de første isflager stod to kejserspingsviner og bød os velkommen.

Gradvis blev isen mere koncentreret, men hele dagen forcerede vi, indtil vi om aftenen måtte stoppe på grund af usigtbart vejr og tiltagende is. Næste morgen kunne vi fortsætte i løsere is og pludselig rapporterede kaptajnen fra tøndens, at han havde observeret en ø forude.

Flyfotografierne kom frem, og ved nærmere eftersyn viste det sig, at det var toppen af en bjergkæde, der nu kunne ses. Længe varede det ikke førend vi kunne se det rosa skær af polarkalotten. Vi kom ud af isen, og fortsatte i næsten åbent vand et langt stykke. Vejret var fint og dønningen havde lagt sig, nu vi havde forceret det første isbælte. Forventningerne steg. Imidlertid ønskede Phil Law nu at sætte flyveren i vandet, for at se om vi var på rette vej. Den lille Auster

var ikke meget for at slippe vandet, da motorkraften var for ringe til at komme op på "trinet" på det spejlblanke vand i vågen.

Jeg blev derfor sat til med motorbåden at zig-zagge foran, for at lave så meget bølgeskulp, at den kunne komme op på "trinet" og ud af vandet. Det hjalp, den kom op, og i løbet af få øjeblikke satte den kursen sydover for at se, hvad der ventede os forude.

Det var både et opløftende og nedslående syn. Først og fremmest blev det konstateret, at man havde bedømt de amerikanske fotografier rigtigt. Vi var på rette kurs mod den hesteskolignende bugt. Men de to i flyet havde også konstateret, at der kom endnu et svært bælte af drivis, efterfulgt af et 16 sømil tykt ubrudt bælte af is, helt ind til kysten. Kunne vi forcere det?

Efter at flyet var om bord taget fortsattes igen, men vi var nu kommet ind på fastlandssokkelen og på ekkoloddet konstateredes, at bunden varierede meget, så der skulle navigeres med forsigtighed for ikke at løbe på grund, vi havde jo ingen søkort at støtte os til. Sent på aftenen nåedes fastisen og skibet blev fortøjet ved hjælp af et par isankre i en lille bugt og vi afventede daggryet.

Næste morgen begyndte vi at bryde fastisen. Den var ca. 1 meter tyk, hvoraf de øverste 20 cm var virkelig hård, blå krystalinsk is. Nedenunder var isen hvad vi kalder "honey combed", ikke særlig homogen og ind imellem rådden. For hvert tilløb var vi i stand til at bryde ca. 30 meter, så "Kista Dan" var kommet på arbejde.

Der mødte os et højst mærkværdigt syn.

Det var eet langt bælte af Adeliepingviner på vej til land, et syn ingen af os nogensinde oplevede senere. De var alle på vej over isen for at fodre deres unger på land. De benyttede vores sejlrende, dels for at få så kort til land som muligt, dels for at spise al den føde, der blev frigjort af den rådne is ved opbrydningen. Så snart skibet bakkede, sprang de op på isen, og når vi gik fremad sprang de i vandet igen, for at gulfle i sig. Pontonerne på flyet blev udskiftet med ski, og flyet blev igen sendt op for at recognoscere. På een af turene medfulgte Kaptajnen,

men han kunne kun konstatere, at der ikke fandtes nogen let løsning - det var kun hårdt arbejde.

Næste dag landedes for første gang i Horseshoe Bay, som stedet blev kaldt, og man havde nu recognosceret så langt til begge sider, at man blev klar over, at der ikke var noget alternativ.

Der skulle basen etableres.

Kaptajnen estimerede, at det ville tage ca. een uge at bryde isen til Horseshoe Bay. Ekspeditionen var utålmodig og længtes efter at komme i land og påbegynde arbejdet. Der blev derfor udrustet to weasels (snetraktorer på larvefødder) og to caravans hver med en nødslæde, som skulle sendes i land over isen.

Midt i det hele kom kaptajnen op og diskutere med Phil Law, som ville have endnu mere gods i land med slæder. Hver gang der skulle losses, måtte isbrydningen indstilles. Hundene blev lossede og atter om bord taget - skibet sad somme tider fast flere timer, hvor vi arbejdede med spil, årer, bådshager og isankre. Det var en sej kamp. Lige før den første weasel nåede land, brød den igennem isen, men man var så heldig, at den ikke led skade, og den holdt sig flydende med motoren gående.

Den 6/2 - 1954 var det gode vejr forbi, og det blæste op, hvilket resulterede i at skibet hele tiden ville tilbage til sit gamle spor i isen og kilede sig fast gang på gang og til sidst indstilledes sejladsen, for at afvente bedre vejr. Jeg havde frivagt på 4 - 8 vagten næste morgen, søndag den 7/2 da jeg vågnede ved at mærke, at skibet bevægede sig. Det knagede og bragede i hele skibet, og længe varede det ikke, førend vagten kaldte alle mand op, og være påklædte dersom noget skulle ske.

Isen var begyndt at skrue...

På den ene side gik isen den ene vej og på den anden side den anden vej, samtidig med at store isflager begyndte at krybe op langs med skibssiden.

Hvad ville der ske - ville isen blive ved med at stakke op langs siden og vælte ind over dækket? Det var et fantastisk syn. Det var enorme naturkræfter, der var blevet sluppet løs. Snart havde vi slagside til den ene side, snart den anden.

Pludselig ved 8-tiden holdt skruningerne op, det blæste lige meget, men skibet lå helt stille. En hurtig undersøgelse af skibet viste, at skrue, ror og skrog var intakt, men hele skibet var løftet op og hvilede på en dynges is.

Skibet havde æggeskalsfacon og havde reageret nøjagtigt, som man forventede i en sådan situation. Det var en enorm lettelse at konstatere, men indtil videre var der ikke andet at gøre, end at vente til vinden løjede af.

Vi var i radiokontakt med folkene på isen i Horseshoe Bay, som bekræftede at de var OK, men heller ikke kunne foretage sig noget førend stormen løjede af. Det ene fly stod tøjret i læ af en ø og var tilsyneladende intakt, medens weaselen, der var brudt igennem isen ganske enkelt var frosset fast, og således sikret indtil videre. I løbet af natten til mandag bedredes vejret, og vi var nu i stand til at gå ned på isen, og få et overblik over situationen.

Der var en våge lige agten for skibet, og ved bakmanøvrer forsøgtes at suge isen ud under skibsbunden, samtidig med at vi hev på to isankre og affyrede nogle stænger dynamit i nærheden af skibet, men det var forgæves.

Der var kun een ting at gøre: At grave skibet ud af isen, og få det ned i vandet igen. Begge ankere med tilhørende hver ca. 250 meter kæde blev affyrede og lagde sig, trods den store vægt oven på den sammenskruede is.

Både ekspeditionsmedlemmer og besætning gik nu på isen og stagede isen stykke for stykke agterud langs med en rende i styrbords side med bådshager, årer, ishaker og koben. Med mellemrum blev maskinen startet og sat i bakstilling for at suge isen ned langs siden, og siden blev der gået frem for at få isen væk og ud i den store våge. Det var et sejt arbejde. Så meget som muligt af ballast og olie blev flyttet agterover og til styrbord, og der blev med mellemrum hevet på de udsatte isankre.



Endelig tirsdag eftermiddag kom der lidt liv i skibet, da der blev fyret et par stænger dynamit af under skibet, samtidig med en fuld kraft bak manøvre og hiven på isankrene. Lidt efter lidt kom den ned i vandet og lagde sig straks over med 10-15 graders slagside til styrbord.

Det tog nogle timer inden vi fik samlet værktøj sammen, trimmet skibet og hevet ankre og kæder ind.

Kaptajnen tog på isrecognoscering og konstaterede, at der var sket store forandringer med isen på grund af stormen. Det var nu muligt at forcere isen noget hurtigere end tidligere, og selvom det var hårdt arbejde, skred det alligevel fremad, og vi fik gode informationer fra flyet, der fandt render.

Endelig torsdag den 11/2 kl. 21:00 gik vi mellem de 2 fangarme, der dannede Horseshoe Harbour og konstaterede, at der var vand nok til skibet.

Endelig var vi ved målet for vor rejse, men vanskelighederne var ikke overståede endnu...

Det var begyndt at blæse, og kaptajnen ønskede at vende skibet således, at han i en nødsituation hurtigt kunne returnere i renderen. Da han i løbet af et par timer havde vendt skibet ca. 90 grader, var det ikke muligt at styre skibet mere på grund af den tiltagende vind. Det var meget foruroligende, for nu lå skibet tværs i vinden, og begge fly stod på luge 2 med næsen i hver sin retning.

Flybesætningerne surrede selv deres fly så godt det lod sig gøre, men trods alle anstrengelser sprængtes fastgøringspunkterne, og begge fly blev alvorligt skadede, da vinden yderligere tiltog i nattens løb. Det var et sørgeligt syn, der mødte os om morgenen: Begge fly var efter den første vurdering totalt havarede.

Om aftenen havde vinden løjet så meget, at vi kunne losse hundene på isen. Dem var vi glade for at komme af med, for det var ikke muligt at spule alle deres efterladenskaber væk, og desuden tærede de på vore ferskvandsreserver. Endnu

to dage gik, førend vinden løjede så meget, at skibet kom i position, så vi kunne losse direkte på havisen.

Ekspeditionen havde travlt med at finde ud af, hvor de forskellige huse skulle placeres. Dernæst blev der boret huller i klipperne for isætning af bolte til fastsurring af husene, så de ikke blæste væk i den første storm. I stedet for cement blev der brugt flydende svovl i boltehullerne.

Flymekanikeren så nærmere på de to vrag, og på mirakuløs måde og med fingerfærdighed fik han flikket eet fly ud af de to vrag. Der var spænding på den dag, da det skulle prøvflyves, men alt gik godt, dog var man enige om, at det var godt, det ikke skulle synes af de australske luftfartsmyndigheder.

Losningen forløb glat, det var intet problem at losse direkte på slæderne, der blev trukket iland af weas'lerne, problemet opstod først når slæderne skulle over isskruninger imellem land og is.

På grund af tidevandets skiften to gange i døgnet var der en flere meter høj isbarriere, der konstant forandrede sig.

Det var lange arbejdsdage fra kl. 07:00 morgen til 20 - 21 om aftenen i blæst og kulde, men alle gik frisk til arbejdet.

Onsdag den 17/2 - 1954 var vi udlosset, og skipperen besluttede at bryde vor gamle rende op, for at få en ide om skibets evne til at bryde den 30 cm tykke is, nu skibet var udlosset og lå højt på vandet.

Ekspeditionen besluttede at sende et hold afsted med skibet, for om muligt at skyde nogle sæler til hundene. Det viste sig relativt nemt at bryde isen, ligeledes havde jægerne god fangst og kom hjem med otte sæler, så vi var tilbage i Horseshoe Bay samme aften.

Den nye station blev døbt Mawson, efter Australiens første sydpolarforsker.

Lidt efter lidt kom husene op og stå, generatorerne kørte og vi kunne efterlade ti mand på den nye base.

Afgangen blev sat til den 23/2 - 1954 kl. 06:00. Alle var oppe for at sige farvel til overvintrerne, isankrene blev taget ind, maskinen blev startet - og så skete der ellers ikke mere - skibet var frosset fast, det rokkede sig ikke ud af flækken. Skibet blev trimmet anderledes.

Til sidst blev besætningen sendt ned foran stævnen, for hugge en lille rende. Omsider rokkede skibet sig en tomme, og ved mange frem og bakmanøvrer lykkedes det endelig at få gang i skibet, og endelig kl.11:15 kunne vi forlade Mawson i den gamle rende. Kun to sm ude var vi klar af fastisen og kunne fortsætte i den almindelige pakis.

Vi fortsatte østover, idet Phil Law ønskede en stedbestemmelse af et klippefremspring Scullin Monolith, som var observeret på en af de mange flyvninger med Austeren.

Den 25/2 om morgenen ankrede vi kun 500 meter fra det lille klippefremspring. Uheldigvis var der ingen is udenfor til at dæmpe søen, så der var store dønninger.

Jeg gik i vor lille 12' motorbåd sammen med Law plus 3 ekspeditionsmedlemmer. Vi søgte længe for at finde et sted, hvor landsætning kunne finde sted. Til sidst insisterede Law, at han ville hoppe i land, evt. svømme det sidste stykke. Her blev han kraftigt modarbejdet af sin souschef, der som gammel navymand foreholdt ham det helt vanvittige i sit forehavende. Law tog det til efterretning, og fortagenet blev opgivet.

Dernæst besluttedes at sætte Austeren på pontoner, for at foretage en flyvning videre østover. Her var lykken heller ikke med ekspeditionen, idet flyet blev så oversprøjtet af røgvand, der omgående frøs til is på cockpitruden. Også dette forehavende måtte opgives.

Vi fortsatte østover, idet Law ønskede at udforske Prydz Bay. Der opstod en diskussion mellem Law og Kaptajnen, som mente at efteråret nu var så nær, at der var fare for at skibet kunne indefryse i Prydz Bay. Han foreholdt Law, at skibet nu var så let og med stævnen højt i vejret uden trimningsmuligheder, kunne han ikke styre skibet i dårligt vejr.

Telegrammerne for frem og tilbage mellem København, London, Melbourne og Canberra. Ingen af de to herrer var særlig diplomatiske, så det udviklede sig til et regulært skænderi. Til sidst gav Kaptajnen efter - og vi fortsatte øst og sydover i Prydz Bay. Det skulle vise sig at være en fatal beslutning, der nær havde kostet os alle livet.

Den 28/2 - 1954 var vi nord for Prydz Bay og drejede sydover så langt vi kunne, inden isen blev for tæt og svær. Dagen efter drejedes østover for at undersøge en øgruppe Vestfold Hills, der ikke havde haft besøg siden 1935 og 39.

Sejladsen foregik mest i nyis, men vi var dog i stand til at holde 8 knob. Vi nærmede os øerne i tusmørket, bunden var meget uren, jeg stod ved ekkoloddet og holdt kaptajnen underrettet om dybderne, der sprang op og ned. Adskillige gange måtte han give fuld kraft bak, og vi måtte finde en anden vej igennem skærene.

Efter at vi havde ankret, blev det besluttet, at vor motorbåd skulle være parat kl. 06:00 for stand - by til flyveren.

Jeg kom på vagt kl. 04:00, og da det i mellemtiden var blevet lavvande og lyst, kunne vi se de hæsle rev, som nu var kommet oven vande, vi havde heldigvis ikke ramt nogle af dem.

Det var blikstille, og der var ikke en krusning på vandet.

"Det bliver vanskeligt for flyveren at lette i det "blikvand" sagde overstyrmanden. Jeg gav ham ret.

Kort efter gik jeg ned i motorbåden, fik fyr på blæselampen, og efter den fornødne opvarmning, startede den villigt.

De to vagthavende matroser affiredede båden, der blev fortøjet langs agterskibet med motoren kørende.

Da jeg umiddelbart efter kom på broen, fornemmede jeg en svag brise, og jeg kunne allerede se krusninger på havet. Jeg gik ned og vækkede kaptajnen og meddelte ham, at det var begyndt at blæse.

Da jeg kom på broen igen, havde vinden øget kraftigt, og jeg for ned for at advisere kaptajnen om den ny situation. Han kom omgående på broen, maskinen blev startet op, jeg gik til ankerspillet med den ene matros, medens den anden fik besked på at lade motorbåden glide agterover.

Ankeret blev hevet op, og vi kørte frem til en sikrere ankerplads og håbede på, at der ikke var nogle skær på vejen. Vi ankrede i læ af en anden ø og stak en masse kæde ud for at være sikker på at ankrene holdt. Vinden tiltog stadig, og det tog næsten ingen tid, førend det var fuld storm.

Under sejladserne fandt en halvstor isskosse vej mellem skibets agterende og motorbåden, som kæntrede og sank uden at matrosen var i stand til at gøre noget. Heldigvis holdt fanglinen, så vi fik med forsigtighed båden op til overfladen igen, så vi kunne få en kraftigere krog i den og sluttelig bringe den på det tørre igen. Motoren blev drænet for vandet, oliesystemet blev gennemgået og kun tre timer efter kørte den igen.

Hele dagen og næste nat kørte vi med hovedmotoren i fremstilling for at mindske presset på ankerkæderne.

Kaptajnen forblev på broen og på min næste hundevagt (00-04), sagde kaptajnen ved 02:30 tiden: "Jeg lægger mig lidt på sofaen i bestiklukafet-varsko mig hvis der sker ændringer".

Kl. 03:30 aftog vinden pludselig, og kl. 03:40 var det fuldstændig stille - det var fantastisk.

Stormen havde lagt sig lige så pludseligt, som den kom.

Vi var nogle, der blev nogle erfaringer rigere - hvilket kom os til gode senere i karrieren. Her gjaldt mottoet, som vi lærte som spejdere: Vær beredt!

Ekspeditionen fik travlt. Der skulle foretages magnetiske målinger og nøjagtige bestemmelse af positionen.

Flyveren skulle på vingerne. Et såkaldt scintillometer til måling af radioaktivitet, som ekspeditionen havde lånt af Oxford University i England, blev installeret i flyveren. Det var et kostbart instrument, der var mere værd end flyveren, det blev installeret i. Det var ved at gå galt, da flyveren skulle lette. Det kneb med at få pontonerne op "på trinnet", og den nåede næsten nyiskanten førend pontonerne slap vandoverfladen.

Vejret var meget, meget fint-barometeret stod højere end vi havde set under vort ophold i Antarktis - og vinden var vestlig, hvad kunne det dog betyde?^

Alle hold kom hjem med gode måleresultater og efter at flyveren var hejst op på plads, var vi endelig klar til at sejle nordpå og hjemad. Humøret var højt.

Torsdag den 4/3 kl. 13:25 hev vi ankeret op og afsejlede.

Men glæden varede kort.

Kl. 17:00 blæste det styrke 8, og kl. 20:00 havde vi fuld orkan og snestorm.

Skibet blev drejet til vinden, og vi lå underdrejet.

Ved midnatstid blæste vingerne i stykker på flyet. Søerne slog bestandig ind og med de lave temperaturer blev skibet meget kraftigt overiset både på husbygning, master og bomme. Maskinen ringede op og beklagede sig over de høje

udstødstemperaturer, og anmodede kaptajnen om at sætte belastningen ned. Kaptajnen svarede, at det var nødvendigt, at køre med alt hvad remmer og tøjler kunne holde.

Fredag den 5/3 ved 2-tiden mistedes kontrollen over skibet. Skibet var meget overiset, og vi lå med en kraftig slagside og slingrede hid og did, mens maskinen kørte med mere end fuld belastning, roret havde ingen effekt. Vi drev ned mod et isfjeld, uden at være i stand til at gøre hverken fra eller til. Ville vi ramme det eller gå klar ?

Ved 4-tiden blæste flyet totalt i stykker, det rejste sig lodret i vejret med halen og truede med at falde ned over redningsbådene.

Kaptajnen sendte mig ned med ordre om at kappe surringerne på flypontonerne, så resterne kunne blæse ud over siden.

Jeg holdt fast i flyvedækket med den ene hånd og filede løs med kniven med den anden. Det var anstrengende, og efter en stund skiftede jeg hænder. Da den sidsteurring var kappet, røg flyet med det kostbare scintillometer ud over siden. Pludselig mærkede jeg en sviende smerte i mine hænder, og da jeg samtidig lugtede benzin, forstod jeg sammenhængen. En benzinlækage fra flyet var flydt ned på flyvedækket hvor der lå et pænt lag sneslud. Det var simpelthen den ideelle kuldeblanding: Benzin, sne og storm.

Afsindig af smerte mistede jeg kontrollen over mig selv, løb op på broen, kylede kniven tværs igennem styrehuset uden at tænke på, hvem den eventuelt kunne ramme. Jeg for ned i min køje, og op igen. Jeg havde simpelthen fået forfrysninger i begge hænder. Vi havde heldigvis læge ombord, han fandt sine salver frem, og forbandt hænderne. Jeg husker, at jeg tænkte, at jeg ønskede, at det var et barn jeg skulle føde i stedet, for den smerte kunne umuligt være værre end dette.

Stormen fortsatte, medens vi flaksede frem og tilbage som en vingeskudt fugl. Da det nederste dæk kom under vand på grund af slagside, løb vandet ned i

besætningens kamre igennem luftventilerne. Det kunne ikke pumpes ud, så der blev etableret en spande-kæde.

Hver gang skibet tog en kraftig overhaling, og ligesom blev liggende i et stykke tid, tænkte vi alle: Rejser den sig denne gang også ?

Skibet var eet stort ispanser. Tromlerne med flybenzin på dækket rev sig løs. Mandskabet blev sendt ned for at kaste dem overbord sammen med anden dækslast, lige meget hvad, hver eneste ting bidrog til at øge stabiliteten, der var yderst kritisk på grund af overisningen, der vejede tungt. Et tykt lag sne dækkede styrehusvinduerne, kun de 2 roterende rudere var vi i stand til at se ud af.

Senere på morgenen sprængtes bådklamperne til den styrbords redningsbåd, og den svingede hid og did ud over siden. Alle mand blev kaldt ud for at få styr på den, man hentede endog mig, men jeg var ikke til nogen nytte, for jeg kunne intet lave med mine hænder, jeg havde nok at gøre med at holde mig fast, men det lykkedes at få båden indenbords igen.

Da det så allermest kritisk ud, kom Phil Law op af den indvendige trappe til broen, helt hvid i ansigtet. Da Kaptajnen så ham sagde han brysk: "HAVE YOU NOW GOT ENOUGH" (Har du nu fået nok)?

Jeg tror Phil Law vil huske de ord til sin dødsdag!

På et tidspunkt måtte kaptajnen træffe et alvorligt valg. Halvdelen af skibets stabilitet lå i den største 90-toners ferskvandstank, der lå langt nede i skibet. Den var halvfuld af ferskvand.

Den blev fyldt op med søvand, hvilket stabiliserede skibet ret så meget. Samtidig fik vi øje på et isbælte, hvor isen var kværnet totalt op og bestod af grødis. Det lykkedes at drive ind i det, og lidt efter lidt lykkedes det at få kontrol over situationen.

Kursen blev sat sydover - vi var ligeglade med om vi kom hjem det år eller næste - det vigtigste var at bjærge livet.



I maskinen lå konstant en maskinmester og rensede grødis ud af søfilteret, for maskinen, der var stærkt overhedet havde brug for alt det kølevand, der kunne fremskaffes. Da vi nu havde "solgt" hovedparten af vor ferskvandsbeholdning, undersøgte vi, hvor meget der var tilbage i en resterende ferskvandstank forude, der kunne rumme 20 tons.

Men ak og ve, medens vi lå ved Vestfolds Hills, blev tankdækslet skruet af, og en "dyppekoger" blev nedsænket, idet vi frygtede at tanken, der lå helt ud mod skibssiden ville fryse med de lave nattemperaturer.

Dækslet blev lagt løst på, da det ikke kunne fastskrues på grund af elkablet. Dette dæksel befandt sig i nøddynamorummet forude, hvor også olietanken til generatoren befandt sig. Olietanken var løbet over, da vi lå med slagsiden, og olien løb ned i ferskvandstanken igennem tankdækslet - vandet var forurenet og udrikkeligt.

Der fandtes ikke en dråbe ferskvand ombord!

Det var umuligt for kokken at lave mad på grund af søgangen og slagsiden, så han gik rundt og delte chokolade rundt til alle.

Forude boede 12 passagerer i 2-6 mandskamre. De gik ned i lasten og løsede spunsen på et rødvinsfad, hvorefter de drak løs, så de var hønefulde, da vi kom ud for at se til dem. Som de sagde, kunne de lige så godt drikke sig fulde, når de alligevel skulle dø.

Skibets beholdning af apollinaris blev fundet frem, kulsyren blev rystet ud, hvorefter vandet kunne bruges til kaffe og te.

Kartofler blev kogt på søvand, og så stod menuen ellers på dåsemad. Opvasken foregik i søvand. På det tidspunkt var det ligegyldigt, det vigtigste var, at vi nu følte, at vi havde bjærget livet.

Der gik endnu nogle dage, hvor vi flakkede rundt i isen, uden at vide, hvor vi befandt os, for solen havde vi ikke set i mange dage så vi forsøgte bare at finde nordover i render, men endnu en storm fik vi, inden vi var klar af isen. Humøret var langt nede de fleste steder, men stor var glæden, da vi kunne føle dønningen fra oceanet, et tegn på, at vi nærmede os iskanten. Endelig den 10/3 kom vi klar af isen og satte kursen mod Heard Island. Det blev fejret i alle messerne, og der var ekstra udskænkning i dagens anledning.

Dagen før ankomsten fik vi endnu en storm, men nu var temperaturerne kommet så højt op, at der ikke mere var fare for overisning. Søndag den 14/3 nåedes Heard Island. Det var surt regnvejr og motorerne på bådene drillede, så det hele gik trægt.

Vi satte en redningsbåd i vandet, forede den med sejldug, og sejlede ind under et lille vandfald og fyldte båden, hvorfra det sene re blev pumpet op i en af skibets tanke. Samme aften måtte vi stikke til søs og holde gående, idet vinden friskede og ankerpladsen var utrolig dårlig.

Mine hænder var så medtagne, at jeg ikke kunne røre rundt i en kop kaffe i tre uger, ligesom det var meget besværligt at spise, og jeg måtte have de andre til at skære kødet ud for mig. Jeg passede mine vagter - vi var jo kun to styrmænd - kun måtte jeg lade styrmandseleven skrive i journalen efter mit diktat.

Næste morgen kunne vi gå tilbage til ankerpladsen og få returgodset ombord, samt om bord tage det foregående hold fra stationen, hvorefter vi afgik til Kerguelen. Igen fik vi at mærke, at det var sent efterår med stormende vejr, og vi ankom først den 17/3. På Kerguelen fik vi vores ferskvandsbeholdning suppleret op, så vi kunne række Melbourne, men her spillede det dårlige vejr ind igen og vi kom ikke afsted før den 19/3 - 1954.

På den tolv dages rejse til Melbourne i de brølende "halvtredser" havde vi vinden ret agterind, hvilket bevirkede, at agterdækket konstant var overskyldt, og vi aftalte med passagererne forude, at vi slog ned på maskinen, medens de løb henover fordækket holdende sig fast til et udspændt stræktov hen til brofronten, hvor de kravlede op af en udhængt lodslejder.

Vi nåede til Melbourne den 31/3 - 1954, hvor Ministeren for External Affairs, Lord Casey, bød os velkommen tilbage. Vi lossede returgodset, bunkrede olie og vand til den 1½ måned lange hjemrejse. Da vi ingen last kunne få sejlede vi i ballast hjem.

Jeg tror vi havde en nat i Melbourne, og vi var både trætte og nedkørte efter den begivenhedsrige rejse.

Vi var mange, der var blevet nogle erfaringer rigere.

Maskinmesteren, der havde ligget i mange timer for at holde søfiltrene fri for is, fik et break-down, da vi kom hjem, og var sygemeldt et helt år og kom aldrig mere ud at sejle.

Kaptajn Hans Chr. Petersen, som også førte de efterfølgende større og bedre ishavsskibe, kom aldrig på god talefod med Phil Law, hvilket stammede fra de disputer, der opstod på den første rejse for ANARE.

I nogle år chartrede ANARE to skibe, og Phil Law tog altid det skib, hvor Hans Chr. Petersen ikke var ombord. Både rederiet og vi andre var pionerer og novicer i Antarktis sejlads. Efter kaptajnens udførlige rapport, lagde teknikerne hovederne i blød for at finde ud af, hvordan man kunne forbedre skibet og især stabiliteten.

I midten af maj 1954 ankom vi til Ålborg, og gik på værft nogle dage, og jeg fik Inger med på en grønlandsrejse, medens svigerforældrene passede Janne, der var godt 1½ år.

Endelig fik jeg godt to måneders ferie, som jeg tilbragte hjemme, men det var den sommer, hvor det regnede usandsynlig meget. Til sidst købte vi en radiogrammofon på afbetaling, og bevilgede hinanden hver en plade. Vi var stadig nyetablerede, og hyren var ikke for stor.

Jeg blev udnævnt til overstyrmand og skulle med på den næste rejse til Antarktis for sæsonen 1954/55, men forinden skulle skibet igennem en større ombygning.

Kølbladen, der bestod af en 14-18 mm plade, blev udskiftet med en 50 mm plade. Ligeledes blev hele agterskibet påsvejset doblinger, hvilket i høj grad øgede stabiliteten. Vi havde en oliebeholdning, så vi kunne sejle 3/4 rundt om jorden, men det nyttede jo ikke meget, når vi kun havde 100 tons ferskvand om bord.

Vi fik derfor installeret en nyudviklet ferskvandsgenerator fra Atlas, der var i stand til at producere 4 tons ferskvand i døgnet ved at udnytte maskinens spildvarme fra kølevandet.

I slutningen af oktober 1954 satte vi atter kursen sydpå, men vi nåede kun lige ind i Middelhavet, førend maskinmestrene opdagede, at begge hjælpemotorer stod skævt i forhold til generatorerne, en følgeskade opstået på grund af doblingerne i agterskibet. Et par eksperter fra B & W kom flyvende til Piræus, som vi anløb for reparation.

Vi havde et tandlægepar med til Australien, så vi fik alle tænderne ordnet på rejsen.

Vi afsejlede fra Melbourne 21/12 - 1954 til Macquarie Island medbringende bl.a. en ko, en flok får samt adskillige grise, og vi lossede på fire dage, førend vi atter returnerede til Melbourne.

Under opholdet på Macquarie Island, skulle der lægges et lille depot ud midtvejs på øen i Lusitania Bay. Vi sejlede derned en dag med rimeligt vejr, og jeg gik i jollen og styrede medens to australiere roede. Vi kom også fint i land gennem brændingen. Jeg havde fotografiapparat med, idet det var det eneste sted på øen, hvor der fandtes Royal Penguins, en meget smuk pingvinart.

Da vi skulle returnere, stod vi og ventede på et ophold mellem de store bølger og jeg råbte: Now.

Vi kom også fint ud, men pludselig fiskede een af australierne en stor tot kelp (en svær tangart), og inden han nåede at få frigjort åren, faldt vi tværs i brændingen, båden blev fyldt med vand og vi måtte svømme i land i vort tunge tøj, med-

bringende fanglinen til den kæntrede båd. Vi fik den tømt for vand, og næste gang lykkedes det at komme fri af kysten. Kameraet, som jeg havde lånt af en svoger, havde ikke godt af den vandtur, og selvom jeg ofrede mange penge til reparationen, blev det aldrig godt igen.

Vi dannede "Lusitania Bay Swimming Club", og til dato tror jeg ikke, klubben har fået flere medlemmer.

Under opholdet i Melbourne fik vi mange invitationer, for vi havde efterhånden fået mange venner, og Australierne er uhyre gæstfrie.

Den 7/1 – 1955 var vi tillastet og afgik til Heard Island. Som ventet havde vi strid modvind hele vejen, men nu forventede vi ikke andet, vi var blevet vant til det.

Efter to dages ophold afgik vi den 25/1 - 1955 til Mawson.

Vi måtte igennem meget is inden vi nåede Mawson den 9/2 1955, men det kunne slet ikke sammenlignes med den situation, vi havde det første år. Ved stationen var der ingen is overheadet, så vi ankrede i Horseshoe Bay, og fortøjede agterskibet til en kæmpesten i land. Al lasten måtte nu sejles i land, i modsætning til det første år, hvor vi anvendte slæder.

Vi foretog noget surveyarbejde langs kysten, inden vi den 1/3 forlod basen med det udskiftede mandskab.

Selv om vi nu var udlossede kunne vi føle, at det var et helt andet skib, end året før, og vi ville ikke komme i den samme situation igen. Kort sagt: Vi følte os trygge ved skibet.

Da Mawson således var etableret, besluttedes at lukke Heard Island stationen for godt, så vi anløb øen for at hente resten af mandskabet og noget af det mest kostbare udstyr. Under det tre dages ophold, måtte vi flere gange stikke til søs på grund af den dårlige ankerplads.

På hjemrejsen anløb vi igen Kerguelen og nåede Melbourne den 23/3 hvorefter det lykkedes at få en last byg i Port Pirie til Rotterdam. Med som passagerer til Europa havde vi Souschefen for ANARE, Richard Thompson og hans kone.

Et nyt og større ishavsskib ( "Magga Dan") var bestilt ved Ålborg Værft og skulle leveres til efteråret 1956.

Det var allerede bortchartret til englænderen Vivian Fuchs (senere Sir Fuchs), der skulle bruge den til British Transantarctic Expedition. Rederiet inviterede Fuchs og den gamle grønlandsforsker Einar Mikkelsen til Rotterdam for at medfølge Kista Dan til Danmark efter udlosningen.

Om bord var vi optimistiske og håbede på gensyn med vore familier til en weekend efter den lange adskillelse.

Men sådan gik det ikke.

Vi måtte ned om søfartsskolen i Svendborg, hvor drengene der viste gæsterne, hvad de havde lært. Mandag morgen ankom vi til Grønlands Handels Plads og begyndte at laste til Grønland-ak ja!

Jeg afmønstrede "Kista Dan" for ferie den 17/5 - 1955.

## 1955 Isbryder-observatør i Canadisk Arktis

Jeg havde afmønstret "Kista Dan" efter hjemkomsten fra Antarktisfarten den 17/5 – 1955, og allerede nogle få dage efter blev jeg kaldt ind til rederiets skibsinspektør, A . H. Nielsen som meddelte mig, at man havde udset mig til at være observatør den kommende sommer på canadiske isbrydere i Canadian Arctic, og han forventede, at jeg skulle afrejse ca. medio juni 1955.

For første gang skulle jeg ud at flyve, og tilmed langt. Turen gik over New York til Montreal i Canada, hvor jeg skulle borde skibet. Forinden tog jeg toget til regeringsbyen Ottawa, hvor jeg aflagde besøg og takkede Departementschefen for Department of Transport, fordi de tillod mig at medsejle skibene. Endvidere havde jeg fået opgivet nogle kontaktpersoner, som jeg skulle aflægge et høflighedsvisit. Derefter tog jeg tilbage til Montreal, hvor jeg gik ombord i en stor gammel isbryder fra 1930, "N.B.Mc.Lean".

Den havde 6500 HK, var dobbeltskruet, 6 skotske kedler, 68 mands besætning. Jeg blev installeret i et simpelt kammer sammen med 3 ekstra telegrafister. Vi var 20 mand om eet WC, ferskvand var rationeret, så vi kunne kun få een pøs om dagen, så alt i alt, var det ikke den store luksus. Men det var flinke folk, alle talte fransk, da de var fra Quebec, og kun få talte engelsk, deriblandt kaptajnen, som jeg fik et nært samarbejde med. Den 26/6 afsejlede vi fra Montreal med kurs mod Hudson Strait.

Allerede i Belle Isle Strædet mødte vi den første is og hele vejen langs med Labrador, havde vi meget is og tåge, men vi havde ingen vanskeligheder med at forcere den. Vi kom op til Hudson Strait og udskiftede et par mand på Resolution Island, hvorefter vi gik ind i strædet og tændte fyrene på mange af de ubeboede øer for at de kunne være klar til sæsonens begyndelse.

Det var ofte forbundet med vanskeligheder at lande på grund af stærk strøm og isgang. Jeg var næsten altid med, både for at se, hvordan de tacklede situationen, dernæst var det jo et afbræk i den daglige trummerum, og så fik jeg også rørt mine lemmer. Fyrene brugte gas, så vi slæbte gasflasker op af klipperne indtil 60 meters højde, så det kunne ind imellem være drøjt nok.

Inden vi skulle videre nordpå, anløb vi Hudson Bay's Co station i Frobisher Bay med forsyninger og landsatte vore eskimoiske passagerer. Der var meget dårlige landingsforhold, idet strømmen løb op til syv knob og tidevandsforskellen var op til 12 meter. Der var konstant vrøvl med prammene, der løb på grund, havde motorvanskeligheder, smed lasten af i utide på grund af indstrømmende vand igennem svanehalse, men omsider blev vi færdige, og satte kursen nordover mod Thule hvortil vi ankom den 4/8 - 1955.

Besætningen måtte ikke gå i land, men jeg kontaktede den danske forbindelsesofficer, Orlogskaptajn Orla Jensen, som formidlede, at kaptajnen, en anden officer og jeg kunne besøge Officers Club.

Han fortalte mig i øvrigt at J. Lauritzens damper "Silja Dan" var ventet dagen efter med byggematerialer til basen. Jeg lyttede til radioen den næste dag, og kunne høre hvordan den kvindelige telegrafist kaldte og kaldte, uden at man på basen svarede, idet man ikke lyttede på de sædvanlige skibsfrekvenser. Til sidst gik hun over på en frekvens som vi havde, og jeg svarede hende, hun kunne overgive telegrammet til mig, så ville jeg viderebringe det. Hun var noget forbavset over at få forbindelse med en dansker på en canadisk isbryder.

Kaptajnen på "Silja Dan" var en gammel kending og meget venlig mand og inviterede på min foranledning nogle officerer ombord til middag. Det gik ikke helt stille af, og vi hyggede os gevaldigt sammen. Næste dag gjorde den canadiske kaptajn gengæld og alle sejl blev sat til. Det var ikke mindre hyggeligt, for nu kendte man jo hinanden.

Næste mål var Resolute Bay i Lancaster Sound. Undervejs gik vi ind i en vig, fandt et vandfald, hvorfra vi kunne fylde vand ned i prammene. Vandet var godt nok til brug i kedlerne. Længere inde i sundet mødte vi svær pakis, som vi var i stand til at forcere, og sluttelig brød vi fastisen op i Resolute Bay.

Der var en konvoj bestående af isbryderen "d'Iberville", en tanker og et stykgodsskib, de to sidste krigsbyggede og ikke isforstærkede, på vej til Resolute Bay. Udfor Baffin Land beskadigede stykgodsskibet sin propeller i isen i så svær grad,



at den ikke kunne sejle videre. Det var derfor nødvendigt at trimme skibet, så skruen kom delvis over vandet. Det beskadigede blad blev skåret af ved at man borede en række huller, og savede det sidste over.

Af hensyn til balancen, var det nødvendigt at foretage den samme operation med det modsatte blad. Det var et meget stort arbejde udført medens skibet lå i isen. Bagefter skulle skibet trimmes tilbage ved flytning af last og tanke.

Så spurgte vi andre: Hvorfor i alverden løber han ind i is ved Baffin Land, når der var helt isfrit i Davis Strait nærmere Grønland?

Jo, det forholdt sig sådan, at "The Commodore", kaptajnen på "d'Iberville", var en ældre mand, der hele sit liv havde sejlet med store isbrydere på St. Lawrence Floden. Han havde aldrig lært "deep sea" navigation, kunne ikke bestemme sin position ved hjælp af en sekstant, og turde ikke sejle længere fra land end han havde radarkontakt med kysten!

At sejle fra Montreal til Resolute Bay var indenrigs sejlads. Det var fantastisk.

På de to fragtskibe var der deep-sea navigatører, som kunne bruge en sekstant, men the Commodore nedlod sig ikke til at spørge om positionen. Da konvojen var klar til at sejle videre, fik vi ordre fra the Commodore, om at komme ned og escortere. Da vi nærmede os Resolute Bay for anden gang, var svær is brudt op længere ind i Lancaster Sound, og vi måtte nu vente seks dage på at isen skulle spredes så vi kunne fortsætte.

Resolute Bay var en station under opbygning som led i DEW-Line, Distant Early Warning. Der var en flyveplads med kun en runway, og da der ofte var stærk sidevind, var hidtil 12 fly kommet udenfor landingsbanen, og ødelagt, dog uden tab af menneskeliv. Tre af vrage var ikke mere ødelagt, end at de kunne bruges som lagerplads.

Der var meget vrøvl med de medbragte havnearbejdere, dels havde de selv lastet stykgodsskibet, og vidste hvor øllet var, dels havde man glemt at fortælle dem, hvor koldt der var, mange havde kun en skjorte og en jakke.

”D'Iberville” fik besked fra Ottawa, at den skulle fortsætte til Eurika, en station på 80 grader nord. Da jeg mente det lød interessant, sendte jeg straks et telegram til mine kontakter i Ottawa og bad om tilladelse til at blive overflyttet til d'Iberville. Jeg fik tilladelsen og blev overflyttet.

”D'Iberville” var en kun to år gammel isbryder, bygget i 1953, ca. 100 meter lang og 22 meter bred. Den havde 10800 HK fordelt på 2 skruer. Der var to dampmaskiner, som fik damp fra 8 store gammeldags skotske kedler. For at økonomisere med olien, havde man som regel kun fyr under de to kedler. Kedlerne var en af årsagerne til, at skibet kun havde et lille lastrum til 300 tons.

Der var et stort agterdæk, hvor den medbragte 3 personers Bell Helikopter kunne lande. Jeg nød at få eget kammer med bad og toilet. I alle kamre var der installeret en højttaler uden afbryder, så vi var tvangsindlagte, når den katolske præst dagligt holdt messe over anlægget.

Den 29/8 -1955 afgik vi fra Resolute Bay gennem Lancaster Sound, Jones Sound og Hell Gate. Ved Graham Island løb vi ind i svær fastis.

Kaptajnen tog på isrecognoscering med helikopteren, og senere fik jeg også lejlighed til en tur sammen med en anden canadisk isobservatør, der var kommet flyvende til Resolute Bay. Det var overalt det samme-fast ubrudt is. Efter at have stanget i tre timer og avanceret tre sm gav kaptajnen op.

Det var der ingen der forstod, for vi havde kun fyret op under 4 kedler-altså halvdelen af kapaciteten. Det var udelukkende kaptajnens beslutning, for der var ingen ordre fra Ottawa om at vende.

Den 03/9 - 1955 om morgenen var vi tilbage i Resolute Bay og lossede 300 tons gods, der så måtte flyves op.

Den 06/9 - 1955 var vi udlosset og afgik, men fik kort efter afgangens besked om at gå til en lille boplads, Pond Inlet, hvor en eskimo var blevet forgiftet. Lægen

fløj i land med helikopteren, tilså den syge, hvorefter vi fortsatte sydover til Wakeham Bay og overførte olie til N.B.Mc.Lean.

Derefter måtte vi vente nogle dage på en anden isbryder, C.D.Howe, som også skulle have olie. Vi havde lejlighed til at gå i land og plukkede blåbær og samlede muslinger, som vi fik tilberedt ombord.

Da C. D. Howes rejseplan var mere interessant, skiftede jeg til denne, og vi fortsatte til Churchill i Hudson Bugten, hvor vi skulle laste forsyninger til en anden DEW-Line station i Foxe Basin.

Den 26/9 - 1955 afsejlede vi og ankom den 04/10 - 1955 til Hall Lake i Foxe Bassin.

Det var ved at blive vinter, og jeg syntes jeg havde oplevet nok, så det blev arrangeret at jeg kunne flyve med en DC-4 via Frobisher Bay til Mont Joli, hvorfra jeg tog toget til Montreal. Jeg måtte en tur til Ottawa på et høflighedsvisit og takke myndighederne for deres velvilje. De forsøgte at pumpe mig for oplysninger, om "D'Iberville"s kaptajns mærkelige dispositioner, men det ville jeg ikke blande mig i.

Under mine besøg i land i Resolute Bay fik jeg kontakt med amerikanske "isfolk" som tilrådede mig at besøge Hydrographic Office i Washington.

Jeg fik rederiets indforståelse, så jeg returnerede via Washington, hvor jeg fik gode kontakter og informationer inden jeg medio oktober 1955 fløj hjem.

Jeg afleverede en rapport om, hvad jeg havde hørt og set, fik ros for den og en pæn kontant bonus.

Jeg fik fem ugers ferie hjemme, førend jeg rejste til Antwerpen i november 1955 for at påmønstre kølebåden "Brazilian Reefer" der var west bound.

I slutningen af april 1956 var skibet atter i Antwerpen, og jeg afmønstrede for at afholde ferie,

## 1956 Isobservatør & sejladsleder i NØ Grønland

Det blev dog en meget kort ferie efter min afmønstring i Antwerpen i april 1956 idet jeg blev kaldt ind til skibsinspektøren, som meddelte mig, at man havde helt andre planer med mig

Rederiet havde fået koncession på udskibning af zink- og blymalm fra Mestersvig. I kontrakten havde man fået indføjret, at der skulle udføres isrecognoscering og islodsning af skibene ind til Mestersvig.

Mineselskabet skulle stille egnet fly til rådighed, medens rederiet skulle stille en isnavigatør.

Til dette job blev jeg udpeget, med titel som sejladsleder, men forinden skulle jeg deltage i et fem ugers isobservationskursus i USA. Det blev derfor kun til få dage hjemme, førend jeg fløj til New York og kørte med bus til en US - Navy Base i Lakehurst. Det var for øvrigt den samme flyveplads at Zeppelineren "Hindenburg" forulykkede og brændte op i 1938.

Inden jeg rejste, blev det bestemt, at jeg skulle aflønnes som kaptajn, selvom jeg kun var overstyrmand. Det var en behagelig overraskelse, og vi omsatte med det samme lønforhøjelsen i vort første fjernsyn.

På kursus skulle der hænges i, der var meget nyt at lære, og hele tiden skulle man tænke og skrive på engelsk.

Blandt eleverne var der een enkelt udlænding mere, en canadier, som havde medtaget sin kone og to tvillinger. Om søndagen var de flinke til at tage mig med på ture i omegnen, hvor vi besøgte mange af de historiske steder fra den amerikanske borgerkrig.

Inden jeg rejste hjem, var jeg endnu en gang rundt om Washington hvor jeg aflagde besøg på isafdelingen på Hydrographic Office.

Hjemme var der en hel del, der skulle planlægges med hensyn til den kommende besejling af Mestersvig, så jeg måtte til mange møder her og der, inden jeg den 18/6 - 1956 stillede på Værløse Flyveplads for at flyve med en Militær Catalina til Grønland.

Catalinaen var et krigsbygget amfibiefly, d.v.s. at det både kunne lande på vand og på land, det var langsomt, men havde stor tankkapacitet, så den kunne holde sig i luften op til 12 timer.

De to motorer var de samme som blev anvendt i DC-3, meget pålidelige motorer, og den skulle kunne flyve på een motor, men jeg fik heldigvis ikke lejlighed til at afprøve denne påstand.

Den kendte polarforsker Dr. Lauge Koch havde været på besøg hos skibsinspektøren, og ytrede ønske om at medfølge på nogle af isrecognosceringerne. Men da rederiet var vidende om, at han altid havde raget uklar med sine kaptajner på Grønlands Handels skibe, sagde man her blankt nej, men da han var en tålmodig mand, prøvede han flere gange, og fik ja til sidst, forudsat, at han ikke blandede sig i mine dispositioner.

Jeg blev kaldt ind, og fik at vide, at det var min mening af issituationen, man var interesseret i og ikke Lauge Kochs, og at han højt og helligt havde lovet ikke at påvirke mig på nogen måde på flyvningerne.

Fra Værløse fløj vi til Turnhouse ved Edinburgh, derfra videre til Reykjavik efter en dag eller to. Militærflyverne havde ikke så travlt, og var der et par skyer for meget, havde man straks en undskyldning for at udsætte flyvningen til den næste dag. Besætningen bestod af 13 mand, almindeligvis otte til at flyve, fire til jordpersonale og een værnepligtig til at servere og vaske op.

Den første tid havde vi base i Reykjavik og blev installeret på universitetets kollegier, der stod tomme i ferieperioden.

Vi skulle starte isrecognosceringerne ved Angmagssalik, og der hjælpe det første skib ind, som regel omkring Sct.Hans.

Når landingsbanen i Mestersvig blev tør nok efter tømbruddet, forlagde vi residensen dertil, hvilket næsten altid skete i den første uge af juli.

Der var hyggeligt i Reykjavik, og da vi ikke havde særlig travlt arrangeredes fællesture ud til Tingvallasletten, som regel om aftenen, således at vi kunne udnytte den lange helt lyse nat.

Flyverne var imidlertid et tørstigt folkefærd, og selv om vi havde "proviant" med hjemmefra, blev kilderne hurtigt udtømte.

"Tilfældigt" brækkede radaren ned på flyet, og det eneste sted den kunne repareres var på den amerikanske Base i Keflavik. Flyet blev startet op, og vi fløj de ti minutter til basen hvor radaren blev "repareret" - og så blev der "tanket" op-almindeligvis ½ gallon flasker. Jeg blev lidt forarget, for som militærfly blev vi ikke undersøgt af toldvæsenet. Samtidig blev en dansk kok på en dansk coaster i havnen taget i smugling af ...fem øl. Han røg i arresten og fik en klækkelig bøde. Sagen vakte så megen furor, at den blev omtalt i alle vore fagblade, som advarede mod smugling i Island.

I Mestervig blev jeg den første tid indkvarteret på "Grand Hotel", det var en træbarak med en gang ned i midten, og med små kamre på begge sider. Stationspersonalet var meget glad for at se os efter den lange vinter, og den første lørdag blev der arrangeret stor fest i "Terningen", hvor vi spiste. Flyverne havde klædt sig i stationsuniform, og der var sat alle sejl til.

Jeg var lidt flov, for jeg mødte bare op i "dagligt blå". Stationspersonalet kom frem med deres hjemmebryg: Risbrændevin, og da det blev blandet op med ½ gallon flaskerne varede det ikke længe førend munterhederne steg til uanede højder. Der blev arrangeret fodboldkamp, alle mod alle, og da det fladeste stykke netop befandt sig ved køkkenudløbet, varede det ikke længe, førend de fleste lå i sølet, der ikke kunne synke ned på grund af den stadig frosne jord. På det tidspunkt havde de fleste fået overklippet deres slips - det var deres skik, når de festede, hvorfor fandt jeg aldrig ud af, men vældigt morsomt var det, måske mest for mig, for jeg var vokset fra den slags morskab, og tilmed kendte jeg godt

nok risbrændevinens virkning, så den sprang jeg over.

Til at begynde med var der ingen skibe at assistere, jeg skulle blot observere og give meldinger hjemover, således at de kunne planlægge det første skibs ankomst, hvilket forventedes omkring første august.

Militærcatalinaens primære opgave var isrecognoscering, medens depot udlægning for slædepatruljen "Sirius" ved Daneborg, havde 2.prioritet. Denne prioritetsrækkefølge skulle senere vise sig at give problemer. Mellem hvert eftersyn på flyet var der 50 flyvetimer, og det kunne kun udføres i Reykjavik, d.v.s.at der reelt var 41 timer til rådighed, idet flyet brugte 2 gange 4½ time frem og tilbage.

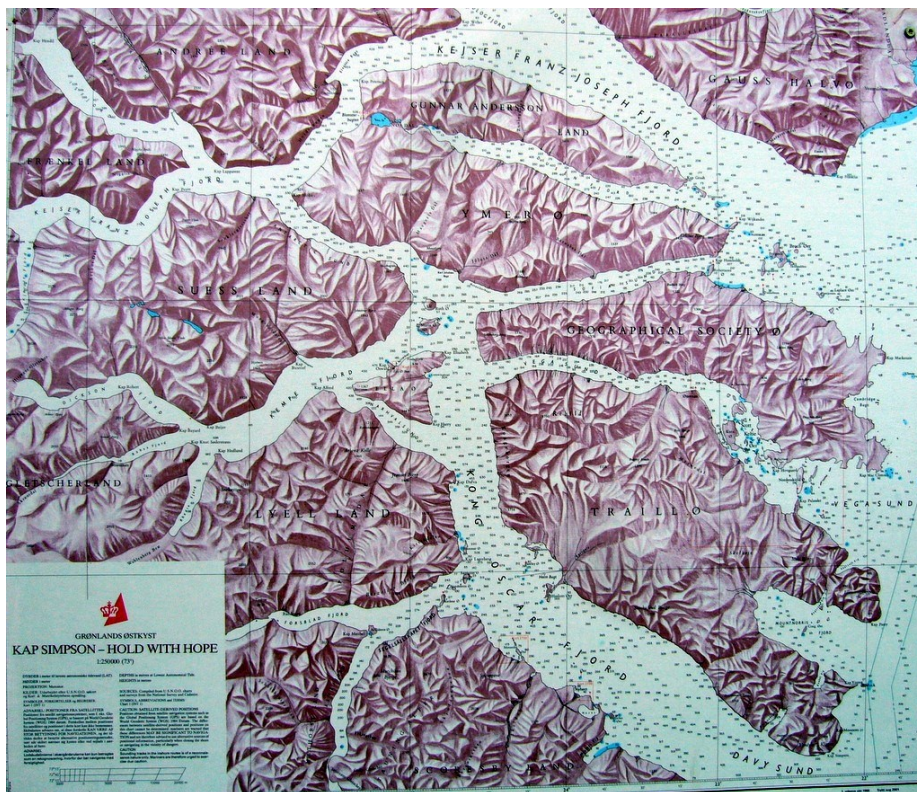
Lauge Koch medfulgte på de første flyvninger, hvor vi fløj helt til Danmarkshavn og på returflyvningen over Daneborg. Begge steder nedkastede vi post og hårdt tiltrængte reservedele med faldskærm.

Jeg var helt forberedt på, at Lauge Koch, der havde haft ca. 25 sæsoner i dette område, og havde en enorm viden om isforholdene, ikke kunne holde mund og han startede med: "Det er ikke for at jeg vil påvirke Dem, men..."

"Ja, ja, svarede jeg lidt afvisende, men skrev mig alligevel bag øret hvad han sagde. Senere på sæsonen skulle jeg erfare, at manden faktisk havde ret. Netop fordi han var landkrabbe, skulle han ikke fortælle nogle gamle garvede grønlandsskippere, hvordan de skulle navigere i isen for at finde den letteste passage - og derfor opstod konflikterne.

Hen ad vejen fik jeg et ualmindeligt godt forhold til ham, og der opstod et virkeligt venskab mellem os. Da han på grund af alder nogle år senere sluttede sine ekspeditioner, forærede han mig sin næsten nye polarjakke, og den havde jeg glæde af de næste 15 år. I et tilfælde hvor Catalinaen var i Reykjavik til eftersyn, og jeg stod og skulle bruge et fly til en presserende opgave, lavede han hele sit program om, og stillede sin Norseman-maskine til min disposition til en langflyvning.

Ca. den 1/8 - 1956 brød isen op i Kong Oscars Fjord, og det lykkedes at få JL's sidste dampskib S/S "Silja Dan" til Mestervig for at laste den første last bly-og zinkkoncentrat. Skibsreder Knud Lauritzen (KL) og skibsinspektør Axel Nielsen (AN) medfulgte på denne rejse og forblev på stedet ca. 1 måned.



*Udskibningshavnen Nyhavn i Mestervig ligger nederst midt på dette kort over Kong Oscars Fjord komplekset i NØ Grønland.*

*Som det fremgår, er der flere muligheder for indsejlinger, hvis Kong Oscars Fjord er spærret af havisen uden for. Selve fjordområdet bliver ret hurtigt helt isfrit, bortset fra drivende isskoser, der dog kan være ret store.*



Foruden en hel masse gods til minebyen og flyvepladsen medbragte den min campingvogn, der var specialbygget hos tømrerfirmaet Asmussen og Weber i Holbæk. Desuden var der et hus til KL, med et fint skilt hvorpå der stod: "Rederhuset". Til stor moro for alle havde KL sendt en cykel op til mig, som han mente, jeg kunne benytte i mit daglige arbejde. Jeg cyklede fra havnen de ca tre kilometer af grusveje til Flyvepladsen.

Da jeg nåede frem var jeg helt opkogt, for jeg kørte i mit polartøj. Det var min første og eneste tur på den cykel. Et par gange lånte KL cyklen, inden han også opgav.

Når jeg skulle bruge et køretøj lånte jeg sædvanligvis flyvepladsens "Bugatti", en åben jeep, med bremses, der som regel virkede. Foruden malmskibene skulle jeg også assistere marinens fartøj "Teisten", der var opsendt til brug ved søopmålingen, der mange steder var yderst sparsom.

Endvidere skulle jeg assistere Grønlandske Handels skibe til Scoresbysund, Kap Tobin, Daneborg og Danmarkshavn, så der var rigeligt brug for flyvetimerne.

Ved en bestemt lejlighed var Catalinaen i Reykjavik til eftersyn da jeg havde hårdt brug for den. Flyverne lovede at klare eftersynet så hurtigt som muligt, ja selv søndag ville de arbejde for at komme hurtigt tilbage.

Netop denne lørdag aften ankom Lauge Kochs ekspedition til Mestersvig i en DC-4 fra det islandske luftfartsselskab. Jeg talte med piloten, som fortalte mig, at de næste dag skulle flyve til Station Nord fra Reykjavik, og at der var masser af ledig plads på flyet. Jeg øjnene straks en chance for at få en gratis lang is-recognoisering, og piloten sagde: Hop ind.

Vi landede tidlig næste morgen i Reykjavik og jeg fik et værelse på kollegiet. Da jeg vågnede ved 11-tiden forventede jeg, at hele styrken arbejdede på catalinaen som lovet-men ak-de snorksov allesammen. "Hvor fa'en kommer du fra" udbrød de, da jeg vækkede dem. De var meget flove.

Jeg fik en udbytterig tur til Station Nord, og returnerede til Mestersvig med Catalinaen fra Reykjavik.

Sæsonens begivenhed var "Søslaget i Mount Norris Fjorden".

Jeg må gå et år tilbage i tiden – til sommeren 1955.

Den norske sælfanger "Jopeter" var chartret af Grønlandske Handel på vej sydover fra Daneborg med last og passagerer, deriblandt flere medlemmer af slædepatrulien "Sirius", der skulle hjem efter to års tjeneste, da den mistede propellen og drev hjælpeløst rundt i svær polaris. Det meste af besætningen blev hentet i land med amerikansk helikopter, kun tre - fire mand forblev om bord.

På samme tidspunkt i 1955 var "Kista Dan" på vej til Mestersvig med produktionsudstyr, så produktionen kunne startes og være klar til udskibning i sæsonen 1956.

"Kista Dan" satte straks kurs mod havaristen, men isen var meget svær og selv om "Kista Dan" nåede frem var det ikke muligt at påbegynde bugsering i den svære is.

Mineselskabet gjorde indsigelser og fremhævede, at det var vigtigere, at "Kista Dan" satte kursen mod Mestersvig. I fald issituationen forværredes yderligere, kunne man risikere, at "Kista Dan" heller ikke kunne nå frem til Mestersvig, og produktionen ville blive udskudt et helt år.

Kaptajn Nakken fra "Jopeter" måtte gå den tunge vej over isen og forlade sit skib, og "Kista Dan" fortsatte mod Mestersvig og nåede frem uden de store vanskeligheder.

Man ville følge "Jopeter"s drift i isen fra catalinaen, men de næste to dage var der snestorm, og al flyvning var umulig.

Da vejret igen klarede op, blev catalinaen sendt afsted på eftersøgning, men skibet var umuligt at finde, og man måtte derfor formode, at det var forlist. Da et

af Lauge Kochs fly i august 1956 passerede Mount Norris Fjorden fik piloten øje på et skib, der stod grundstødt på en sandstrand i bunden af fjorden. Han gik ned i lav højde og konstaterede, at det var "Jopeter", som var drevet ind i jorden. Den havde passeret nogle øer og skær og var på mirakuløs måde gået på grund på det eneste lille stykke sandstrand i hele området. Det blev straks rundkastet over radioen.

Igen ved et mærkeligt tilfælde var der en anden norsk sælfanger "Selbarden" i charter for Grønlands Handel lige i nærheden, og den satte straks kursen mod "Jopeter".

Og hvem var så Kaptajn på "Selbarden"?

Jo, det var såmænd kaptajn Nakken, der næsten eet år i forvejen måtte forlade sit skrueløse skib.

"Selbarden" kastede anker og ville agterfortøje til "Jopeter"s agterende, men det måtte opgives, da "Jopeter" begyndte at røre på sig, og det ønskede man ikke, førend man havde forviset sig om, at skibet var tæt. Man gik ombord og konstaterede, at skibet var tæt, og at det stort set var i samme forfatning, som da man forlod det i året i forvejen.

Men pludselig dukkede den danske marine op, i skikkelse af marinekutteren "Teisten", der også ville undersøge det grundstødte skib. Orlogskaptajn Håhr, der var fører af "Teisten", beordrede Nakken og hans folk fra borde. Men nordmændene mente ikke at Håhr havde kompetance til det. Håhr mente derimod, at nordmændene ikke havde ret til at borde et strandet skib, på en dansk kyst. Telegrammerne for frem og tilbage mellem Grønland, Danmark og Norge.

Hvem ejede skibet og lasten ?

I realiteten var det jo nok de forsikringselskaber, der havde udbetalt erstatning for skibet, medens det for lastens vedkommende var Grønlands Handel, da de var selvforsikrede.

Det endte med, at "Selbarden" fik ordre til at slæbe havaristen ud gennem isen til et ventende norsk orlogsfartøj, der slæbte det til Norge for reparation.

BT fik meget ud af den historie og berettede med store typer om søslaget i Mount Norris Fjorden.

Slædepatruljens folk fik fra forsikringsselskabet tilbud om at få deres "guldfyldepenne og dyre uniformer" tilbage, mod at de betale erstatningerne tilbage. Det skyndte de sig at gøre, inden sagen blev undersøgt nøjere!!!^



Red: Uddrag af *FRIVAGTEN* nr. 60 fra 1955:

*"Før rejsen var skroget på M/S Kista Dan blevet malet rødt under det årlige dokophold fordi rederiet J. Lauritzen mente, at skibet derved bedre kunne ses i isen. Denne antagelse blev til fulde bekræftet under M/S Kista Dan's redningsaktion.*

*Et af de fly, der medvirkede under operationen berettede, at det i 5000 fods flyvehøjde havde spottet M/S Kista Dan visuelt da flyet var i en afstand af 20 sømil fra skibet.*

*M/S Jopeter, der lå forholdsvis tæt på M/S Kista Dan, havde et skrog der var malet i grå farve og blev da også først spottet visuelt fra flyet da det var 4 sømil fra M/S Jopeter."*

*Senere igen, i 1960, skrev Sir Vivian Fuchs, der var engageret i den britiske "Antarktisk fart", et brev til Rederiet J. Lauritzen hvori der bl.a. stod:*

*"Sidste vinter var jeg sammen med M/S John Biscoes's kaptajn på en luftrekognoscering, og jeg kunne her vise ham, hvor stor fordel det er, at et skib er rødt når man holder udkig efter det fra luften. M/S Kista Dan og M/S John Biscoe lå side om side, og i ca. 15 miles afstand var M/S Kista Dan klart synlig, hvorimod M/S John Biscoe, der var gråmalet, ikke kunne være opdaget, hvis man ikke havde vidst, at skibet lå der. 83*

*Vi har derfor nu besluttet at ændre M/S John Biscoe's farve til rødt, og jeg skriver dette til Deres orientering, da jeg mener, at det kun er almindelig høflighed at fortælle Dem, at endnu et rødt skib skal pløje havene."*

Een gang i sæsonen skulle det hold af slædepatruljen, der havde haft en sæson i Grønland til tandeftersyn i Reykjavik. Ved denne lejlighed inviterede patruljen til en gevaldig middag i deres hovedkvarter ved Daneborg. Vi måtte vente til isen var gået i Young Sound, for at vi kunne lande på vandet.

Det var altid festligt, for vi fik altid god mad af deres egne naturprodukter: Moskusokse, laks, ryper og sælkød tilberedt på mange forskellige måder.

KL havde medbragt en motorbåd til Mestersvig, som var døbt "Vippa Dan". Efter han var rejst, fik jeg tilladelse til at låne båden, og sammen med to af flymekanikerne foretog vi en dejlig weekend tur ind i Vegasund.

Det år foretog "Kista Dan" 3 rejser med malm til Antwerpen, medens "Silja Dan" kun udførte den ene rejse. Da der stadig var uudskebet malm på havnen udstyredes "Ingga Dan" med en istønde og blev sendt nordpå i begyndelsen af september. Da skibet på vej nordover befandt sig ved Island, fik jeg radioforbindelse med kaptajnen, men pludselig blev han tavs i ca. fem minutter.

Så kom han igen og meddelte, at de havde ramt en isskosse og var blevet læk." Jeg kommer igen når jeg har undersøgt skaden nærmere", sagde kaptajnen og brød forbindelsen.

Det var en uhyggelig tid, indtil kaptajnen kom tilbage og meddelte, at de havde situationen under kontrol. I mørket havde de observeret isskodsens for sent, og da de forsøgte at undvige den, svingede agterskibet kraftigt og ramte et køje nær vandoverfladen. Køjet knustes og der opstod en stor bule udfor kokkens kammer.

Køjet blev midlertidigt tættet med et stykke krydsfiner, og de fortsatte rejsen. Det var blevet efterår, vejret blev mere ustabil med flere storme, og der kom megen is nordfra, men med lodder og trisser, fik jeg omsider lodset skibet ind.

Ved udsejlingen var isen blevet tættere, men det er som regel lettere at komme ud, fordi isen driver sydpå, og da det er lige meget, hvor man rammer det åbne vand, holder man bare udefter.

Imidlertid brød hans radio ned samtidig med, at vi fik en kraftig storm. I en 2-3 dage hørte vi intet fra skibet, og vi anmodede alle islandske kystradiostationer om at lytte efter livstegn fra det lille skib. Endelig en søndag morgen fik vi besked fra Seydisfjörður Radio, at man havde fået et svagt signal fra skibet med alt vel ombord, og at de nu fortsatte rejsen.

Vi var mange der var lettede, men det havde været nogle angstfyldte døgn. Vi lærte i alt fald, at så små skibe og så dårligt udrustede ikke skulle sendes til Østgrønland så sent på året.

Som om det ikke var nok meddelte rederiet, at man ville forsøge at sende det nyeste polarskib "Magga Dan" til Mestersvig.

Det var under færdiggørelse ved Ålborg Værft, og der manglede en del ting i kølemaskineriet, men da det ikke berørte sødygtigheden, blev den sendt af sted, medens værftsarbejderne rasede. Kun få timers sejlads fra Ålborg brækkede gearret ned, og skibet måtte søge nødhavn i Frederikshavn.

Det viste sig, at en arbejder på værftet var kommet til at fyre en skumslukker af i utide, og da han ikke kunne stoppe den, lagde han slangen ned i

gearolietanken, der endnu ikke var blevet lukket. Det værste var, at han ikke fortalte det til nogen. Tilfældigvis havde man reservedele, der var bestilt til søsterskibet, der skulle leveres et år senere.

Da den endelig nåede op til iskanten var der 10/10 concentration drivis, og jeg kunne kun anbefale at sende den hjem igen, da jeg ikke kunne se nogle lysninger nord over. Den returnerede derefter til Ålborg for færdiggørelse.

De sidste flyvninger var heller ikke behagelige. Jeg foretog isobservationer fra de to blistre, d.v.s. plasticupler på siden af flyet. En benzinbrænder inde i kabinen sørgede almindeligvis for varmen til hele flyet, og det klarede den fint, så længe solen skinnede, men når vi fløj under skyerne, og det blev efterår, blev der koldt, og for at holde varmen inde i kabinen, blev døren lukket ud til blisterne.

Hvert år når flyene blev sendt op fra Danmark kunne pakningerne i blisterne pumpes op med en cykelpumpe, så de var tætte, men det varede ikke længe førend de tabte luften, og vinden susede ind.

En gang imellem stak de et krus kaffe ud til mig, men hvis jeg var for længe om at drikke den, frøs den i kruset. Det var blevet vinter i Grønland, og den første sne var faldet i Mestersvig. Stationspersonalet fik gang i de nye Unimog-sneslynger. Jeg gjorde mit "Sejladslederhus" vinterklar og Catalinaen nåede til Værløse via Reykjavik den 15/10 - 1956

### 1956 – Med nybygningen MS Magga Dan til Antarktis

Jeg fik 12 dages ferie førend jeg den 28/10 - 1956 mønstrede på "Magga Dan" i Ålborg som overstyrmand.

Skibet var nu endelig færdigt og var chartret for vinteren af British Transantarctic Ekspedition med Vivian Fuchs som leder. Hensigten var at lande ekspeditionen i Vahsel Bay i Weddell Sea, hvorfra den ville køre til den geografiske sydpol, hvor den skulle møde Sir Edmund Hillary, der var startet fra Ross Sea på den modsatte side af Antarktis.

På "Magga Dan" var vi flere der havde sejlet sammen på "Kista Dan", nemlig Kaptajn H. Chr. Petersen, Maskinchef S. C. Pedersen, 1. mester R. Jørgensen, Telegrafist Gunge Madsen samt Hovmester R. Kristensen.

De fleste af os havde vore hustruer med til London. Det blev et begivenhedsrigt ophold der, idet Dronning Elizabeth var protektor for ekspeditionen og ville aflægge besøg ombord. Der var mange forberedelser til det kongelige besøg. Kun besætningen og skibsreder Knud Lauritzen måtte være om bord, og vore hustruer fik en guldrandet invitation til at stå på kajen under besøget.

Vi lå ved Butlers Wharf tæt ved Tower Bridge, og da skibet lå på floden og gik op og ned med tidevandet, blev vandets højde i besøgsøjeblikket nøje udregnet, og en speciel trappe blev konstrueret. I pakhuset, som dronningen nødvendigvis måtte igennem, blev alle vægge og søjler indhyllet i gaze.

Dronningen fik forevist skibet af kaptajnen, og inden hun gik i land, fik alle officererne, som var linet op på styrbords side af luge 2, et kongeligt håndtryk. I forvejen var vi blevet instrueret om ikke at trykke for hårdt.

Der fulgte en del invitationer med, bl.a. var vi fire - fem af de øverste officerer, der blev inviteret til afskedsbanket i Royal Geographical Society, et meget festligt arrangement, med modtagelse af en livreklædt tjener, der højt forkyndte vore navne og status. En af de australske læger vi kendte fra "Kista Dan" var meget generøs og var cicerone for vore damer i London om dagen, medens vi arbejdede.

Der var stor dækslast af benzin, flyvemaskine m.m. da vi den 15/11 - 1956 ned af Themsen. Udfor Gravesand ankrede vi op og et lille skib lagde til langs siden, hvorfra vi lastede den nødvendige dynamit.

En spændende rejse var begyndt.



Vi ankrede op og aflagde et høflighedsvisit på Madeira nogle få timer, førend vi fortsatte til Montevideo i Uruguay for bunkring.

Sidste station før Antarctic var Syd Georgia, hvor vi lagde til ved hvalfangerstationen i Grytviken. Igen blev vi inviteret ud til bestyreren af stationen og ligeledes afholdt Dronningens repræsentant på stedet en større banket til ære for ekspeditionen, hvortil vi også var indbudt. Vi var der, medens der endnu blev fanget hvaler, og der var en forfærdelig stank overalt i hele bugten fra kogeriet.

Den 20/12 – 1956 forlod vi South Georgia og kun to dage efter nåedes iskanten. Da der lå et langt stykke foran os igennem isen, besluttede kaptajnen, måske belært af smertefuld erfaring på "Kista Dan", at han og jeg skulle skiftes til at manøvrere skibet fra tønden. Da vi kun var to styrmænd, skulle jeg have en styrmandsaspirant med på min vagt, medens kaptajnen gik vagt med 2. styrmand.

Aspiranten og 2. styrmand fulgte med i navigationen på broen, idet vi navigerede fra isbjerg til isbjerg ved hjælp af radaren. Det var ikke særligt præcist, men det var den bedste måde at holde bestikket på. Solen viste sig kun sjældent, når vi lå så tæt ved iskanten, og når den endelig var der, havde vi ingen kiming at referere til på grund af den ujævne is.

Efter et par dage i isen, brød solen pludselig igennem, og da jeg tilfældigvis befandt mig på broen, greb jeg lynhurtigt en sekstant og tog en solhøjde. Da jeg fik den regnet ud og sat ud i kortet, faldt den så langt udenfor vor bestikregning, at jeg anså den for at være forkert. Jeg mente, at jeg enten havde set forkert på kronometret eller aflæst sekstanten galt. Der var ingen chance for at gentage målingen, for solen var allerede forsvundet. Bare ærgerligt, tænkte jeg.

Næste nat satte isen pludselig sammen, medens jeg styrede skibet fra tønden. Jeg stoppede maskinen og gik ned på broen for at afvente bedring i issituationen ved næste strømskifte.

Almindeligvis kontrollerede vi een gang om dagen, at master gyrokompasset, der befandt sig i et specielt rum i bunden af skibet, var overens med slaverne på

broen og i tønden. Det var en fast procedure, der blev brudt, da vi lagde vagterne om, da vi gik ind i isen. Jeg sendte derfor aspiranten ned i gyrorummet, for at vi kunne sammenligne med slaverne. Til min rædsel konstaterede jeg, at der var 15 graders forskel. Jeg tænkte tilbage: Hvornår kunne denne fejl være opstået og hvorfor? Så kom jeg i tanke om den "mislykkede" solhøjde, jeg havde taget dagen i forvejen. Var den måske alligevel rigtig? Efter nogen overvejelse gik jeg ned og purrede kaptajnen og meddelte ham mine observationer.

Fra vi gik ind i isen, var vi klar over, at der var eet bestemt område, vi skulle undgå, da vi kunne blive grebet af en bestemt strøm og ende lige som polarforskeren Shackleton i 1915, der magtesløs så sit skib "Endurance" blive skruet ned.

Havde gyroen så endda sprunget 15 grader til den anden side, så havde skaden ikke været så stor. Nu var der kun een ting at gøre: Så hurtigt som muligt at få vendt skibet, og komme ud af denne suppedas, og få kursen rettet op.

Da det blev morgen, gik kaptajnen til Dr. Fuchs og underrettede ham om situationen. Han tog det meget roligt. Så gik vi på jagt for at finde årsagen til uheldet. Samtlige klemkasser blev undersøgt, og ved en samling fandt vi en løs skrue, der havde bevirket en kort strømafbrydelse, i forbindelse med at vi sandsynligvis havde tørnet en isskosse hårdt. Hverken før eller siden i min tid til søs, har jeg været udsat for, at der er opstået divergenser mellem kompasserne, så det må betragtes som sort uheld. Magnetkompasset kunne vi ikke hente megen hjælp fra på de breddegrader.

Vi havde en journalist med fra BBC, som skulle dække rejsen, og vi kunne naturligvis ikke holde dette hemmeligt for ham. Han borede meget i det, og fik også stykket en "newsbulletin" sammen, hvor den ikke fik for lidt. Inden han afleverede telegrammet til telegrafisten, skulle han have Dr. Fuchs underskrift. Han læste det og sagde: "Det kan De ikke sende" -og rev det i stykker.

Det glemte vi ham aldrig for !

Vi avancerede ret hurtigt nordpå igen, og var heldig og fandt en "issø", hvor det var muligt at få flyet i vandet og få foretaget en isrecognoscering. Da jeg havde erfaring med dette, blev det mig der udførte den. Den viste, at vi kunne skyde en genvej for at komme på rette spor. Desuden fik vi kontakt med en lille norsk sælfanger, der var chartret af Royal Society og den var, ligesom os, på vej til Halley Bay.

Han befandt sig i svær is. Jeg anbefalede ham at vende om, sejle få timer tilbage, følge en nærmere angivet rute og var så næsten i isfrit område. En del af vor last tilhørte ligeledes Royal Society, og skulle losses i Halley Bay.

Det ærgrede os lidt, at han kom først, på grund af den ismelding jeg gav ham. Men det ville være unfair ikke at meddele ham, i hvilken situation han befandt sig i. Gods til Halley Bay var hovedsagelig ting som den lille norske sælfanger ikke havde plads til eller var i stand til at løfte med sit spinkle lossegrej.

Den 3/1 nåede vi landvand ved isshelfen og kunne sejle fuld fart i isfrit farvand, til vi dagen efter nåede Halley Bay.

Den 12/1 var vi udlosset og sejlede til Shackleton som nåedes dagen efter. Basen var blevet oprettet året i forvejen af Fuchs, der til formålet havde chartret en lille canadisk sælfanger "Theron".

Den var stærkt forsinket nået frem, efter at den havde siddet fast i isen godt 3 uger. Det var så sent på sæsonen, at isen, hvorpå de havde losset godset, brækkede op i en storm, og en masse udstyr og brændstof gik tabt.

Det var meget svært at finde et sted at losse, idet isbarrieren varierede i højde fra 4,5 m til 30 m. Dertil kom, at solen var så kraftig om dagen, at det blev et ælte at køre i, og traktorerne havde besvær med at trække slæderne op til lejren. Det var derfor nødvendigt at bytte om på dag og nat. Godset blev bragt et godt stykke ind i "landet", så man ikke risikerede at miste det i lighed med det foregående år.

Ekspeditionen fik prøvet deres "SnowCat"s af, og det viste sig, at der var en fundamental fejl i batteriernes placering. Vores maskinchef så på problemet, og brugte mange timer på at modificere dem alle. I det hele taget havde vi et meget fint forhold til ekspeditionen, og Dr.Fuchs var usædvanlig let at arbejde sammen med. Den 28/1 - 1957 var vi udlosset og var klar til at sejle nordover igen.

Vi havde ikke megen is på udturen og efter få dage anløb vi South Georgien igen, for at laste hvalbenmel til Hamburg.

For første gang fik vi kraftig vind og sø ind på låringen, og det viste sig, at skibet næsten ikke var til at styre på selvstyreren idet den svingede ca. 30 grader fra side til side. Vi prøvede så at håndstyre, men det blev det kun værre af, idet den nu svingede op til 45 grader til begge sider.

Et andet problem var, at skibet havde kraftige vibrationer og rystede, hvilket især var mærkbart i apteringen på hoveddækket og under hoveddækket.

Vibrationerne var ledsaget af støj, der kom fra propellen. Således var det helt umuligt for mandskabet at tale sammen i mandskabsmessen. Det var ting vi rapporterede hjem, idet vi håbede, at byggeværftet gik i tænkeboks, for at finde ud af hvad det skyldtes og hvorledes fejlene kunne afhjælpes.

Det var måske også på grund af vibrationer, at vi havde fået det fatale strømsvigt på gyroen. I midten af marts satte vi passagererne af og lossede returgodset i London. De fleste af officershustruerne mødte os der, og vi sejlede videre til Hamburg for at losse benmelet.

Skibsreder Knud Lauritzen kom ombord og inviterede os generøst til stabel-afløbning af "Helga Dan" ved Stülken Werft dagen efter. Damerne stadsede sig op og da det var lige i nærheden, kunne vi spadsere derover på 10 minutter. Da vi næsten var der, hørte vi bag et plankeværk lyden af en flaske der knustes, og da vi kunne øjne skibet begyndte det at glide i vandet. Værftet kendte intet til vore indbydelser, så vi tøflede alle skuffede tilbage til skibet, hvor vi konstaterede, at vi havde set rigtigt på invitationen, hvorefter vi fejrede stabelafløbningen på vor facon.

"Magga Dan" blev doksat i Ålborg, og der blev skåret af skruetippene og rorarealet blev forøget. Det hjalp en hel del på rysteriet og styringsproblemerne. Vi sejlede derefter til Brownsville i Texas og lastede appelsiner til Rotterdam.

### 1957 - Tilbage i Mestersvig igen

Jeg mønstrede af i Rotterdam og havde ca. en måneds ferie, inden jeg igen skulle til Mestersvig som sejladsleder for besejlings sæsonen 1957. Rederiet lovede mig, at Inger og Marianne blev opsendt til Mestersvig med det første skib. Da der var mange havnearbejdere, der også skulle derop, lavede rederiet om på planerne og sendte familien op med skib nr. 2. Imidlertid var der så meget is, at skib 1 lå ved iskanten i adskillige dage, førend jeg kunne dirigere den ind gennem isen.

"Anita Dan" var skib 2, og der medfulgte familien sammen med skibsreder Knud Lauritzen, som foranstaltede polardåb ombord. Spøgefuldt sagde jeg til ham, at rederiet bare kunne have sendt min familie som aftalt med skib 1, så skulle jeg nok have sørget for, at den hurtigt kom ind.

Sæsonen 1957 adskilte sig rent flyvemæssigt en del fra det tidligere år. Istjenesten var på catalinaen nedprioriteret til fordel for slædepatrulien "Sirius". Til gengæld havde Mineselskabet chartret to mindre fly fra Zonen's flyvetjeneste. Det største var en gammel dobbeltdækker to motorers de Havilland "Dragon Rapid". Det andet var et lille KZ-7 fly.

Det største af flyene brugte jeg en hel del til nærreco gnoscering, og det var betydelig billigere end catalinaen, der kostede 2300 kr. kontra 900 kr. i timen for Zoneflyet.

Der var mange gæster deroppe det år, bl.a. Viceadmiral Vedel med frue, skibsreder Knud Lauritzens privatsekretær. Desuden var der befragter Jørgen Clausen, (senere direktør i JL) der tog sig af udfyldelsen af konnossementerne for skibene i havnen m.m. og skulle være til min disposition, når det behøvedes. Endvidere var der både KL og Skibsinspektør Axel Nielsen. Flere af dem havde vi på kost i sejladslederhuset, så der var nok at lave. Til Viceadmiralen blev der opsendt et lille hus med to køjer, og det var hjemmefra døbt "Admiralpalæet".

Året i forvejen havde jeg bedt om at få en jeep op i stedet for cyklen. Mit ønske blev i allerhøjeste grad tilgodeset, idet jeg fik en rød 7 personers Willys Overland Station Car, som uden registreringsafgift kostede ca. 22.000 kr., det var mange penge dengang. Der fandtes ingen nummerplader i Mestersvig, men for morskabs skyld lod KL fremstille 10 sæt nummerplader, med en moskusokse indgraveret og med fortløbende numre. Jeg fik nr.1.

De andre fordelte han på de andre biler.

Desuden var den døbt "Jeepa Dan" og forsynet med rederiets stander på forskærmen. Jo, der var stil over det.

KL overrakte mig en kørselsbog, som han bad mig holde a jour.

På side et havde han skrevet med sit karakteristiske grønne blæk: "Jeepa Dan". På side to stod : "No Wild Willy kørsel, husk der er intet reservedelslager rundt hjørnet.

På side tre var der anvisning på, hvorledes jeg skulle konservere bilen til at klare den arktiske vinter. Endvidere fik jeg en trægarage til bilen, så jeg havde nok at gøre med at få transporteret garage og huse fra havnen til flyvepladsen og få dem linet op, og stillet på cementklodser.

Rederiet købte en træskonnert "Havet", der blev omdøbt "Noona Dan", og efter udrustning ved Ring-Andersens værft i Svendborg til opmålingsskib, blev den sendt op i midten af juli. Trods vanskelige isforhold var vi heldige og fik det lille skib helskindet op. Fører var orlogskaptajn Kærgård fra Søkortarkivet. Desuden medfulgte den navnkundige Janus Sørensen, som havde opstillet de fleste fyr og ledebåker på Grønlands Vestkyst. Det var nu en misforståelse, for han var blevet for gammel, og det var kun af høflighed, at man havde bedt ham tage med.

Der var alting i vejen på skibet, og kokken kunne ikke bage rugbrød, sagde han. Heldigvis skulle Kong Frederik til Grønland, og spurgte om Janus kunne med-

følge. Vi forklarede ham, at når Kongen kaldte, så måtte han efterkomme hans ønske, og så fløj han sydoover.

Rederiet anmodede mig om at foretage en isrecognoscering til Danmarkshavn, idet man havde til hensigt at opsende "Kista Dan" for Grønlandske Handel. Jeg svarede tilbage, at der endnu ikke var åbent, men at jeg forventede at is-situationen ville bedres i løbet af en 14 - dages tid. Skibet blev chartret på lumpsumbasis, d.v.s. en fast pris på Kr. 92.000, for at bringe ca. 90 tons gods plus olie til vejrstationen, der ligger på næsten 77 grader nord.

Da "Kista Dan" havde gods med til Mestersvig, lossede den først der, og sammen med Kaptajn Hindberg fra "Kista Dan" foretog jeg en isrecco nordover, og der var en rimelig chance for at nå frem, hvis den indenskærs rute gennem Sofiasund blev benyttet.

Skibet afgik og sejlede nordover, men allerede næste dag erklærede Hindberg, at jeg måtte foretage en ny isrecco, da han ikke kunne se nogen vej frem. Vi fløj omgående, og fandt den fine rende fra dagen før helt klappet sammen. Jeg gav ham besked på, at vende om, hvilket han omgående gjorde, og han kunne fornemme, hvordan kæmpestore ismarker lukkede sig lige bag ham. Dagen efter kom han tilbage til Mestersvig.

Hvad nu ?

Vi fulgte issituationen nordpå de næste dage, men der var overhovedet ingen bedring - store ismasser nordpå havde revet sig løs, og lå helt ind til kysten.

Det var planlagt, at "Kista Dan" skulle gøre tre rejser til kontinentet - og nu lå den med Danmarkshavnlasten - på lumpsumbasis.

"Bare vent" sagde Grønlands Handel!

Skibsrederen, Skibsinspektøren og befragter Clausen blev utålmodige, og efter tre - fire dage gav de Kaptajnen besked på at opløse lasten i Mestersvig. De bad

ham om at underrette rederiet og underskrive telegrammet med sit navn, men De bliver ikke fyret, sagde de.

I København måtte JL meddele Grønlandske Handel beslutningen, som var taget henover hovedet på polarafdelingen.

Alle i København var rasende.

Lederen af polarafdelingen, befragter Bresling, skrev et brev med næb og klør til Kaptajn Hindberg med kopi til de tre herrer.

Grønlandske Handel forlangte nu, at al godset skulle flyves op og nedkastes med faldskærme for JL's regning!

Fra Mestersvig kunne vi nogenlunde holde trafikken i gang med alle skibene, der sejlede med malm. Vi holdt stadig øje med isen nordpå, men der var ingen lysning at spore, tværtimod.

Jeg fik en anmodning fra Kaptajnen på den lille norske sælfanger "Polarbjørn" om en ismelding for området ved Daneborg udfør Youngsund (74 gr. n). På det tidspunkt var det fem dage siden jeg havde været i området, så han måtte nøjes med den gamle melding idet han ikke betalte for flyvningerne. Jeg havde strenge ordrer til kun at flyve for organisationer, som betalte for de forbrugte flyvetimer. Kaptajnen fandt der på en rende, som han begav sig ind i.

Samme aften var vi en hel del fra flyvepladsen, der var inviteret til middag hos en amerikansk professor Washburn, der i mange år hver sommer studerede "flydejord" i området. Han boede med sin kone og tre børn på et platou mellem minebyen og flyvepladsen.

Vi var lige blevet færdige med middagen, da vi observerede en bil der nærmede sig i rasende fart. Det var en stafet fra radiostationen, der meddelte, at "Polarbjørn" var blevet knust i isen, og at hele besætningen havde forladt skibet i hast og nu befandt sig på isen. Vi returnerede straks til flyvepladsen og fik



organiseret nogle telte og tæpper, catalinaen tog af på rekordtid, og så fløj vi ud til havaristen og kastede nødhjælpen ned til dem.

Vi kunne nu se hvad der var sket. Skibet var simpelthen kommet i klemme mellem to kæmpestore ismarker..på størrelse med Fyn.

"Polarbjørn" var et stærkt ishavsskib bygget af egetræ med egespanter. Klædning og spanter var i alt 80 cm tyk, og spanterne var knækkede som var det tændstikker i løbet af ganske kort tid.

Tilbage på flyvepladsen sendte vi nu alarm ud og meddelte situationen til amerikanerne i Keflavik og Thule.

Selv kunne vi ikke gøre mere, idet catalinaen ikke kunne lande på den knudrede, ujævne is med skrninger. Helikoptere havde vi ingen af, så der var kun amerikanerne tilbage.

I løbet af et døgn kom en Globemaster, C-130 fra Thule med to helikoptere i bugen.

Der blev afholdt et møde i "Terningen" med stationslederen, KL, Viceadmiral Vedel - som den højeste militære myndighed selv om han var pensioneret - og mig.

Vi gjorde rede for positionen og situationen. Den amerikanske colonel (oberst) meddelte så, at helikopterne ikke kunne række ud til havaristen, men måtte tanke undervejs. Til dette formål ville han oprette et fuel-depot halvvejs mellem Mestersvig og havaristen. Han udpegede en position på kortet og meddelte, at han ville airdroppe gummiolietromler på et nærmere angivet sted.

"Det kan ikke lade sig gøre, de vil alle blive knust i det område" indvendte jeg.

"Vi har altid kunnet finde et sted, så det kan vi også i dette tilfælde" svarede obersten.

"Jeg kender området, det kan ikke lade sig gøre" svarede jeg, og foreslog: "Vi har et lille skib liggende nede i havnen, den kan sejle ind i fjordkomplekset, ud igennem et sund og flåde tønderne i land i løbet af 12 timer."

Igen tørnede obersten mig ned og KL, der sad ved siden af mig sparkede mig over benet under bordet, hvilket kun gjorde mig mere stædig.

Til sidst sagde obersten nærmest for at lukke munden på mig: "Jamen, så send det fordømte skib af sted".

Jeg gav besked til skibet, som kort efter dampede af med sin dækslast af fueloil til helikoptererne.

Amerikanerne lastede deres Globemaster og fløj ud og droppede deres olietromler. De knustes alle uden undtagelse...

"Hvordan er det med dit skib", spurgte de. "Det er i gang med at losse tromlerne", svarede jeg - og så blev der ikke snakket mere om det.

Det tog ikke lang tid at redde de skibbrudne i land.

Jeg må lige fortælle om baggrunden for "Polarbjørn"s tilstedeværelse i området.

Ved den internationale domstol i Haag fik Danmark i 1933 tilkendt fuld suverænitet over hele Grønland, men måtte samtidig tåle, at Nordmændene opretholdt et vist antal fangststationer i Østgrønland.

I øjeblikket var der tre stationer med een mand på hver: een i Myggbukta, een ved Mestersvig og een indenfor Clavering Øen, hvorfra "Polarbjørn" nu kom, efter at have forsynet den enlige mand med proviant for eet år.

De fangede ikke noget videre, nogle få blåæve og sæler, men de håndhævede Norges rettigheder. Fangstmændene var der som regel flere år i træk, og de var mere eller mindre tossede, det meste af tiden sad de med et glas under destilationsrøret og ventede på, at det skulle blive fyldt med risbrændevin.

John Gjæver, der var ekspeditionsleder på "Polarbjørn", var een af dem der kæmpede hårdest for Norges sag, så det var en bitter pille at sluge, at blive reddet i land på denne måde.

Efter forliset kom sagen op i Stortinget, og da Lauge Koch havde to fornuftige norske piloter, kom de op med et indlæg, hvori de fremhævede, at fangstmændenes tilstedeværelse var en skamplet for Norge, i og med at det kostede en masse penge at opretholde stationerne.

For at spare flyvetid, landede vi en dag med een af de små maskiner på en sandbred ved den norske station i Myggbukta. Der lå noget post i Mestersvig, som vi tog med til fangsthytten, der undtagelsesvis var bemanded med to mand. De tog sure imod os, bød os ikke på noget. Efter et stykke tids forløb brød vi op sagde farvel. Vi bemærkede, at der stod både rifler og haglgeværer i døren (hvilket er en naturlig foranstaltning af hensyn til isbjørnene).

De blev stående i døren, og både piloten og jeg ventede hvert øjeblik på, at de ville skyde, da vi gik henimod maskinen. Vi var bange og var lettede, da vi igen befandt os i luften.

På et tidspunkt skulle vi hente en slædepatruljemand ved Daneborg, men på grund af nyis, kunne vi ikke lande ved stationen. Derimod var der helt åbent vand længere ind i Youngsund, hvorfor det var nødvendigt at sejle stationens båd ind med manden, hvor catalinaen kunne lande. Det blev aftalt at mødes ved nyiskanten, men desværre blev båden forsinket, hvorfor piloten landede længere inde i Youngsund ved den norske fangststation, hvorfra "Polarbjørn" startede sin sidste rejse. Den norske fangstmand, der over radioen havde hørt om "Polarbjørn"s skæbne, tog meget venligt imod os, og sagde ,at det nok var Nemesis der havde ramt skibet.

Under skibets ophold ved stationen, drak "Polarbjørn"s besætning ham fuld, og da han endelig vågnede, var skibet sejlet. De havde drukket hele hans vinter-ration af spiritus. "Og så var der endog en præst med" sagde han arrigt. "Men det

gør nu ingenting, for jeg har jo både ris og kartofler og et destilationsapparat, så jeg skal nok klare den".

Lige inden vi landede observerede vi tre - fire moskusokser på den anden side af fjorden, hvilket vi fortalte ham. Båden, der sandsynligvis ikke havde været i vandet i flere år, blev gjort klar og sat i vandet. Jeg havde Inger med på denne tur og ønskede ikke at deltage i ekspeditionen. Fra en revne i bunden løb vandet ind, men den medbragte slædehund blev anbragt over revnen, og en mand satte sig oven på den. Således nåede man ved hjælp af øsekar og en hund over på den anden side.

Men moskusokserne fandt de aldrig...

Den oplossede last til Danmarkshavn lå stadig i Mestersvig, medens "Kista Dan" sejlede frem og tilbage flere gange mellem Mestersvig og kontinentet. På baggrund af "Polarbjørn"s forlis kunne alle nu indse, at der ikke i 1957 var chance for at få lasten til Danmarkshavn op ad søvejen, og det dæmpede gemytterne i Danmark.

Af de 90 tons, der var oplosset, var der 12 tons, det var nødvendigt at faldskærmsdroppe, hvis stationen skulle klare sig vinteren over. Den enlige Catalina i Mestersvig kunne ikke klare dette job alene, så der blev sendt bud efter nok en Catalina fra Værløse. Det var et kæmpearbejde at pakke al godset til dropning, men der gik sport i det, og begge maskiner konkurrerede om at udføre flest flyvninger.

Inden de var færdige, blev det snevejr, hvilket ikke gjorde det lettere, når kasserne skulle graves ud inden pakningen. Det endte også med, at jeg det næste forår, da sneen smeltede, fandt en kasse konserver med røget lammelår og en kasse med 12 flasker Cherry Heering. Eftersom rederiet på daværende tidspunkt endnu ikke var blevet enige om tilhørsforholdet vedrørende den resterende last, tog jeg mig kærligt af godterne.

Både KL og Axel Nielsen skulle hjem på den sidste afgang med "Kista Dan". Om formiddagen på afgangsdagen fløj jeg ud med "Kista Dan"s kaptajn Hindberg, for

at se på issituationen. Der var lavt skydække, så vi var tvunget til at flyve i ca. 100 meters højde, men vi blev dog enige om at det så rimeligt ud, i alt fald til Kap Simpson, da vi blev tvunget til at returnere på grund af dårlig sigtbarhed.

Da den afsejlede var Inger og jeg noget lettede, for nu var der chance for lidt mere privatliv, idet vi havde haft mange gæster, og selv om det var hyggelige og interessante mennesker, var det af og til for meget af det gode.

Kaptajn Hindberg nåede dog ikke længere end ud til Kap Simpson, førend han var på telefonen og erklærede, at han ikke kunne komme videre. Vejret var blevet mere usigtbart, og jeg kunne ikke assistere, da vi ventede sne på flyvepladsen, så der var ikke andet at gøre end at vente på bedre vejr. Hindberg rapporterede at han lå i en våge i læ af flere tilsyneladende strandede isfjelde.

Der gik et par dage førend vejret klarede op, men så var det til gengæld højt og klart. Jeg kunne konstatere, at det så helt håbløst ud, isen lå 10/10 så langt vi kunne se, og "Kista Dan" kunne hverken komme frem eller tilbage. Det var præcis den is, som "Polarbjørn" forliste i, der nu var drevet ned til munden af Kong Oscars Fjord.

Heldigvis lå skibet i kølvandet af nogle grundstødte isbjerger og vi krydsede fingre for, at de ikke kom flot med tidevandet. Der var kun een ting at gøre: At afvente, at kæmpemarkerne drev forbi, og at der ville komme et lavtryk med en masse vind, der kunne sprede isen.

Foreløbig var der et stabilt højtryk, der bed sig fast med højt og klart vejr med lave natterperaturer og stille vejr.

Det var ikke lige KLs kop te, at sidde uvirksom ved Kap Simpson, men vejrguderne kender ikke forskel på almindelige søfolk og skibsredere.

Ingen vidste, hvor lang tid det ville tage, og man begyndte at interessere sig for proviantbeholdningen. Det ville komme til at knibe med: Kartofler, smør og tandpasta.

Da der var masser af fotografiske motiver, som sæler og isbjørne m.m. fandt KL ud af, at de fleste manglede film. Der blev sendt en ønskeseddel hjem, og da en islandsk DC-3 skulle hente havnearbejderne i Mestersvig, skulle den droppe de på ønskesedlen opnoterede varer.

Catalinaen var til eftersyn i Reykjavik, så der manglede ekspertise med hensyn til forberedelse af flydroppet.

Kartoffelsækkene ramte skorstenen, så de sprøjtede til alle sider, smørdritlen ramte præcis en revne i isen, og den blev aldrig set siden. Alle filmkassetterne blevet skæve, så de ikke kunne fremføres i kameraerne.

KL erklærede beredvilligt, at han ville erstatte de ødelagte film som besætningen havde bestilt. "Pokkers også", sagde Kaptajn Hindberg, der var en stor spøgefuld, "jeg bestilte kun tre, jeg skulle have bestilt ti, for jeg kan spole filmene over til gamle kassetter under dynen."

I forbindelse med den daglige vejrberetning, sendte slædepatruljen og catalinabesætningen en aften følgende telegram:

"Lauritzen Kista Dan

Anmoder høfligt om tilladelse til depotudlægning til vore hundespand  
2 baller tørfisk til forårets brug vil  
gerne vi have på Kista Dan  
sækkene kommer i regelret drop  
udført ved luftfart "Papoose"s \* coop  
i håb om affirmative.  
cat og slædebisserne.  
(\* papoose= catalinaens navn)

Svaret var ikke mindre morsomt:

10/09-57.

Cat og slædebisser, mestersvig  
kom blot med tørfisk den herlig spise  
snart er vi udgået for alt så vi prise  
alle cats sendinger store og små  
men hundene ej må regne at få  
andet end vore afgnavede bene  
når til foråret I finder kista alene.  
dog hvis I sender os andet end stokfisk  
så lad os få bedre ting, såsom cremekiks  
da slikken jeg er må I ikke glemme  
lidt honning fra Washburns i droppet at gemme  
og tørrede kartofler da høkeren her  
af friske do snart ej har mange fler'  
så altså drop væk bisser alt hvad I kan  
men vi æder det hele på Kista Dan.  
Knudl.

Et par dage senere modtog jeg følgende note fra skibet:

Note Ispedersen Mestersvig.

Fordi De kære Pedersen ikke Hindberg ka' li  
bør Kista ikke straffes med dette iseri  
så hvis De ikke skynder Dem at komme med lidt vand  
så sælger vi til Richardt\* den røde "Jeepa Dan"  
vi venter så at høre fra Dem vor ven  
om De vil køre jeep eller cykle igen  
Rederiet.

(\*Richardt=Stationslederen)

Efterhånden kom også vejrberetningen på vers. Humøret havde de i alt fald ikke  
tabt ombord.

Hver morgen ønskede KL, at vi startede en recco, så snart det blev lyst. Vi brugte  
de Havilland maskinen til denne opgave, men det var et slid, for nattefrosten

havde afsat et tykt lag is, der først skulle fjernes fra planer m.m. Ved 9-tiden ville solen have smeltet det hele!

På disse reccoer talte KL ofte med Piloten, der hed Asmussen. Der var sket det bemærkelsesværdige, at KL en dag på flyvepladsen sagde til ham: "Skal vi ikke være dus?" Asmussen var ved at tabe både næse og mund, men gik ind på forslaget. Jeg kendte ingen andre der blev "dus" med KL.

Der skulle gå 14 dage, førend der kom et lavtryk og gav bevægelse i isen, og da havde kæmpe-ismarkerne passeret fjordmundingen. Efter et par dages forløb var de klar af al is.

Inger og Marianne blev sendt hjem med en Catalina via Reykjavik, mens jeg tog hjem med den sidste flyver efter at have vinterklargjort huse og bil.

Familien havde haft en god tid i Mestersvig. Flere gange blev vi inviteret til middag hos den amerikanske professor Washburn, der havde tre børn med. Der var hundehvalpe på flyvepladsen, der var meget legesyge og løb løse.

I minebyen var der en forladt moskusoksekalv, som afventede hjemtransport med "Kista Dan". De var begge med ombord på flere af skibene, ligesom de var med på flere flyveture. Det eneste, der generede dem, var myggene, de var en plage selvom vi brugte masse af myggebalsam.

En dag vi sad ved middagsbordet sammen med KL, Viceadmiral Vedel og hans kone, spurgte KL Janne, om hun kunne rokke med ørerne..? Efter et benægtende svar, demonstrerede han, at han kunne.

Dertil svarede Vedel tørt: "Hvis jeg kunne det, kunne jeg flyve". Han havde nemlig nogle ualmindelig store ører.

Vi skulle eskortere Asmussen i De Havilland'en, men da han ikke fløj så hurtigt, måtte vi cirkle omkring ham en gang imellem, og skulle da holde godt udkik efter ham, så han ikke forsvandt for os.



Asmussen og mekanikeren forblev i Reykjavik og demonterede maskinen til forsendelse med "Gullfoss", der endnu opretholdt passager-og godsforbindelse til København. På skibet forelskede Asmussen sig meget alvorligt i en dansk pige, og da det ikke kunne gå stærkt nok, fik han maskinchefen ombord til at dreje to messingforlovelsesringe i maskinen. Med til historien hører, at de senere blev gift, men messingringene blev aldrig udskiftet.

Vi havde haft utrolig mange gæster i løbet af sæsonen, og der havde således hvilet meget ekstraarbejde på Ingers skuldre. Heldigvis havde skibsinspektøren bemærket det, og det blev også pænt honoreret kontant, da vi kom hjem.

Da Inger var blevet gravid under grønlandsopholdet, bad jeg om efter endt ferie, at få et skib i nærfart.

Jeg mønstrede derefter i S/S "Jelva Dan", der var rederiets ældste damper fra 1919, og som hovedsageligt gik i Nord-Østersøfart. Den lastede godt 3.000 tons.

I midten af marts 1958 skulle skibet på værft i Svendborg, så jeg afmønstrede, for ti dage efter at mønstre på "Ingga Dan", der var en mindre coaster. Der var jeg kun een måned og afmønstrede ca. en måned førend Inger skulle nedkomme.

Michael blev født 29/5 - 58 på fødeklinikken i Hostrups Have på Frederiksberg, men allerede 20/6 fløj jeg igen til Island og Grønland på isrecognosceringsjobbet i Mestersvig.

Som sædvanlig skulle vi starte på Island.

Kort efter ankomsten der, fik vi en tidlig morgen melding om, at KGH's lille kystskib "Miki" havde sendt nødsignaler ud og meddelte, at besætningen havde forladt det synkende skib i hast. I farten nåede Kaptajn Underbjerg at opgive positionen udfor Kangerdlugssuaqfjorden.

Han nåede ikke at få en nødradio med, da en stor isflage kom ud under isen, og løftede hele agterskibet, og tvang forskibet ned.

Vi fløj omgående ud mod den opgivne position, som nåedes efter et par timer. Desværre var der lavt skydække over isen, så vi afsøgte området i kun 60-70 meters højde.

Vi var tre mand i hver side af blisteret, men i den lave højde var synsvidden stærkt begrænset og isen for forbi os med stor hastighed. Efter et par timers forløb, er man helt skæv i hovedet, og pludselig spørger man sig selv om: "Hvad er det du kikker efter"? " Åh, jo, det er fem mand på isen i orangerøde dragter med en gummiredningsflåde."

Hen på eftermiddagen satte vi kursen mod Kulusuk Flyveplads i nærheden af Angmagssalik for at tanke.

Vi fik lidt at spise og skulle netop til at genoptage eftersøgningen, da der kom besked om, at en norsk sælfanger havde været i forbindelse med "Miki" den foregående aften, og da han hørte hvad der var sket, gik han omgående til positionen, hvor han mente forliset var sket, og han fandt med det samme den skibbrudne besætning.

Det viste sig da, at Underbjerg i skyndingen havde sagt, at de befandt sig udfor Kangerdlugssuaq i stedet for Kangerdlugssuaqsiq! Der var 2-300 km mellem de to steder.

Mineselskabet havde anskaffet sig en Dornier-27, et højvinget 5 personers, 1-motors fly, som kunne starte og lande på 2-300 meter.

Samtidig havde selskabet lavet en ca 400 meters landingsbane oppe ved selve minen, ca 12 km fra flyvepladsen i Mestersvig. Der var flere fordele forbundet med dette arrangement:

- 1) Den var meget billigere at flyve med end catalinaen, men rækkevvidden var naturligvis begrænset.
- 2) Flyet kunne bruges til den igangværende prospektering efter molybdæn på den anden side af malmbjerget.

3) Selskabet sparede store summer på landingsafgifter i Mestersvig.

4) Når der var lav tåge i Mestersvig, var det tit klart vejr ved Minebyen.

Statens Luftfartsvæsen var sure over arrangementet, idet flyet stadig benyttede radiostationens telegrafister, flyveleder og meteorolog uden at få en øre for det. Det var et nyt og komfortabelt fly, og med masser af varme.

Da det jo var slået fejl med Danmarkshavnsbesejlingen det forrige år, satte KGH alle kræfter ind på at få et skib derop med forsyninger for de næste 2 år. Det krævede megen langflyvning med Catalinaen.

Issituationen var alt andet end lys. På et tidspunkt sagde Catalinapiloten stop, og mindede mig om, at jeg kun havde 2. prioritet på flyet, og at han var nødt til at reservere en del timer til depotudlægninger for Slædepatruljen.

Jeg sendte et telegram til KGH og Lauritzen, at hvis jeg skulle have ansvaret for besejlingen, så skulle jeg have et fly med tilstrækkelige timer på til min rådighed.

Næste dag kom der telegram fra KGH:

"Canadisk chartret Catalina ankommer i løbet af få dage til Mestersvig stop Vicedirektør Magnus Jensen medfølger".

På det tidspunkt lå flere JL skibe udenfor isen og ventede på bedring. Eet af skibene havde flyvebenzin med. Benzinen på Mestersvig flyveplads tilhørte Mineselskabet og Flyvevåbnet afregnede efter sæsonen med ejeren.

Beholdningerne var ved at slippe op, så jeg gjorde Minedirektøren opmærksom på dette forhold, hvorefter han gav ordre til, at al benzin var forbeholdt isrecognosceringen. Så kunne Slædepatruljen skyde en hvid pind efter deres 1. prioritet.

Den canadiske Catalina kom som planlagt med sin passager. Der var 5 mands besætning, nemlig 3 flybesætning + 2 teknikere. Til sammenligning var der 13 mand på militærcatalinaen. Timeprisen var 1900 kr. mod militærets efterhånden næsten 3000.

Det første piloten sagde var: "Hvornår skal vi flyve". "I morgen kl. 07:00" svarede jeg. "Is it block-time or take-off time?" spurgte han. Han var der til tiden. Det var anderledes end jeg var vant til.

Jeg havde sommetider bestilt flyvning til kl. 09:00, og da jeg så mig omkring, kunne jeg finde hele banden sovende! Militæret red ikke altid den dag, de sadlede.

Vicedirektøren fulgte med på flere af de næste ture, og bekræftede, at det var det helt rigtige, jeg havde gjort. Med lodder og trisser blev Danmarkshavn anløbet og produktionen fra Mestersvig blev udskibet, men det kostede både buler og forsinkelser.

På een af de mange flyvninger til Danmarkshavn, observeredes åbent vand ved en af slædepatruljens hytter, Mønstedhus, der lå indenfor øen St.Koldewey. Da det var et sjældent fænomen, besluttedes at supplere stationen med de nødvendige forsyninger, især kul, med militærcatalinaen.

Vi landede på vandet ved Daneborg og lastede flyet, og håbede at flyet kunne lette med den ombordværende last.

To gange måtte piloten opgive, og vi kastede hver gang et antal sække kul ud. Tredie gang lykkedes det, og kursen blev sat mod Mønstedhus.

Vi landede og som vanligt satte vi JL's lille plasticjolle "Balja Dan" ud fra blisteret, og roede i land med en line. Hjulene blev sat ud og flyet blev trukket baglæns mod land, indtil hjulene tog grunden. Ideen var at piloten altid kunne taxi fartøjet ud, når motorerne blev startet.

Det tog sin tid at færgе forsyningerne i land i "Balja Dan".

De to piloter og navigatøren fik fiskestængerne frem, og i en nærliggende elv fangede de tilsammen 46 dejlige store laks på ca. 2½ kg stykket i løbet af 2 timer.

Vejret var dejligt, og vi fik set os omkring på den relative store station, der ikke var blevet forsynet i mange år.

Da vi var klar til at starte, viste det sig, at det var blevet lavvande, og hjulene var sunket ned i mudderet, så flyet rokkede sig ikke ud af stedet. Der var ikke andet at gøre end at vente på højvande, og vi gik alle i land igen, og piloten, der var en fremragende kok, gik i gang med at tilberede de nyfangede laks. I mellemtiden var vi tre, der gik ned til elven.

Pludselig hørte vi et gevaldigt brag. Det viste sig at være et isbjerg langt ude der havde kælvet, og vi så nu, hvordan det lå og vuggede frem og tilbage i lang tid.

Efter en rum tid blev vandet nærmest suget væk fra elven og frem kom i hundredevis af sølvskinnende laks, der lå og sprællede. Det kom helt overraskende for os, og vi for ud og forsøgte at fange laks med de bare hænder, men vi nåede ikke at få een eneste, før- end vandet skyllede tilbage. Dette gentog sig fem-seks gange, men hver gang blev suget mindre og mindre. Det var trykbølgen fra kælvningen, der havde forårsaget dette fænomen.

Vi lagde hovederne i blød, og kom i tanke om, at vi havde set et fiskenet i et af udhusene. "Balja Dan" blev hentet, og vi fastgjorde den ene ende af garnet i land, medens vi med jollen med garnet på slæb roede i en halvcirkel, og derefter trak garnet i land. Vi gentog operationen flere gange og fangede knapt 100 laks på en halv time.

Piloten var grøn af misundelse, og sagde, at det ikke var en sportslig måde at fange laks på, men vi foreholdt ham, som rigtigt var, at det var første gang, vi havde været på lystfiskeri.

Efter aftensmåltidet gik vi ombord på flyet igen, og nu var vandet steget så meget, at vi kom klar af mudderet.

Vi var populære, da vi returnerede med de mange dejlige laks. Der var nok både til slædepatruljen, skibene i havnen, minebyen og flyvepladsen. Piloten fik fat på en tønne, rør og savsmuld, og røg en del af fangsten.

Flyverne elskede at feste, og jeg var altid indbudt til festerne, men jeg havde som princip, at jeg gik hjem kl. 24:00, hvilket de ålede mig meget for.

Det var jo i sommertiden lyst hele døgnet, og en morgen ved 3-4 tiden vågnede jeg efter en fest ved en larm udenfor. En slædehund blev lukket ind til mig, og samtidig opdagede jeg tre "sangere" nedenfor mit vindue.

Jeg fik smidt hunden ud, låste min dør og fandt tre ølkapsler, som jeg smed ud gennem vinduet som tak for deres sang, hvilket ikke fik dem til at holde op. Een af dem kravlede op på mit tag og trampede i takt, men efter et stykke tids forløb sprang han ned, med det resultat, at han forstuede foden, og måtte hump i mange dage derefter.

Jeg gik til køjs igen, og hørte, at de mente, jeg havde det for varmt inde i huset, hvorefter jeg kunne høre, at de åbnede døren til mit kosangasskab og rodede med hovedventilen. Kort efter kunne jeg konstatere, at min gasovn gik ud. Jeg lukkede derfor mine ventiler ved ovnene.

Så diskuterede de igen, det var nok synd, hvis jeg nu kom til at fryse, så de lukkede hovedhanen op igen, uden at tænke på, at jeg ville være blevet gasforgiftet, dersom jeg ikke havde lukket for på ventilerne inde i huset.

Næste morgen tog jeg en raffineret hævn. De havde været tre mand med til "showet". Jeg hentede tre slædehunde, og lukkede en ind i hvert kammer i "Grand Hotel" hos de formastelige, låste og tog nøglerne med mig. Der var kun en trækrude, der kunne åbnes, idet det store vindue var fast. Efter et stunds forløb begyndte de at vågne, ved at en stor beskidt slædehund slikkede dem i ansigtet.

Desuden var de efterhånden blevet tissetrængte. De gættede naturligvis på, at jeg var synderen, men til en udsendt stafet bedyrede jeg min uskyld. Jeg lod dem "riste" et passende tidsrum, førend jeg gav nøglerne fra mig.

De sang aldrig for mig mere om morgenen...

Almindeligvis var der ikke moskusokser i nærheden, på grund af aktiviteterne ved minebyen og flyvepladsen. Alligevel observerede vi en dag en okse i nærheden, lige inden vi skulle lande.

Da den var fredet, var der ingen i minebyen eller på flyvepladsen der måtte skyde den, men der var en norsk fangstmand, der p.t. arbejdede i minebyen. Han havde licens til at nedlægge et vist antal pr. år. Han drog af sted og nedlagde den.

Det var en lørdag aften, så den blev slagtet med det samme, og kokken gik i gang med at lave bøf-tatar fra det nedlagte dyr til lørdagsfesten.

Da vi lige var landet efter en større recognoscering, måtte jeg først udarbejde min israpport, som skulle kodes og sendes til Grønlands Kommando i Grønnedal, til Lauritzen og KGH i København. Det tog et par timer, inden jeg kunne holde fyraften.

Jeg havde varskoet de andre, at jeg blev forsinket til festen, men ville komme så snart jeg var færdig. Da jeg indfandt mig i "Terningen", var festen i fuld gang og al tataren var spist, de havde glemt mig. Jeg blev selvfølgelig ærgerlig, men det var der ikke noget at gøre ved.

Næste morgen var jeg den heldige - alle som havde deltaget i kødspisningen var blevet syge, og det stod ud af begge ender. Hvad vi ikke vidste var, at man aldrig må spise et dyr, der endnu ikke er blevet koldt.

Som om det ikke var nok, kunne man næsten tro, at sygdommen havde bredt sig til catalinaen. Da vi næste dag befandt os en times flyvning fra Mestersvig, fossede pludselig al benzinen ud af den styrbords vinge. Det var hurtigudløseren, der pludselig gav efter, så vi returnerede og landede i god behold i Mestersvig.

Jeg havde i de år ofte skibsreder Knud Lauritzen som pensionær i længere tid, og det kunne ikke undgås, at jeg kom tæt ind på livet af ham. Om morgenen drak han te, og jeg ålede ham med at voksne mænd på Grønland ikke drak sådan noget sprøjt.

En dag under morgenmåltidet blev jeg kaldt over til radiostationen, da et af skibene ville tale med mig. Efter samtalen refererede jeg indholdet til KL. Da jeg ville fortsætte kaffedrikningen, kunne jeg lugte duften fra stærk te. KL havde, medens jeg var på radiostationen, hældt min kaffe ud og erstattet den med næsten sort te. Selv sad han og fnisede som en stor skoledreng.

Nogen tid efter kom hele mineselskabets bestyrelse på en sviptur med en SAS DC-6. Efter bestyrelsesmødet blev der serveret frokost med tag-selv bord i minebyen, hvortil KL og jeg var inviteret.

Da det kneb med pladsen, var tag-selvbordet placeret i spiselokalet, medens vi indtog maden i dagligstuen.

På et tidspunkt, medens var KL inde og hente nye forsyninger, greb jeg snapseflasken og hældte en sjat akvavit i hans Ramløsavand. Alle spærrede øjnene op, for det var kendt, at han ikke drak spiritus, men ingen sagde noget.

Da han første gang smagte på sit "vand", så han overrasket ud, så sig omkring og sagde, idet han pegede på mig: "Det er Dem". "Ja, tak for sidst", svarede jeg. Han faldt nu ikke ud af rollen, for han sagde: "Det smager for resten meget godt".

Han havde jo nedfældet en hel del gode råd i min logbog til "Jeepa Dan", men når han var med i bilen, ville han altid selv køre, og det gjorde ondt langt ind i vore hjerter, når han kørte, for han var en elendig chauffør, og sejtrak den stakkels bil, så den hostede og hakkede op af bakkerne. På det punkt turde vi ikke kritisere ham.



Jeg fik en ny bil op, idet en af flyvepladsens personale i vinterens løb havde kørt deres "Bugatti" ud over fjeldet, dog uden at komme noget til. De fik lov til at hente "min", mod at de sendte en ny op med første skib.

Som regel assisterede jeg kaptajnerne med at ankre og agterfortøje skibene, når de første gang ankom til Mestersvig. Derfor undrede det mig en hel del, da jeg en tidlig morgen blev kaldt til havnen, hvor "Anita Dan" efter sigende stod på grund, da den var næsten færdiglastet. Da jeg sejlede ud med motorbåden, kunne jeg med det samme se, at skibet lå en del længere inde, end hvor jeg havde fortøjet det.

Når skibene havde ankret, blev en wire hevet op fra bunden, og når øjet af wiren, der var 220 m lang, sad i klydset, blev der gjort fast, og så var der vand nok til at skibene kunne fuldlastes. Skibene havde som regel olie med som last, der blev pumpet i land over agterenden.

Imidlertid var een slangelængde kørt over af en lastbil og kunne ikke nå, hvorfor oliefolkene bad overstyrmanden, der var vagthavende, om at trække skibet længere mod land. Dette gjorde styrmanden, uden at undersøge bundforholdene. Da skibet ved lavvande satte sig på grunden, gik forenden ned, hvorefter styrmanden ubetænksomt gav ordre til at laste mere i agterskibet.

Havneformanden fattede mistanke, og sagde til styrmanden, at der var noget galt, for de lastede i agterskibet, og forskibet sank dybere og dybere med tidevandet.

"Det skal du ikke blande dig i, for det har du ikke forstand på" svarede styrmanden.

Ved vagtskiftet blev fadæsen opdaget.

Skibene blev lastet ved at stampet blykoncentrat i sækkelærred på en palle, blev styrtet i lastrummene. Nu skulle man pludselig til at skovle henimod hundrede tons af løst koncentrat op i de beholdere, man kunne få fat på, og fragte i land.

Samtidig brugte man den ombordværende mængde olie og vand til at trimme skibet. Efter et par dage var skibet lettet så meget, at det flød af ved højvande.

Heldigvis var der ikke sket nogen skade hverken på ror eller rorhæl.

Overstyrmanden blev fyret, ikke så meget fordi han havde lavet fadæsen, men havneformanden fortalte skibsinspektøren, at han havde advaret overstyrmanden, men kun havde fået et nonchelant svar.

Selvom Dornier-flyet var et behageligt og handy fly til næriscognoscering, var piloten alligevel betænkelig, når vi fløj langt ud over isen. Han pointerede, at hvis vi fik motorstop, havde vi ikke en chance for at overleve en nødlanding. Dette meddelte han direktøren, som forespurgte Dornierfabriken, om de havde en 2-motorers version af det samme fly.

Fabrikken svarede bekræftende, at man havde det på tegnebrædtet, og at det kunne leveres til næste sæson. Der blev derefter afgivet bestilling på et nyt Dornierfly af typen DO-28.

Da det ikke var meningen, at jeg skulle blive ved med at flyve isrecognoscering, fordi udnævnelsen af mig til fast fører ikke lå så langt ud i fremtiden, havde jeg en styrmand med som assistent, som jeg oplærte i isobservation, men selvom han var kvik og kom hurtigt efter det, fik vi ingen glæde af ham, for aldrig så snart var han kommet hjem, førend han sagde op, da han blev tilbudt stillingen som sælger af Annie og Bent Knudsens sølvvarer i Kolding.

I slutningen af sæsonen ankom Catalinaen fra Narssarssuak med en hel del honorarios, bl.a. landslægen og stabschefen fra marinebasen i Grønnedal, Kontreadmiral Jegstrup. Da det kneb med indkvarteringen, tilbød jeg sidstnævnte (på forventet efterbevilling), at han kunne bo i rederens hus, da denne var rejst hjem.

Jeg blev inviteret med til middagen i minebyen sammen med gæsterne. Da folketinget havde vedtaget at lukke Narssarssuak basen efter Amerikanernes afrejse, kom jeg i diskussion med Kontreadmiralen.

Han bad mig tale højt, da han hørte dårligt. Jeg foreholdt ham, at basen burde forblive i drift, og at isrecognoscering burde udføres i storissæsonen i Julianehåbsbugten og rundt Kap Farvel.

Han svarede, at som ansat i Den kongelige Grønlandske Handel skulle jeg bare tie stille og ikke indlade mig på diskussion om emnet. Hertil kunne jeg kun svare, at jeg aldeles ikke var ansat af KGH, men af Lauritzen, selvom jeg udførte tjeneste også for KGH.

På grund af hans døvhed blev der råbt højt, og de andre spidsede øren og fulgte med i diskussionen, som efterhånden fik et pinligt forløb. Vi var meget tavse, da jeg kørte ham ned på Flyvepladsen til rederens hus.

Den næste morgen spiste vi morgenmad sammen i mit hus, og jeg undskyldte, at diskussionen var opstået i en så stor forsamling, men jeg sluttede med at sige, at jeg opretholdt mit standpunkt.

Efter at han havde sovet på det, glattede han det også ud.

På dette tidspunkt var en hangar, tanke, rørledninger, dieselmotorer samt en hel del andet materiel fra Narssarsuak solgt af den danske stat til en norsk skrothandler. Alene for hangaren, som for resten blev sejlet til Venezia af "Thora Dan", fik han lige så meget, som han havde givet for det hele. Men "Ole Normand" skulle komme til at grine endnu mere – herom senere!!!

Efter sæsonens afslutning og lidt ferie, fik jeg mine første ferieaflysninger som kaptajn, idet jeg mønstrede på rederiets ældste skib fra 1919, s/s "Jelva Dan" den 25/10 - 1958 i Lübeck. Den var på 3000 tons og sejlede mest papir mellem Finland og England. På den sidste rejse medfulgte Inger og Janne på en rejse til Finland, medens mor og far i Roskilde passede Mik.

Lige før jul kom vi til København med en dellast af papirpulp, og vi fik mærkværdigvis jul i København, og jeg afmønstrede ved udgangen af 1958. Kun

to dage efter rejste jeg til England og afløste som Kaptajn på s/s "Laura Dan". Den var på 2400 tons og fra 1932.

Da den ikke var isforstærket, kom vi ikke ind i Østersøen og sejlede med svovl fra Bayonne til Hamburg, erts fra Setubal til England, gammelt jern fra Lissabon til Genova, og til sidst en last espartogræs (til piasavakoste) fra Algeriet til Mostyn Quay i England, hvor den faste kaptajn kom tilbage i begyndelsen af april.

Efter et fem dages brandkursus på Enghavevejens brandstation, afløste jeg en måned på M/S "Ingga Dan". På den sidste rejse medfulgte Inger og Janne på en rejse fra Rotterdam til Piombino i Italien med stålrudder til Fiat-fabrikkerne. Derfra gik vi til Casablanca og lastede gødning til Århus, hvor jeg afmønstrede for ferie.

Der var sket meget i den forløbne vinter.

Den kongelige grønlandske Handels nyeste passagerskib "Hans Hedtoft" forliste på jomfrurejsen, alle ombordværende 92 mennesker omkom ved skibets forlis i Kap Farvel området den 30/1 - 1959. Det var en katastrofe, der i højeste grad satte sindene i bevægelse.

Skibet blev bestilt i 1957 i den hensigt, at der året rundt skulle sejles på Grønland. De gamle KGH-kaptajner protesterede, da de var vant til at komme hjem og holde jul hvert år. Minister Johannes Kjærbo bad dem holde mund, da han ellers ikke kunne få bevillingen igennem til det nye skib.

Skibsreder Knud Lauritzen protesterede imod det nye skib, idet han mente, at KGH ligeså billigt kunne chartre tonnager ved rederiet, og pegede direkte på "Thala Dan", der var under bygning ved Ålborg Værft.

KGH svarede, at det ikke var helt det skib, de havde tænkt sig.

Bygningen af "Thala Dan" blev midlertidigt stoppet, og rederiet spurgte, hvad KGH ønskede, da man i givet fald var parat til at ændre på tegningerne. Direkte forespurgt, erklærede KGH, at man ville have sit eget skib, og pengene blev bevilget.

Da Lauritzen indså, at skibet ikke kunne stoppes, erklærede rederiet, at når KGH nu endelig byggede sit eget skib, burde det være af helsvejst konstruktion, som man mente var stærkere og havde god erfaring med, og ikke nittet på spant, således som KGH planlagde sit skib. Diskussionen bølgede frem og tilbage i medierne, og skibet blev bygget nittet på spant.

Da det så forliste på jomfrurejsen, var medierne der lige med det samme:

"Hvad sagde Lauritzen - det skib var forkert bygget".

Der kom Lauritzen imidlertid klogeligt KGH til hjælp, idet KL udsendte en erklæring, som sagde, at det samme ville være overgået et helsvejst skib, dersom det var kommet i den samme situation.

Det næste var:

De gamle grønlandskaptajner havde advaret ministeren om vintersejladens farlighed i et notat. Dette notat havde ministeren fortiet overfor folketinget. Der blev stillet krav om rigsretssag mod minister Kjærbo.

Dette faldt heldigvis til jorden efter mange og lange diskussioner.

Der blev nedsat et udvalg under foresæde af Viceadmiral Vedel. Med i udvalget var bl.a.--Kontreadmiral Jegstrup, som jeg året i forvejen var kommet i diskussion med i Mestersvig.

Alle grønlandsnavigatører blev indkaldt for at de kunne komme med forslag til, hvordan sejladsen kunne sikres bedst muligt.

Også jeg blev indkaldt til høring. Kontreadmiral Jegstrup hilste meget venligt på mig, og jeg fremførte, at jeg mente, at der burde oprettes en istjeneste i Narssarsuak i storissæsonen.

Udvalget kom til den samme konklusion.

Da jeg på det tidspunkt var den eneste navigatør i Danmark, der havde fået en uddannelse i isobservation, anmodede KGH derfor Lauritzen om at måtte låne mig til opstart af tjenesten, indtil jeg havde oplært to KGH navigatører.

Jeg stillede som betingelse, at jeg fik Inger og begge børnene med. Det blev først tørnet ned, men da jeg ikke gav mig, og der var så megen politisk røre om hele sagen, gav de efter.

Jeg trådte derefter midlertidigt ud af JL.

For at koordinere istjenesten med Canadierne og Amerikanerne rejste jeg sammen med Oberstløjtnant Westenholz (stabschef i Grønneal), magister Jens Fabricius fra istjenesten under Meteorologisk Institut til Washington og Ottawa.

Grønlands Tekniske Organisation,(GTO) indledte forhandlinger med "Ole Nordmand", der var i fuld gang med at demontere tanke og dieselmotorer m.m.fra Narssarssuak.

Det var temmelig vigtigt at beholde så mange el-komponenter på stedet, idet al elektricitet var baseret på det amerikanske system, 110 volts vekselstrøm og 60 hertz mod vores 220 volt og 50 hertz.

Det blev en særdeles givtig forretning for nordmændene..!

Lige inden vi var klar til at rejse til Grønland, forsvandt A.E.Sørensens skib "Hanne S" i en storm i farvandet ved Kap Farvel og alle omkom.

Den 30/10 om aftenen var vi klar til at rejse til Narssarssuak sammen med 36 andre via Reykjavik.

Da vort hus skulle stå tomt næsten ½ år, sprøjtede vi alle vore møbler og det tilbageblevne tøj med et mølmiddel, så der lugtede i hele huset, da vi tog af sted. Imidlertid fik flyet tekniske problemer, og afgang blev udsat gang på gang. Det krævede tålmodighed med 2 børn, hvor af Mik kun var 17 måneder.

Kl. 03:00 om natten opgav de afgangen, og bad os om at komme igen næste aften - det var ikke spor hyggeligt at komme tilbage til huset, hvor der først skulle redes senge osv.^

Næste aften lykkedes det at komme af sted, og efter et natligt ophold på fire timer i Reykjavik, fløj vi videre til Narssarssuak, og vi var alle godt trætte, da vi endelig nåede frem.

Trods et stort opbud af håndværkere, var "vort" hus ikke klar, så vi blev indlogerede i to små værelser i en uges tid på hotellet.

Da radiostationen ikke var klar, kunne vi heller ikke begynde at flyve isrecognoscering, men der var også nok at gøre, med at indrette kontorer og udarbejde planer for den kommende istjeneste.

Vi flyttede ind i et forholdsvis stort hus med 1 stue, soveværelse, børneværelse, bad og køkken. Møbler var der ikke for meget af, men vi fandt lidt hist og pist. Da vi stod og manglede gardiner, blev der sagt, at vi sikkert kunne finde nogle ude på hospitalet. Det lå et stykke fra basen og havde været benyttet af sårede, der skulle gemmes væk efter hjemkomst fra Korea-krigen.

Hospitalet var sammenbygget i eet plan og havde plads til flere tusinde patienter. Medens vi gik og ledte efter egnede gardiner, forsvandt Mik i et ubevogtet øjeblik. Vi blev rædselsslagne, for hvor skulle vi ende eller begynde at lede i dette kæmpekompleks. Heldigvis fandt vi ham efter få minutter, men vi havde fået os en forskrækkelse, for der var fuldt af farer. Da nordmændene tidligere skulle have en dieselmotor ud, trak de den ud gennem en trægavl med en bulldozer.

Iscentralen lå ca. to km fra huset, og da der var 2½ km til kantinen, var jeg nødt til at have en bil.

Den eneste brugelige jeg kunne få, var en 25-personers bus, som blev fundet på "dumpen" (lossepladsen). Jeg skal love for, at jeg voksede i Miks agtelse, da jeg kom kørende hjem med bussen for første gang.

På iscentralen var vi foruden mig de to styrmænd fra KGH: Asbjørn Starcke og Ernst Bergmann, Magister Fabricius, som hjemrejste kort før jul.

Efter en måneds forløb var radiostationen og flyvetjenesten klar så vi kunne begynde vore isrecnosceringer.

Det blev en kold vinter, og det varede heller ikke længe førend fjorden frøs så meget til, at vi kunne køre med en jeep på isen.

En gang om ugen kørte vi så langt vi kunne, for at måle isens tykkelse. Da der havde været så meget blæst om Narssarssuak, fik vi besøg af både Danmarks Radio og Billed Bladet.

Vi havde kælke med til børnene, men der var ikke meget sne den vinter, for som regel blæste den væk i de meget kraftige storme der med mellemrum opstod i området.

Vi havde altid ekstra proviant i huset, for man kunne risikere at der kom så kraftige storme, der kunne vare i flere dage, at det var forbundet med livsfare, at bevæge sig udenfor husene. Da det som regel var føhnvinde, oplevede vi, at temperaturen kunne stige fra - 20 til + 20 grader i løbet af een time!

Vores vildeste søndagsfornøjelse var at gå på opdagelse på den enorme "dump", hvor man kunne finde alt lige fra knappenåle til flyvemaskiner. Tilfældigvis var der sne juleaften, og børnene oplevede, at julemanden kom på en slæde trukket af en lille islænder. Det var også muligt at køre over isen til Kagssiarsuk, hvor vi kunne se resterne af Erik den Rødes boplads.

Midt på vinteren fik vi besøg af Arne Honore, Bodil Udsen og Erik Kåre m.fl. som var på en turne til Grønland. Radio kunne vi ikke høre noget af, da der i nærheden var en videnskabelig ionosphærisk station, der ca. hvert kvarter



sendte signaler ud, der virkede som en støjsender, og fuldstændig blokerede for radiomodtagning.

I midten af april 1960 hjemrejste vi med fly, og jeg indtrådte igen i JL og startede med at afvikle ferie.

Jeg fik at vide, at jeg efter at have oplært en ny mand i Mestersvig ville blive udnævnt til fast kaptajn, og at mit første faste skib ville blive polarskibet "Varla Dan", der var under bygning i Norge.

Inden jeg i midten af juni 1960 rejste til Grønland, fik jeg at vide, at planerne var ændrede.

Der var sket det, at "Magga Dan" under charter til den australske regering var løbet tør for proviant og måtte forlade Antarktis 14 dage førend beregnet. Det var både et økonomisk og prestigetab rederiet led, hvilket resulterede i, at hovmesteren blev fyret og kaptajnen degraderet.

Kaptajnen blev sat tilbage og fik i stedet "Varla Dan" - som jeg var udset til. I stedet for fik jeg "Magga Dan" - hvilket indebar både større hyre og mere prestige. Den enes død-den andens brød.

Da jeg startede min sidste sæson i 1960 i Mestersvig havde jeg sommerfugle i maven, jeg havde en mærkelig følelse af eet eller andet, som jeg ikke kunne forklare.

Vi så frem til ankomsten af den nye 2-motorede Dornier 28, som ville øge flyvesikkerheden betydeligt. Dornier 27 blev stadig benyttet af en "gammel" jetpilot, og man var allerede begyndt at fundere over, hvem der skulle flyve hvilken maskine, idet jetpiloten havde et større flyvecertifikat end Asmussen, der til gengæld havde megen erfaring i Grønlandsflyvning.

En lørdag hentede Asmussen det nye 2-motorers DO-28 fly ved Dornierfabrikken i Tyskland. Mandag blev den indregistreret og godkendt i Kastrup af luftfartsmyndighederne. Tirsdag morgen satte den kursen mod Grønland via

Edinburgh, Færøerne og Island. Under indflyvning til Turnhouse flyvepladsen ved Edinburgh, fik Asmussen motorstop på begge motorer, flyet styrtede ned, landede på ryggen i en kornmark, og blev totalt ødelagt.

Asmussen var heldig, han kunne kravle næsten uskadt ud af vraget. Overfor havarikommissionen var Asmussen i stand til at fastslå årsagen til styrtet: Han havde taget fejl af to kontakter. I stedet for karburatorforvarme, havde han faktisk afbrudt tændingen til begge motorer. Vi måtte nu flyve videre med vort 1-motorers fly i Mestersvig.

Ti dage efter kom den anden pilot fra DO-27 fra minebyen ned på Flyvepladsen en formiddag for at hente telegrammer på radiostationen. Han havde, som så ofte før et friskbagt franskbrød med fra minebyen til mig. Til gengæld gav jeg ham een morgenbitter og bad ham være klar til at flyve recco ved 17-18 tiden.

Da han ikke var kørt ved 12-tiden, bød jeg ham på frokost og vi fik hver en øl og een snaps. Da han efter frokosten ville køre hjem, var der en der havde "lånt" hans bil, hvorfor jeg tilbød ham min overkøje til en lur, og lagde en hovedpude op til ham. Han skulle dog lige snakke med en af catalinafolkene, som han jo kendte fra sin tid i flyvevåbnet. Da jeg vågnede ved 14-15 tiden bemærkede jeg, at hans hovedpude var urørt, og jeg kunne se fra mit vindue, at han sad på et dørtrin hos catalinafolkene. Jeg talte med skibet over radioen, og fik bekræftet, at det passede med flyafgang ved 18-tiden, hvilket jeg gik over og meddelte piloten.

Rederiets shippingmand, Hans Mathiaesen, der aldrig nogensinde havde fløjet, ville meget gerne med på denne tur, der skulle starte fra minens egen flyveplads.

Vi kørte alle tre op ved 16-tiden i "Jeepa Dan". På dette tidspunkt lagde jeg mærke til, at piloten var lidt vrøvlet, det var nok ikke kaffe, han havde fået hos flyverne! Han inviterede os på kaffe hos sin kone, hvilket vi gladeligt tog imod.

"Gi'r du kaffe" råbte han, idet vi trådte ind i hans hus. "Nå, der er du, snerrede hans kone, hvor har du været"? Så blev vi klar over, at der havde været "røg i

køkkenet" og det sandsynligvis var derfor, han var søgt ned til os. Vi kendte hende ellers som en meget sød og omgængelig pige.

Hun tøede lidt op, da hun så os, men svarede, at hun ikke havde noget fløde. "Det henter jeg i kantinen", svarede han og forsvandt. Det tog imidlertid tid og vi drak kaffen uden fløde. En halv times tid efter kom han tilbage og undskyldte, at han var faldet i snak med sin mekaniker.

Imidlertid ringede hans telefon, og minedirektøren ville tale med ham vedrørende planlægningen af flyeftersynet, der på grund af det mistede fly, måtte revideres. Da det også angik mig, gik jeg med til mødet.

På dette tidspunkt fik jeg betænkeligheder. Han vrøvlede stadig, men vi fik dog aftalt det fornødne med direktøren. Ofte måtte jeg meddele skibene, at vi ikke kunne flyve, fordi der enten var tåge ved skibet eller ved flyvepladsen, eller at man forventede tåge. Så var det galt med radioen, med radaren eller hydraulikken.

Skulle jeg nu ringe ud til skibet og sige, at piloten ikke var appelsinfri?. Jeg var i et frygteligt dilemma. På den anden side, direktøren havde talt med ham, og han havde åbenbart ikke bemærket noget. Hvis han lagde fly til, kunne jeg vel også lægge krop til, tænkte jeg, idet jeg vidste, at han hurtigt ville "dampe af" når han kom op i den tynde luft. Mekanikeren havde varmet motoren op og afprøvet den, så den stod klar til afgang.

Vi kom i luften uden problemer, og rent rutinemæssigt gik han instrumenterne igennem.

De to hovedtanke, der lå nærmest kroppen, viste fuld på benzinmålerne. På vingetankene, der lå yderst, var der indikatorlys, der kunne afprøves ved at trykke på en knap. Derved opdagede han, at den ene ikke lyste. Han byttede om på pærerne og konstaterede, at den ene pære ikke duede, og byttede tilbage.

Mathiasen sad forrest i styrbords side ved siden af piloten, medens jeg sad på en 3-sæders sofa bag, hvorfra jeg havde den bedste udsigt. Efter en stunds flyvning,

fik jeg et chock, da han tog sig en øl fra en medbragt rygsæk. Han bød også vi andre, men vi sagde nej tak, og sagde vi ikke drak, når vi fløj.

Vi kom ud til skibet og gav kaptajnen anvisninger, hvorefter vi fløj ind mod kysten og landede på stranden ved Myggbugta, der ikke lå så langt væk fra skibets position. Vi forblev der en times tid, medens skibet arbejdede sig indover, hvorefter vi fløj ud til skibet igen og gav yderligere oplysninger, hvorefter han skulle være i stand til at finde vej uden yderligere hjælp. Nok en gang tyede han til rygsækken, og Mathiasen og jeg tog også en øl hver, udfra det synspunkt, at dem vi drak, fik han jo ikke drukket. Så var der heller ikke mere i rygsækken.

Efter en stunds forløb spurgte han os, om vi ville se julegaven fra hans kone. Han fremdrog da en lommelærke, og tog sig en slurk.

Jeg havde det elendigt, men turde ikke gribe ind, da jeg havde hørt, at han ved tidligere lejligheder (på landjorden) var gået amok, når han havde fået for meget.

Vi krydsede fingrene.

Endelig nærmede vi os minebyen. Ude over fjorden i 7000 fods højde tog han gassen af, hvorefter flyet langsomt tabte højde. Da vi var nede i ca. 400 fod, ville han give gas igen, for at flade ud lige inden landingen.

Put-put sagde motoren - men den tog ikke gassen!

Piloten var med det samme klar over, at den tank vi benyttede, var tom, hvorefter han lynhurtigt trak lynlåsen, der dækkede ventilen til den anden vingetank tilbage, men da flyet stadig mistede højde, blev han klar over, at han måtte koncentrere sig om, at få maskinen ned bedst muligt. Da jeg blev klar over, at den ikke tog gassen, spændte jeg sikkerhedsbæltet ekstra godt og stemte benene mod forsædet.

Mathiasen, som var oppe at flyve for første gang, var lige ved at spørge piloten, om vi ikke var ret tæt på nogle telefonmaster...

Vi landede i nogle halvstore sten i et elvleje 2-300 meter fra landingsbanen. Vi kom skråt ned på bagbords vinge, drejede 135 grader rundt og satte næsen ret ned i stenene. Hele forpartiet blev trykket ind, og Mathiesen og piloten sad fastklemte i deres sæder. Jeg havde ikke fået en skramme og var i stand til at komme ud af den forreste plexiglasdør, der var sprunget op. Heldigvis gik der ikke ild i flyet, og jeg var i stand til, at hale først Mathiasen ud, dernæst piloten fra deres position. Begge havde fået læderet knæene samt slået panden mod plexiglasset.

Fra minebyen havde man observeret nødlandingen, men da landevejen var blokeret af affald, der flød ud fra minen, skulle man ovenom mineskakten, så der gik ca. 10 minutter førend direktøren og lægen kom frem.

Det første direktøren spurgte om, var naturligvis, om vi var uskadte, og da han havde fået bekræftet, at det kun var overfladiske læsioner sagde han: Ja, det var to fly på 10 dage... det bliver til 72 om året. Flyet var nemlig blevet totalt beskadiget.

Vi var selvfølgelig rystede, da jeg langsomt, meget langsomt kørte de 12 km hjem. På den anden side var jeg helt rolig – sommerfuglene i maven var helt forsvundet. Jeg sagde til mig selv-det var det du har ventet på hele sæsonen - nu sker der ikke mere.

Set i bakspejlet, var der mange ting, man kunne have gjort, men det var for sent. Jeg måtte blot konstatere, at vi havde været usædvanlig heldige. Hvis vi var gået ned i den 30 km brede fjord, havde vi ikke haft en chance. Det var også heldigt, at der ikke gik ild i flyet.

Årsagen - ja det var selvfølgelig den pære som piloten sad og fumlede med, og som han vidste ikke duede, han fik intet advarselsblink.

Der kom en havarikommission op fra Danmark, men da piloten kunne redegøre for havariets forløb, tog man det til efterretning, og kaldte det en pilotfejl.

Mathiasen og jeg sagde ingenting og der var ingen yderligere spørgsmål.

Piloten fik sin straf, da direktøren sagde ham op, på grund af "mangel på fly". Piloten havde i øvrigt lejet sit hus i Dragør ud i to år, og efter hjemkomsten gik han ind i flyvevåbnet igen. Tre måneder efter "satte" han en Chipmunk i en trætop i Gribskov, hvorefter flyvevåbnet tabte tålmodigheden, og det sidste jeg hørte om han var, at han solgte bøger.

Asmussen udførte mange færgeflyvninger solo fra USA til Europa, men en dag gik det galt for ham, da han under indflyvning til Sønderborg Lufthavn, hvor hans kone og barn ventede på ham, styrtede ned og slog sig ihjel.

Som een af catalinapiloterne altid sagde til mig: "De lever af at flyve, vi lever af at lade være". Han fløj kun når det passede ham.

## 1960 Tilbage til Antarktis - som kaptajn

I 1960 var det rent ismæssigt den letteste sæson, vi havde haft i Mestervig, og da jeg havde oplært en ny isstyrmand, sejlede jeg fra Mestersvig med "Erika Dan", så jeg kunne få lidt ferie, inden jeg i begyndelsen af september 1960 skulle overtage "Magga Dan", der lå på værft i Antwerpen.

Det var en lidt bitter kaptajn, der måtte aflevere sit skib til mig, men jeg var på ingen måde involveret i denne beslutning fra rederiets side. Rederiet havde dog pålagt mig, at jeg skulle sørge for at få en ordentlig "madpakke" med, inden jeg gik fra Melbourne til Antarktis.

Efter endt værftsophold gik vi til Rotterdam og lastede kartofler til Colombo på Ceylon-nu Sri Lanka.

Vi ankom til Melbourne allerede den 13/11 -1960, 14 dage førend vi skulle indgå i charter til ANARE.

På dette tidspunkt strejkede havnearbejderne, idet de forlangte, at skibene skulle ansætte havnearbejdere til at bære skibsproviant ombord. Da de ikke kunne komme igennem med deres krav, indvilligede de i at gå i arbejde, efter en uges forløb, dersom de ikke fik bod for den ulovlige strejke. Dette ville arbejdsgiverne heller ikke godtage, så strejkede de videre, men på et andet grundlag.

Da julen efterhånden nærmede sig, blev de efterhånden mørre, og gik i arbejde igen. På dette tidspunkt, lå der så mange skibe og ventede på at blive losset og lastet, at man arbejdede i døgn drift, for at komme igennem den ophobede pukkel.

Da vi endelig kom i charter blev vi prioriterede, og mærkede således ikke manglen på arbejdere.

Første rejse gik som vanligt til Macquarie Island.

Da ekspeditionen havde et større byggeprogram, fik vi i alt et ophold på seks dage.

Da vi var færdige med at losse efter tre dage og vejret var rimeligt godt, gav jeg mig til at opmåle hele ankerpladsen, der kun havde enkelte lodskud. Det var en disposition, som det skulle vise sig, kom mig til gode 26 år senere, da jeg medvirkede til bjærgningen af "Nella Dan".

På vej til Melbourne, fik ekspeditionslederen Phil Law den kedelige meddelelse fra Mawsonbasen, at deres to flyvemaskiner, en DC-3 og en Beaver, var blæst væk og ødelagt i en blizzard.

Tilbage i Melbourne nåede vi at blive tillastet og klar til afgang til Wilkes to dage før jul.

Wilkes var oprindeligt en amerikansk base bygget til brug i IGY (International Geophysical Years-1956-59). Ved afslutningen af denne periode, blev basen overgivet frit til Australien, med den klausul, at intet måtte fjernes i økonomisk øjemed. Den blev bygget i 1955 på et snebart næs, som amerikanerne mente var et ideelt sted.

Desværre for dem, var det sent på sæsonen, at de påbegyndte losningen af skibene og bygningen af husene. Inden de var færdige, blev de overrasket af en snestorm, som totalt begravede de endnu ikke helt færdigbyggede huse. Masser af materiel og proviant gik tabt, da det var en håbløs opgave, at grave det ud.

Sneen lagde sig permanent i hushøjde, og landingspladsen måtte de efterfølgende år graves ud med bulldozere, så amfibiekøretøjerne kunne lande deres last. I tøjbrudstiden væltede vandet ind mellem de forskellige hussektioner, så mange af deres kostbare instrumenter måtte tildækkes med plastic.

Det var en håbløs opgave at videreføre basen på stedet, vi havde derfor fem tons dynamit med til sprængning af en ny base ca. fem km fra den eksisterende. Der var udført vindtunnelforsøg, med det formål at undgå, at den nye base sneede til.



Vi havde både juleaften og nytårsaften i søen, men bemærkelsesværdigt havde vi netop disse to dage antageligt vejr, så vi kunne spise uden slingregrejerne var i brug på bordene.

Nytårsdag kom vi ind i svær is og avancerede langsomt sydover. Vi havde radio-kontakt med basen, og var enige om, at vi skulle have den næste kontakt næste morgen kl. 09:00.



Imidlertid spredte isen sig, og pludselig kom vi ind i næsten åbent vand og var i stand til at køre fuld kraft, og var fremme ved basen kl. 08:00.

Imidlertid var vi ikke i stand til at råbe dem op på radioen, og ekspeditionslederen tog ind med motorbåden lige efter vi havde ankret og tog dem på sengen.

Der mødte ham en overraskelse. Overalt flød det med tomme amerikanske Buddweiser øldåser og spiritusflasker. Hvad amerikanerne ikke kunne finde i snemasserne var lykkedes for de altid tørstige australiere. Phil Law spurgte efter, hvor de havde fundet det, men de bedyrede, at der ikke var mere!

Law rodede rundt i sneen de næste dage, men uden resultat. Han nedskar trods alt den tiltænkte ration for den kommende vinter.

Midt under losningen blev vi overrasket af en orkan, og vi havde begge ankre ude på tamp og maskinen kørende frem, samtidig med at vi styrede, for at den ikke skulle kaste sig alt for meget frem og tilbage.

Efter 11 dages forløb havde vi losset vor last, den nye ekspedition havde fået overlevering, og vi forlod vi basen og satte kursen mod Fremantle i Vestaustralien som nåedes den 22/1 - 1961.

Undervejs havde Law hvisket mig i øret, at han påtænkte, at tage sin kone Nel med som "blind passager".

Jeg skyndte mig at telegrafere til rederiet, og spurgte, om jeg måtte medtage Nel som rederiets gæst. Jeg fik omgående OK, hvilket jeg meddelte Law. Imidlertid var pressen kommet under vejrs med planerne, og da Laws minister kom ud til Fremantle, fortalte han ham, at jeg havde inviteret Mrs. Law med som min gæst, hvilket han ikke opponerede imod. Så var den klaret.

Sammen med Phil Law aflagde jeg høflighedsvisit hos The State Governor, The Premier og Lord Mayor. Law var meget skuffet over den ringe interesse, man viste for ekspeditionen i Fremantle.

Bl.a. spurgte guvernøren, om der levede eskimoer dernede! Der er meget langt mellem Vestaustralien og Victoria - det samme som afstanden mellem Danmark og det sydlige Portugal.

Efter et par dage var vi klar til afsejling og medbragte et Beaver-fly på 2-lugen samt to helikoptere på helikopterdeck.

Undervejs til Mawson havde vi dårligt vejr det meste af tiden, og der skulle sejles med forsigtighed af hensyn til flyene.

Nel Law, som var malerinde, viste sig i modsætning til sin mand at være søstærk, så hun var i stand til, næsten uanset slingerage, at stuve sig selv af, og malede det meste af rejsen. Det varede næsten 14 dage inden vi kunne lægge os langs siden af "Thala Dan" ved Mawson.

Da det ikke var hver dag to søsterskibe lå sammen side om side i Antarktis, blev det behørigt fejret ved diverse middage her og der.

Jeg deltog også i en dejlig udflugt med helikoptere ind over indlandsisen til en station ved Mount Henderson. Solen skinnede fra en skyfri himmel, så det var et pragtfuldt sceneri, der åbnede sig for vore øjne. Vi forblev to dage ved Mawson, inden rejsen gik videre østpå langs med isshelfen, der rejste sig op til 40 meter over havet. Undervejs kortlagde vi shelfiskanten, samtidig med at vi ekko-loddede.

Da vi var udfør Wilkes blev "Beaveren" sat i vandet, og den fløj ind til basen for hovedsagelig at aflevere krystaller til radiosenderen, som man havde glemt at medtage fra Melbourne på den første rejse.

Vi fortsatte østpå, og udfør Chick Island, som ligger på polarcirklen på 120 grader øst, fortøjede vi med isankre til fastiskanten, som vi ikke kunne forcere. Der skulle etableres en ubemandet automatisk vejrstation, som hver 6. time skulle sende tryk, temperatur, vindretning og styrke. En lille vindmølle sørgede for, at batterierne til stadighed var opladede.

Vi kunne ikke komme nærmere end seks sømil fra Chick Island, men i løbet af to dage fløj helikopterne 82 ture og transporterede 10-15 tons gods og mænd ind på øen. Desuden hjalp helikopterne med at rejse hytterne og antennemasterne.

"Beaveren" blev også sat i vandet, og udførte adskillige fotoflyvninger i området.

Efter fem dages forløb var stationen klar, og vi fortsatte østpå til den franske base Dumont d'Urville, som nåedes den 28/2. Vi havde været fem dage undervejs med tåge, is og strøm, og havde ikke haft eet eneste glimt af solen, så vi kunne orientere os.

Stationen havde ikke nogen radiofrekvenser, som vi kunne radiopejle os ind på, så vi holdt sydover, indtil vi havde kontakt med iss Helfen, og gættede på, at vi var østfor stationen. Vi var heldige, vi havde "kun" ramt 12 sømil ved siden af målet.

Da franskmændenes forsyningskib "Norsel" kun var en lille sælfanger, måtte den efterlade det meste af fryselasten i Melbourne, og den australske ekspedition lovede, vi ville anløbe Dumont d'Urville med vinterprovianten til ekspeditionen.

På dette tidspunkt var det allerede afgjort, at "Magga Dan" næste sæson skulle sejle for den franske ekspedition, som havde et meget stort byggeprogram. Jeg havde fået ordre til at orientere mig om landingsforholdene, idet der aldrig før havde været et så stort skib ved basen.

Stationslederen anviste mig en ankerplads, hvor der skulle være nogenlunde fri for isbjerge. Desværre var vejret så dårligt, at jeg ikke turde forlade skibet mere end ½ time, så jeg fik kun en vag ide om landingsforholdene. Noget rigtigt kort eksisterede ikke.

Da jeg kom tilbage til skibet, var overstyrmanden allerede i gang med at manøvrere skibet fri af et lille isbjerg. Lige så snart fryselasten var fløjet i land med helikopterne, hev vi ankeret op, da det var ved at blive mørkt, og vinden tiltog stadig samtidig med, at det begyndte at sne. Jeg så ikke med forventning frem til den næste sæson med den dårlige ankerplads.

Vi fortsatte østpå til Oates Land, hvor Law havde til hensigt at få et nøjagtigt astrofix af nogle små øer. Vi ankrede i 25 favne vand kun 200 meter fra et tilsyneladende grundstødt isbjerg.

Efter nogle timers forløb blev det lavvande, og det blev konstateret, at det ikke var et grundstødt isbjerg, men en isdækket ø med et rev der strakte sig ud i den modsatte retning..!

Jeg tørrede sveden af panden...

Både vejr og is drillede os, og vi sad fast flere gange i isen. Det var ved at blive efterår, og det blev tidligere og tidligere mørkt. Både Law og jeg vidste, hvad man kunne risikere på dette tidspunkt, ihukommende "Kista Dan"s rædselsrejse i 1954, så han lovede mig, at vi ville sætte kursen nordover den 7/3 - 1961. Dette løfte holdt han.

Vi anløb Macquarie Island på hjemturen, hvor vi havde lidt last med, idet nogle bygningselementer og vandtanke, som vi havde landet i december, var blæst i havet.

Umiddelbart efter afgang fra Macquarie Island fik vi besked på at vi skulle gå til South Georgia efter udlosning Melbourne. Et hurtigt blik på kortet viste, at det distancemæssigt var lige meget, om vi gik øst- eller vestover, det var lige langt. Jeg besluttede naturligvis at gå østover og sønden om Kap Horn, da vi jo skulle sejle i vestenvindsbæltet.

Vi fik kun en nat i Melbourne, førend vi satte kursen mod South Georgia-en rejse på 28 dage lå foran os.

Jeg satte kursen ud i et storcirkelkort i lille målestok, således at vi ikke passerede 60 grader sydlig bredde af hensyn til mørket og faren for at ramme ind i et isbjerg eller en større isskosse. Radaren kørte døgnet rundt, og når det blev mørkt, tændtes projektøren, og der blev holdt skarpt udkig.

Jeg besluttede at lave en bar til brug i huset hjemme af overskudsmaterialer, vi havde om bord. Maskinchefen hjalp mig, og vi hyggede os gevaldigt på mellemdæk nummer 3, hvor baren blev opbygget til senere adskillelse.

En formiddag spurgte han: "Hvad var det for en ø vi passerede i morges"?

"Her er ingen øer på det stræk her", svarede jeg.

"Jeg så da en ø i morges" gentog han.

Jeg blev pludselig klar over, at han ikke spøjte, og jeg for op på broen og checkede kort og journalen.

Vi havde passeret en lille ø i ca. fem sømils afstand på overstyrmandens morgenvagt.

Da jeg ved rejsens begyndelse stak kursen ud, foregik det i det lille storcirkelkort, hvor øen ikke var vist...

På rejsen navigerede vi i blanke stedliniekort, og hver middag blev positionen udsat i oversejlingskortet, og der havde jeg ikke bemærket den lille ø-eller også har jeg troet det var en flueklat. Til alt held var mine tre styrmænd mere opmærksomme end jeg, og kursen var tilfældigvis sat fem sømil fra øen. Den dag i dag, er jeg flov over, at jeg sådan sov i timen..

Vi havde et tandlægepar med som gjorde aktiv tjeneste ombord, og vi spillede ofte kort om aftenen på den lange rejse. Vejret var ikke det bedste, og vi rullede det meste af tiden, men vi havde altid vinden ind agten for tværs, så vi holdt en god fart.

Omsider nåede vi den norske station Grytviken på South Georgia, hvor vi skulle laste frossent hvalkød til "Kit-Kat" fabrikkerne i England.

I nærheden af stationen gik der en flok rensdyr, og vi fik lov til at skyde nogle stykker. Tandlægen var ivrig jæger og havde selv jagtvåben med. Jeg lånte hans riffel og nedlagde også et dyr. Skindet og geviret havde jeg i mange år efter. I tiden efter svælgede vi i dyrekød.

Vi lastede kun i 1 og 3 lasten og sejlede til Buenos Aires, hvor vi kompletterede med æbler i 2-lasten til Rotterdam. Inger rejste til Rotterdam og medfulgte til Immingham, hvor vi lossede hvalkødet. Derefter skulle vi dokke i Emden.

Ved inddokningen der fik vi alle en slem forskrækkelse.

Fire af vore hustruer besluttede at tage ind til byen. De tre stod klar ved landgangen i styrbords side og ventede på den sidste, da skibet pludselig krængede over til bagbord. Skibet stod næsten tørt i dokken, da denne pludselig knækkede over på midten, og skibet krængede over til bagbord og lænede sig over mod doksiden. I nogle minutter var det afgørende - kunne doksiden holde skibet, eller ville den give efter? Hvis det sidste skete - ville skibet kæntré eller kunne det nå at få så meget opdrift, at det ville rette sig op?

En slæbebåd kom til assistance og lagde sig ved den ene ende og vi forlod alle skib og flydedok i god behold. Dokmesteren lukkede straks alle ventiler op til flydedokken, hvorved denne sank, og skibet rettede sig op, og ti minutter efter kunne vi atter gå tilbage til skibet - men dokken var færdig.

Dokken var 60 år gammel og havde været sænket tre gange under krigen. Senere konstaterede jeg, at dokken i brudfladerne var papirtynd, og dokmesteren havde anbragt skibet, hvis vægt han havde undervurderet, forkert. Vi blev anbragt i en tørdok, og værftet reparerede de opståede skader på skibet uden beregning.

Bagefter kunne vi le af skibets 3.mester, der havde forladt skibet for at gå på dokkens toilet. Allerbedst som han sad på tøndén, begyndt væggene at bule, og han sprang med bukserne nede om haserne ud over flydedokkens side. Han blev hurtigt fisket op af en tililende båd i god behold.

Efter ferie, som vi tilbragte hjemme, kom jeg tilbage til skibet og havde familien med på rejser til Østgrønland, hvor vi transporterede materialer op til to amerikanske loranstationer i Kutdleq og Orsuviarsuaq med små afstikkere til Island.

*Vinteren 1961/62 blev vi bortchartret til Paul-•mile Victors Expeditions Polaires Francaises til deres station Dumont D'Urville i Antarcis.*

Vi blev overtaget af franskmændene i oktober i Le Havre og 20 passagerer medfulgte på rejsen.

Efter et par timers sejlads henvendte en pæn mand i jakkesæt sig til mig, og anmodede mig om at tage ham med til Australien. Det var en ægyptisk/canadisk "blindpassager", der frejdigt havde stillet sig op mellem franskmændene og vinkede farvel, da vi sejlede. Han satte sig endog ind mellem dem til frokost. Jeg underrettede vores agent i Le Havre, og da vi tilfældigvis skulle anløbe Cherbourg for om bord tagning af en pram, blev han overgivet til politiet der.

Af de 20 passagerer var der kun lægen, jeg kunne kommunikere med, idet han talte syv forskellige sprog nemlig: fransk, spansk, italiensk, jugoslavisk, græsk, latin, tysk og ikke eet ord engelsk.

Så min kommunikation med ekspeditionen foregik på tysk!

Jeg forsøgte derefter at lære lægen engelsk, samtidig med, at han lærte mig fransk.

Almindeligvis plejede jeg ved det første måltid at byde passagererne velkommen og komme med et par praktiske bemærkninger, såsom spisetider. Vi havde det problem, at salonen ikke var så stor, at alle kunne spise på een gang, og jeg forklarede dem, via lægen, at der var afsat 30-40 minutter pr hold til måltidet.

Det lo de meget af-og jeg forstod ikke hvorfor!

Men for franskmændene er måltidet mere end lige det at spise, der skal diskuteres - og det kan tage lang tid.

I samråd med hovmesteren måtte vi lave hele proceduren om, således, at der var løbende spisning fra eet tidspunkt til et andet, og så fandt de selv ud af, hvornår de ville spise, og det viste sig at være løsningen.



Et andet punkt ville jeg tackle, inden der opstod problemer, nemlig hovmesterens salg af øl og spiritus. Australiernes leder havde udtrykkelig sagt, at hovmesteren ikke måtte sælge øl eller spiritus uden hans underskrift. Jeg spurgte lederen inden afgang fra Le Havre, hvordan han så på dette. Han kunne ikke se problemet, og spurgte, om vi var bange for, at de ikke ville betale?

Jeg satte sagen på spidsen og spurgte, om hovmesteren måtte sælge en hel kasse whisky, dersom de kom med dette ønske. Ja, naturligvis, svarede han, og pointerede, at ekspeditionen garanterede for betalingen.

Det var helt nye toner for os, men på de efterfølgende rejser havde franskmændene aldrig besvær med at styre forbruget.

I Biscaya Bugten fik vi dårligt vejr, og en af matroserne fik i slingeragen et ben i klemme i en jerndør, og efter samråd med lægen, anløb vi Vigo for landsætning af den tilskadekomne, der havde brækket benet.

På vej over Det Indiske Ocean fik een af maskinisterne mavesmerter og lægen var ikke i stand til at hjælpe, men stillede diagnosen: Colitis-tyktarmsbetændelse. Tilstanden forværredes, og efterhånden kunne han heller ikke kontrollere afføringen, så jeg fulgte lægens råd, og anløb Albany, som var den første havn, for ilandsætning af patienten.

Det viste sig, at han havde kræft i tyktarmen, og efter at være kommet under hospitalsbehandling i Australien, blev han fløjet hjem og opereret. Jeg traf ham flere år efter i fuldt vigør som maskinchef og fuldstændig helbredt.

Vi ankom Melbourne den 8/12 - 1961 og provianterede vin, kød, grøntsager og lastede jetpetroleum til helikopteren.

Den 11/12 ankom vi til Hobart hvor resten af ekspeditionen ankom.

Franskmændene var meget populære i Hobart, og der var dannet en fransk forening "Alliance Francaise", og mange af medlemmerne kunne tale fransk. I det

hele taget var Hobart meget mere "Antarctic minded" end Melbourne, idet mange ekspeditioner er udgået og returneret dertil.

Den 14/12 afsejlede vi med 39 passagerer, med Poul Emile Victor som ekspeditionsleder.

Efter kun fem døgn's sejlads ankrede vi op ved basen, idet vi kun havde mødt lidt is undervejs. I de tidligere år havde "Norsel" og "Tottan" altid ankrede op i et smalt sund vest for basen. Det var en elendig ankerplads, hvor "Norsel" havde mistet tre ankre.

Jeg koncentrerede mig efter ankomsten om at finde en bedre ankerplads. Efter en omhyggelig ekkolodning af hele området, fandt jeg ud af, at skibet kunne fortøjes mellem to øer tæt ved landingspladsen. Vi manglede blot fortøjningspæle. Imidlertid havde vi indkøbt 50 mm diameter stålstænger i Melbourne, og skibets maskinchef og franskmændene gik straks i gang med at bore huller til fortøjningspælene i klipperne.

30 timer efter ankomsten fortøjedes på den bedst tænkelige plads, og da der endnu fandtes vinteris mellem øerne, lagde vi til langs med iskanten.

Alt hvad vi havde af fortøjninger plus den ene ankerkæde blev brugt, og stævnen lå ret op i den fremherskende vindretning.

Da jeg efter fortøjningen kom ind på mit kammer, lå der et kort fra Victor og en flaske Champagne. På kortet stod: "We are proud of you". Jeg gemmer kortet endnu.

Da vi kunne losse direkte på isen og køre godset iland på slæder trukket af weasler, tog det ikke lang tid at losse.

Efter udlosningen afgik vi fra basen for at gå på ekspedition både øst og vest for basen. Under dette arbejde fik vi underretning om, at en glaciolog, som skulle overvintre, havde fået kæbebetændelse, og at det var uomgængeligt nødvendigt,

at han blev opereret af en specialist. Vi havde tre læger på stedet, og de var enige, så der var ikke andet at gøre, end at sejle til Hobart med den syge mand.

Det var i alt 10-11 dages sejlads, og så ventede vi fem dage, mens han var på sygehuset. Det var en dyr tand!

Vi fortsatte oplodningen efter vi kom tilbage, og fik efterhånden lavet nogle gode kort af hele området.

På øen foran skibet fandtes der en Adeliepingvinkoloni med anslået 250.000 pingviner!

De gange vi havde en "Blizzard", stærk storm, varede det heller ikke længe førend styrehusvinduerne var fuldstændig tildængede med pingvingmøg, så vi ikke kunne se ud.

Den 14/2 – 1962 var ekspeditionen færdige med deres program, og vi afgik til Hobart og ankom der 20/2.

Franskmændene havde den tradition, at det hjemgående vinterhold skulle slappe af fire dage på Tahiti, så kursen blev sat mod "hovedstaden", Papeete.

Sammen med franskmændene blev vi inviteret til party hos den franske Guvernør. Victor arrangerede endvidere party ombord med Tahitidans for særlige indbudte fra land. Agenten arrangerede, at en lokal mand med kasket blev sat ved landgangen til at påse, at kun gæster med indbydelse fik lov at komme om bord. Det blev en fantastisk fest, og stemningen steg til uanede højder.

Midt i det hele stoppede vagtsmanden kasketten i lommen og gik ombord for at deltage i festen.

Det blev signalet til, at alle tilskuerne, der havde fulgt festen fra kajen, myldrede ombord, og det varede ikke længe, førend der var stopfuldt over det hele. Folk

kravlede op på helikopterkassen, i masten og på det skrøbelige soldæk, der ikke var beregnet til at gå på.

På det tidspunkt opsøgte jeg Victor, og bad ham stoppe festen, idet jeg var bange for, at der kunne ske en ulykke. Han var enig med mig, klappede i hænderne og fortalte "gæsterne", at festen var forbi. De adlød pænt, og mange kom hen for at takke mig for en god fest. Inden da, havde de fyldt hænderne med kager, så mine hænder var godt klistrede, da de sidste gik i land.

Vi fortsatte festen ombord i mindre målestok, og da jeg et par timer efter gik en runde på skibet, fornemmede jeg, at der løb noget vand et eller andet sted. Jeg fulgte sporet og endte ved svejserummet, hvor jeg kunne se, at der trængte vand ud under døren. I samme øjeblik jeg slog vrideren fra ståldøren, væltede vandet, der stod i brysthøjde ud over mig, og der lød et brag fra svejseomformeren, der kortsluttede, da vandet forsvandt. En "venlig" gæst havde lukket vandhanen op, men tilfældigvis var der ikke tryk på i det øjeblik. Da trykket senere byggede op, fyldtes rummet med vand...

Vi var i en vanskelig situation, for der fandtes intet værksted på Tahiti, der kunne reparere omformeren, og vi havde i forvejen ikke ilt og gas ombord, idet vi ikke kunne få flaskerne fyldt op i Australien på grund af et andet ventilsystem.

Da vi efter afgang fra Tahiti befandt os halvvejs til Panamakanalen, knækkede to stagbolte på hovedmaskinen, og vi var ude af stand til at fortsætte. Vi havde ingen i reserve, så det blev bydende nødvendigt at reparere boltene. Nu skulle omformeren i gang så boltene kunne blive repareret. En kølevandspumpe blev demonteret og sat til at trække omformeren, og med lodder og trisser fik elektriker den til at virke, og et døgn efter kunne vi fortsætte rejsen.

Efter passage af Panamakanalen fortsatte vi til New Orleans, hvor vi skulle laste frosne kyllinger. Vi ankrede op på Mississippi en lørdag aften. På forhånd vidste vi, at vi skulle laste mandag og afsejle samme aften, så alle var ivrige efter at skibet blev indklareret, så der kunne gives landlov.

Imidlertid kom myndighederne først ombord søndag formiddag ved ni tiden, og det tog ca. tre timer at indklarere skibet.

På et tidspunkt sagde jeg til Immigrationofficeren: "Det var meget lettere på Tahiti, for der kom en pige med bastskørt og hængte en krans om min hals, gav mig et kys - og så var skibet indklareret!"

Dertil svarede han vredt: "I'm not going to kiss you". Humoren var ikke i højsædet der..

Endelig ved middagstid kunne vi lægge til kaj, og alle, der ikke havde vagt, myldrede i land.

New Orleans er også et besøg værd med det charmerende "French Quarter".

Vi fik losset kyllingerne og landsat ekspeditionen i Le Havre, og jeg gik på ferie.

Hobart var jeg blevet gode venner med agenten og den franske konsul under opholdene, og de foreslog, at jeg tog Inger og børnene med til Australien på den næste rejse.

Så i efteråret 1962 tog jeg hele min familie med om bord i "Magga Dan" hvorefter skibet afgik til Le Havre. Derfra vi kursen mod den franske base i Antarktis.

Efter det første år for franskmændene foreslog jeg dem, at vende rotationen, således at vi sejlede ud via Panama og hjem via Suez, idet vi på denne måde ville få mere medvind og mindre modvind.

Victor gik ind for ideen, men jeg blev ikke særlig populær hos det hold, jeg havde sejlet ned året i forvejen, idet de således blev snydt for deres Tahiti tur..

Fra Le Havre sejlede vi til den franske ø Martinique, hvor vi aflagde et høflighedsvisit på et par dage. Agenten stillede en bil med chauffør til vores rådighed for sightseeing, medens Janne og Mik blev inviteret hjem til agenten,

der havde børn i lignende alder. På et tidspunkt ville Janne prøve en pigecykel, og det gik godt ned ad en lang bakke, indtil hun pludselig opdagede, at den ikke bremsede på pedalerne. Der kom mere og mere fart på, og til sidst kørte hun i desperation ind til siden og væltede ind i noget krat. Hun fik nogle alvorlige skrammer og måtte på skadestuen men heldigvis havde hun ikke brækket hverken arme eller ben.

Men hendes splinternye kjole, som hun havde på for første gang var komplet ødelagt. Der var håndbremsen på cyklen, men det havde hun aldrig prøvet før. Agentens var naturligvis ked af det, men vi var blot glade over, at hun var sluppet så billigt fra turen, som kunne have endt katastrofalt.

Næste stop var Panamakanalen, hvor vi også havde mulighed for landgang i Cristobal, medens vi bunkrede olie. Vi blev som altid trukket igennem sluserne af lokomotiver, så der var også et afbræk på den lange rejse.

Familien nød tilværelsen ombord med solbadning på Monkey Island og ind imellem satte vi hjemmefabrikerede drager op fra helikopterdeck. Vejret var godt over Stillehavet, barbecuer blev sommetider arrangeret på båddækket i de lune aftener.

Der var også mulighed for at observere dyr såsom: Pelikaner, havskildpadder, masser af fugle, og da vi kom på den sydlige halvkugle, dukkede de imponerende albatrosser op. Foran stævnen boltrede der sig ofte en flok delfiner, og sommetider var det ligesom havet rejste sig, når en stime flyvefisk på een gang sprang ud af vandet og fløj henover overfladen.

Da Ækvator passeredes kom Kong Neptun ombord for at døbe de formastelige, der forsøgte at snige sig over linien, uden at have certifikatet i orden. De stakkels ofre måtte igennem en større "renselsesproces". Både Inger og Janne havde papirerne i orden, men Mik måtte igennem "renselsesprocessen", men på grund af alderen, tog Kong Neptun lempeligt på ham.

Vi anløb Tahiti i fire dage, lejede bil og kørte øen rundt og badede ved de sorte strande - på Tahiti er alle strandene sorte. Der blev købt perlekranse og skønne konkylier i de farverige butikker.

I begyndelsen af december nåede vi Hobart og familien blev installeret hos Mary og Jack Latham, da jeg få dage efter sejlede sydpå med ekspeditionen.

De boede i forstaden Lindisfarne, højt oppe med en fin udsigt o- ver området. Noget af tiden boede de med Lathams i deres sommerhus, hvilket var noget mere primitivt, idet det var med "das".

En morgen blev børnene forskrækkede, da en slange havde gemt sig bag tønden. Jack fangede den og slog den ihjel. Det viste sig at være een af de fredelige, men da der fandtes giftige slanger i området, skulle man være på vagt.

Den franske konsulpar, Charles og Ruth Hand, som jeg havde et overordentlig godt forhold til, inviterede familien med på en uges ophold på badehotel ved "Eaglehawk Neck".

## 1962 Kejserpingvin-historien

Medens vi lå i Ålborg i september 1962, kom sømandspræsten ombord med julegaverne fra Sømandsmissionen sammen med velfærdsmanden "Nick".

Overraskende nok havde Nick en middagsinvitation til Inger og mig fra direktøren for Ålborgs Zoologiske Have. Jeg kendte ikke direktøren, men havde da en skummel mistanke om, hvorfor han inviterede os, og jeg sagde ja tak til invitationen.

Direktøren boede i det "rigtige" kvarter, Hasseris, og der blev serveret en dejlig middag: Suppe, stegte skovduer, diverse vine og fragilities til dessert, kaffe med avec - alt sammen serveret af en kappeklædt stuepige.

Jeg var forberedt på spørgsmålet:

"Når De nu alligevel skal til Sydpolen, kunne De så ikke lige tage nogle kejserpingviner med til Hobart i Australien, så sørger jeg selv for flytransporten derfra til Danmark."?

Efter en god middag med gode vine etc. - så kan alting – næsten – da - de sig gøre. Jeg lovede i alt fald at give det en alvorlig tanke. Heldigvis vidste jeg ikke hvilke problemer jeg ville løbe ind i.

Fra min tid som sejladsleder i Mestersvig i Østgrønland, havde jeg i fem sæsoner haft skibsreder Knud Lauritzen på kost, og igennem samtaler med ham kendte jeg hans syn på Zoologiske Haver. Hvis jeg spurgte rederiet ville spørgsmålet blive forelagt skibsrederen, og det ville blive et nej.

Jeg besluttede ikke at spørge og tage en eventuel "balle" bagefter.

Der var endnu en hurdle at overvinde. Ifølge "The Antarctic Treaty", som alle lande, der har baser i i Antarktis har tiltrådt, er alle dyr i området totalfredet, men der er ventiler, og der kan dispenseres, når talen drejer sig om dyr til Zoologiske haver.



I Le Havre fik vi udrustningen ombord til den franske base, og 20 franske ekspeditionsmedlemmer medfulgte. Turen gik via Martinique, Panamakanalen, Tahiti, Hobart til Terre Adelie.

Jeg forelagde mit "pingvinproblem" for ekspeditionslederen, og der gik kun to dage førend svaret indløb fra Paris: "Tilladelse givet til at udføre 12 kejserpingviner og 24 adelig - pingviner forudsat, at jeg medtog tilstrækkelig fisk til transporten. Således skulle kejserpingvinerne hver have 500 gram pr. næb pr. dag.

På dette tidspunkt fandtes der på den nordlige halvkugle kun et par kejserpingviner i Bronx Zoologiske Have i USA. Så det ville være en sensation, hvis Ålborg kunne præsentere kejserpingviner.

Kejserpingviner er en smuk, statelig fugl, der kan veje op til 45 kg, og den kan blive op til 1 meter i højden og er dermed den største pingvin. Den kan ikke flyve, bevæger sig klodset på isen, falder ned på maven og "luffer" sig af sted hen over isen, hvis den bliver forfulgt og skal skynde sig. I vandet bevæger den sig let og elegant som en fisk. Den udruget sit æg stående midt i polarvinteren på en hudlap mellem benene. Den går aldrig på land og når foråret kommer og isen brækker op, stikker den til søs. Til den tid er ungerne også så store, at de kan lære at svømme.

Hvis isen i en forårsstorm bryder op i utide inden ungerne er blevet svømmefærdige, drukner de. Ingen finder på at gå på land på de få øer der findes. Ved Dumont d'Urville fandtes der en koloni med ca.12.000 kejserpingviner.

Adeliepingvinerne er meget mindre, kun ca. 30-40 cm i højden.

De lever derimod på land, udruget deres æg om foråret i små stenreder (eller møtrikker hvis de kan komme af sted med at stjæle dem fra ekspeditionen). Ved basen fandtes en koloni på ca.250.000!

I midten af december nærmede vi os iskanten nord for Dumont d'Urville, og langsomt arbejdede "Magga Dan" sig sydover igennem isen mod basen. Da basen var indenfor helikopterens rækkevidde, blev post og grøntsager bragt i land til den overvintrende ekspedition.

Ca.1 sømil fra basen løb "Magga Dan" ind i fastis så tyk, at vi ikke kunne forcere den. Vi stoppede og fortøjede med isankre, som vi huggede ned i fastisen.

Losningen påbegyndtes med det samme på store slæder, der blev trukket i land med "weasels" (traktorer på larvefødder).

Jeg konstaterede med det samme, at hele kejserpingvinkolonien med store unger befandt sig på havisen, som ventet i nærheden af basen.

Jeg forventede, at fastisen ville brække op med det første blæsevejr, idet vinden altid blæser fra polarkalotten mod havet. Der var kun tale om dage, højst to uger. Jeg måtte altså sikre mig de kejserpingviner jeg ønskede, inden havisen gik til søs.

Basen lå på den største ø i en lille skærgård. Øen var ca. 300 x 400 m. På den ene side var der en snefane, hvor jeg besluttede at lave en "pingvingård" af nogle dækslaststøtter og hønsetråd.

Da den stod færdig, sendte jeg messedrengene ud for at fange 12 kejserpingviner. Det var nærmest som at fange køer på en mark. To drenge gik bagom en pingvin og ved at trække mere eller mindre frem kunne den dirigeres næsten ind i "pingvingården". Til at begynde med ville jeg ikke have pingvinerne ombord - dels havde vi megen dækslast, dels fløj helikopteren frem og tilbage og skræmte dem.

Det var få dage før jul, og det var ikke planlagt, at vi skulle forlade Antarktis før begyndelsen af marts, så det var ret så mange dage, at pingvinerne skulle fodres. I Hobart havde jeg indkøbt 500 kg barracuda, en lang hornfisklignende fisk. Sild kunne ikke fås og barracudaen var det billigste, jeg kunne købe.

Naturligvis kunne jeg ikke fodre dem alene, så jeg allierede mig med skibets to tjenere, som i deres fritid hjalp mig mod overtidsbetaling. Jeg turde ikke fodre pingvinerne med barracuda'en uden at tage benene, der var på størrelse med stoppenåle, ud - men ak, det var et slidsomt arbejde.

Efter en time kikkede jeg ned i pøsen og blev klar over, at pingvinerne ville dø af sult, hvis jeg ikke blev dygtigere. Jeg fik lov til at låne kokkens kødmaskine – det var sagen. I løbet af nul-komma-fem havde jeg fyldt to spande med fars.

Pingvinerne er vant til at tage deres føde svømmende i vandet, så de kunne ikke selv spise. Første gang vi fodrede dem, var det en sej kamp. De baskede med lufferne så det forslog og hakkede ud efter vore hænder. Så vidt muligt benyttede vi handsker.

Efter indfangningen i buret tog første mand og klemte dyret fast mellem benene. anden mand åbnede næbbet og tredje mand stoppede små frikadeller ned i halsen under vilde protester. Somme tider rystede de hovedet så farsen røg ud over det hele.

For at kunne se hvilke pingviner der havde fået mad, havde vi medbragt en speedmarker, som vi mærkede dem med på brystet. De første gange var seje, og vi reddede os mange drøje hug på håndryggene.

Som ventet blev det ikke ved med at være stille vejr – blæsten kom, og vi stak til søs-det samme gjorde havisen. Endelig juleaftensdag flovede vinden, og vi kunne nu komme helt ind til den fortøjningsplads, som vi havde etableret året i forvejen.

Det var juleaften, solen skinnede hele døgnet fra en skyfri himmel. Vi fik dejlig julemad-jeg tænkte på mine pingviner i gården - men de måtte vente. Jeg måtte trods alt tænke på, at jeg fik min kaptajnshyre for at passe skibet og ekspeditionen. Pingvinerne var venstrehåndsarbejde. De var vant til at faste i længere tid, så en dag fra eller til..... tænkte jeg.

1. juledag gik vi i land med vore to fiskespande for at fodre dem. Vi spærrede øjnene op - der gik to dumme pingviner i gården, resten havde "planket den" - under nettet. Solen havde skinnet et par dage-støtterne og nettet forblev i position, men snefanen havde smeltet ca.10-20 cm ned.

Om igen sømand!

Til alt held var der endnu en smule fastis tilbage helt inde ved gletchertungen - og der gik endnu nogle få stykker, som drengene gladeligt indfangede og supplerede beholdningen op med.

Dækslasten var nu losset, så jeg lavede en afspærring i bagbords side udfor 1-lugen. Helikopteren kom heller ikke så tit mere – men jeg bemærkede, at de efterhånden ikke reagerede på overflyvningerne.

Det var en stadig kamp for at fodre dyrene, men vi fik alligevel mere og mere tag på det. En dag spurgte en af franskmændene, hvordan det gik med at fodre dyrene. Jeg svarede ham, at det var en kamp hver dag. Han tilbød da at vise, hvordan man bar sig ad, idet de tidligere havde gjort et mislykket forsøg på at bringe pingviner til Frankrig.

Efter spisetid tog franskmændene fat. De havde måske også fået lidt rødvin, så det blev en overordentlig livlig fodring. Dyrene blev skræmt fra vid og sans, alt til franskmændenes moro. Den ene tjener hviskede mig i øret: "Det gør vi nu bedre".

Da vi kom med spandene den næste dag, var pingerne helt rolige. De havde holdt generalforsamling og var blevet enige om, at tage pænt mod maden, for at undgå franskmændene..

Den ene dag gik efter den anden, efter udlosningen gik vi langs kysten for at tage vandprøver, ekkolodde, fastlægge gletchertungens front etc., men det meste af tiden lå vi ved basen det år, da franskmændene havde et stort byggeprogram, og vi var tildels hotel med hvad dertil hører.

Jeg havde besluttet at indfange 24 små adeliepingviner umiddelbart inden afsejlingen.

Netop som vi sad og spiste den sidste aften, lød råbet: "Der er gået en kejserringvin i land på øen lige foran os"!

Det var mærkværdigt, al den stund at alle kejserne var stukket til søs for to måneder siden. Den blev indfanget og studeret. Vi opdagede, at den havde et stort sår på brystet og havde antagelig været i kamp med en leopardsæl eller en killerwhale. Men det der slog os mest: den var dejlig fed og trind - vore egne så ynkelige ud sammenlignet med denne nye, som vi omgående døbte "Gokke". Jeg havde overholdt de forskrifter, jeg havde fået, men blev klar over, at det ikke var nok. Rationerne blev straks fordoblet.

Så gik det endelig nordpå, og vi efterlod 20 ekspeditionsmedlemmer, der skulle tilbringe et år på basen.

Først skulle vi ud igennem isen, og det gik stille og roligt.

Da vi nærmede os iskanten, kom dønningerne som ventet-vi skulle gennem de "rasende halvtredsere" og de "brølende fyrre"(eller på engelsk: The Roaring Forties). Jeg kunne se, at det kneb for pingvinerne at stå fast, når skibet satte i søen.

Efterhånden var det jo også ved at blive efterår, vi var i begyndelsen af marts, og det blev mørkere og mørkere. Så blev pingvinerne bange - de hylede og skreg nede fra dækket, og det skar mig i hjertet. Til sidst gik jeg ned og riggede en håndlampe til, så de kunne se, hvor de gik. Desuden strøede jeg sand ud, så de bedre kunne stå fast på dækket, så efterhånden faldt de mere til ro. Men på broen skulle vi have mørke fremover, så der måtte rigges en presenning til for at sikre udkiggen fra broen.

Kursen blev sat mod Hobart, hvorfra de fleste ekspeditionsmedlemmer fløj hjem efter et års tjeneste på Dumont d'Urville.

Jeg telegraferede til direktøren for den Zoologiske Have i Ålborg, at vi ville ankomme en onsdag morgen til Hobart. Han satte sig omgående i sving, og det blev aftalt, at pingvinerne skulle flyves hjem via Melbourne-Mauritius-Sydafrika-Danmark den følgende lørdag.

Radio og TV var på kajen og rapporterede og filmede den usædvanlige last.

De lokale sundhedsmyndigheder (Port Health Control) var usædvanlig flinke, og tilbød mig at lade pingvinerne komme i land i Cold Stores indtil afrejsen om lørdagen.

Selvom temperaturen var 18-20 graders varme foretrak jeg alligevel at beholde dem ombord, dels skulle de fodres, og så havde jeg kontrol med dem. Endelig havde de også vænnet sig til den forhøjede temperatur.

Pingvinerne var sådan en sensation, så man nøjedes ikke med at vise dem i den lokale TV-avis, de blev vist i hele Australien og omtalen strakte sig også til de landsdækkende aviser.

Også en emsig regeringsembudsmand fra Federal Health Inspection så reportagen. Han fandt ud af, at pingvinerne kunne være inficerede!

Næste dag lå der et telegram på mit bord: Pingvinerne måtte gerne flyves ud af Australien - men de måtte ikke betræde australsk jord. Port Health Control viste sig ikke mere - han havde fået kolde fødder.

Det nåede også ud til pressen, journalisterne var rasende, og læserbreve strømmede ind - alt til fordel for mine pingviner-men Canberra var ubøjelig.

Man foreholdt embedsmanden, at der på sydsiden af Port Philip Bay ved Melbourne hver aften på klokkeslet går flere tusinde små "fairypenguins" i land, hvilket er en stor turistattraktion.

Blev det undersøgt om de var inficerede?

Gik jeg på gaden blev jeg antastet af journalister for en udtalelse.

Men - men....

"Magga Dan" var chartret af den franske ekspedition - så jeg havde ikke noget forhold til det australske government, men søsterskibet "Thala Dan" var chartret af det australske government, så jeg måtte holde en lav profil..

Den danske konsul i Hobart var en god bekendt, og han tilbød at forsøge at hjælpe mig ved at presse på gennem diplomatiske kanaler i Canberra. Men nu var det efterhånden blevet fredag. De var allesammen taget til beachen - der var ingen på kontorerne før mandag morgen.

Det var en varm kartoffel..

Rederiet i Hammerensgade læste også aviser, og Ritzau meddelte, at et antal pingviner var strandet på et dansk skib i Hobart.

Man kontaktede Zoodirektøren, for at få en forklaring.

Jeg stod med en masse bure, som jeg havde fået lavet af en god ven i land.

Flyet holdt klar til start lørdag morgen. Vi skulle sejle lørdag middag. Mit humør var helt nede i kulkælderen.

Der var ingen anden mulighed end at medtage pingvinerne. Efter nærmere overvejelse, besluttede jeg, at satse på de 14 kejserpingviner, og jeg ville slippe de små adelines løs, så kunne de selv svømme hjem.

Amerikanerne på sydpolen havde tidligere indfanget og mærket et antal og fløjet dem over kalotten og sluppet dem løs på den anden side. I løbet af utrolig kort tid blev de observeret på det samme sted, hvor de blev indfanget. Jeg nærrede ingen tvivl om, at de nok skulle finde hjem igen.

Men den emsige embedsmand var ikke taget på weekend...

I et nyt telegram, meddelte han mig, at jeg ved ankomsten til Hobart havde 38 pingviner om bord, og at myndighederne ville kontrollere antallet – dead or alive - når skibet en uge senere anløb Fremantle.

Jeg håbede på, at miraklernes tid endnu ikke var forbi, men trods alle anstrengelser lykkedes det ikke at få tilladelse til at landsætte pingvinerne i Australien. Dybt ulykkelig fik jeg én der var vant til at slagte høns, til at vride halsen over på de 24 små adeliepingviner, og de blev anbragt i fryserummet.

Min gode ven, konsulen i Hobart, der var grosserer i haveartikler, forsynede mig med fire forskellige typer plænevandere. En af dem kaldtes for en "wateratomizer" og forstøvede vandet fuldstændigt. Den anbragte jeg på et bræt, ca. 1,25 meter over dækket. Samtidig spændte jeg et solsejl henover. Ved hjælp af et termometer konstaterede jeg, at temperaturfaldet lå i størrelsesordenen 10 grader - ikke helt ringe.

I Fremantle, hvor vi havde to dages ophold (a.h.t.de "trætte" ekspeditionsfolk) gentog hele halløjet sig med TV, radio og aviser.

Sympatien var helt på min side, og man skældte ud på governmentet. Selv kunne jeg intet sige, og vovede mig endog ikke i land.

Til alt held havde vi blandt ekspeditionsdeltagerne en biolog, der kunne assistere og råde mig. Man havde tidligere forsøgt at tage pingviner til den nordlige halvkugle, men det slår næsten altid fejl på grund af sygdomme.

Den sygdom der hyppigst angriber disse transportere er en svampesygdom, Aspergilose, der angriber dyrenes luftveje. Både biologen og skibet havde et forråd af antibiotika, som ikke kunne kurere sygdommen, men kun kunne holde den nede. Vi puttede tabletterne i fiskefrikadellerne. Desuden penslede vi dem i halsen med et blå stof "Collobleu".

Tilsyneladende trivedes de nogenlunde, men næbbet blev misfarvet, når de



blev angrebet af sygdommen. Vi havde ikke besvær med at fodre dem, de fandt sig villigt i det, og vendte efterhånden op og ned på begreberne. Når vi kom med de to gule plasticpande, flokkedes de ved lugekarmen, og nu måtte vi tage een af gangen og fodre på lugen, medens resten stod på dækket, og man kunne næsten høre dem sige: "Nu er det min tur".

Vi fik et virkeligt nært forhold til dem, og det var fantastisk, hvor individuelle de var hver især. Den sjoveste var den der ikke ville spise, førend den havde bedt bordbøn. Den stak hovedet ned på maven, kom med en hel "sang" - og så først var den klar til at spise. Når den havde spist, gentog hele ceremonien sig - det slog aldrig fejl.

Fra Fremantle gik turen videre til Cocos Islands - en lille øgruppe mellem Singapore og Australien. Der var anlagt en startbane under 2. verdenskrig, idet flyene ikke kunne flyve non-stop Australien-Singapore.

Cocos Islands ejes af en privat skotsk familie, Ross-Cluney, der på patriarkisk måde regerer øerne. Alle indbyggerne er beskæftigede med øens eneste industri, fremstilling af copra-tørrede kokusnød skaller. Alle udgifter til tøj, mad, skolegang, lægehjælp osv afholdes af ejeren. Alle kan frit forlade øerne - men de kan ikke komme tilbage..!

Hver aften kl. 23:00 stopper elektricitetsværket - så mener ejeren, at det er sengetid!

Vi satte en redningsbåd i vandet, og ekspeditionen og en del af besætningen sejlede ind i lagunen og besøgte det lille samfund.

Da ankeret lå på en smal hylde, turde jeg ikke fjerne mig længere væk, end jeg kunne være tilbage på ti minutter, så jeg tog med familien ind til en nærliggende ø, som ejeren havde lejet ud til et engelsk kabelselskab, som drev en forstærkerstation.

Der var en udmærket strand, hvor vi kunne bade.

Jeg fik meddelelse om, at governmentet nu tillod, at jeg landsatte pingvinerne der for viderebefordring med fly, idet øerne havde en anden status, selv om de var under Commonwealth.

Men nu ville jeg ikke af med dem. Vi havde opnået et godt forhold til dem, de var ikke raske, men tilsyneladende var sygdommen under kontrol, og dyrene trivedes rimeligt. Appetitten fejlede i alt fald ingenting.

I Colombo gjorde vi to dages ophold, medens ekspeditionen strakte benene. Vi fik et par gode dage og besøgte bl.a. den særdeles fine Zoologiske Have, hvor de dresserede elefanter udførte et fantastisk show.

Vi bunkrede i Aden. Begge steder modtog jeg luftpostpakker fra Danmark med antibiotika. Fiskebeholdningen måtte jeg supplere op.

Midt i det hele nægtede matroserne at spise barracuda til middag - de spiste ikke pingvinmad. Jeg måtte erindre dem om, at barracuda også havde stået på kostplanen, førend pingvinerne kom ombord.

På Sydpolen er luftfugtigheden usædvanlig lav, så lav at vore luftveje ofte bliver irriteret deraf, og jeg måtte altid smøre næsebor, ører og læber under længere ophold dernede. Det var den høje fugtighedsprocent i troperne, der angreb pingvinernes luftveje. De kunne stå i skygge i sidegangen eller gå ud på det solsejlsoverdækkede fordæk og køle sig af under water-atomizeren.

Det sænkede temperaturen fra 30 til 20 grader - men øgede til gengæld luftfugtigheden.

Det var som at vælge mellem pest og kolera. Een af pingvinerne døde under transporten.

Turen gik videre gennem Rødehavet, Suez og Middelhavet. Efter Suez faldt temperaturen betragteligt, og det passede pingvinerne godt.

I Le Havre sagde vi farvel og på gensyn til ekspeditionen.

Børnene nød meget oplevelsen med pingvinerne, men på hjemmefronten var det ikke lige altid populært. Jeg lugtede altid af fisk og selv om jeg skiftede tøj på dækket, vaskede mig grundigt og brugte Eau de Cologne, kunne jeg ikke komme af med lugten.

I Ålborg blev der arrangeret stor modtagelse med Borgmester Thorvald Christensen og Ålborg Værfts orkester i spidsen, da vi afleverede de 12 pingviner til Ålborgs Zoologiske Have.

I 104 dage havde de været i min varetægt.

Selv på højeste sted i Hammerensgade klappede man i de små hænder, da det jo var gået godt.

God publicity er ikke at foragte-især når det er gratis.

Ved eftertænkning er jeg den nidkære embedsmand i Australien dybt taknemmelig. Med mit kendskab til pingvinerne er jeg overbevist om, at de ikke ville have klaret lufttransporten med de mange starter og landinger og skift i temperaturer i små bure.

Ca. 1/3 døde inden for det første år, men flere var i live op til 15 - 20 år, og jeg besøgte dem ofte, når min vej faldt forbi Ålborg.

Undervejs til Sydpolen det næste år modtog jeg et telegram fra Ålborg Zoo: "Gokke har lagt et æg". To til tre år i træk lagde den æg, men æggene var ikke befrugtede, så der blev ingen familieførelse.

Chr. d. IV's Laug indstiftede en ærespris til den M/K, der havde gjort noget ekstraordinært for Ålborg by, og jeg var den første, der modtog denne pris på 500 kr. i forbindelse med pingvintransporten.

Senere blev Inger og jeg inviteret til Ålborg, blev indkvarteret på Scheelsminde, og var byens gæster een weekend. Det var med middag sammen med

borgmesteren, Zoo-direktøren samt andre spidser fra byrådet. Det var endnu, medens der var glade dage i Ålborg, og det blev meget "sent" inden vi nåede vort hotel.

Derefter begyndte jeg på min ferie, men ferier varer ikke evigt, og efter 2-3 måneder var jeg tilbage på mit skib "Magga Dan".

Der var ikke brug for den i Grønlandssejladserne, så vi blev sendt i ballast til Santos for at laste appelsiner til Montreal. Efter udlosning var der ingen anden beskæftigelse, så vi sejlede hjem og blev lagt op ved Langelinie, indtil vi sejlede til Ålborg for dokning og gjorde klar til næste sydpolsrejse for franskmændene.

**Magga Dan** var chartret for flere sæsoner til franskmændene, men rederiet ønskede af praktiske årsager at bytte den ud med **Thala Dan**. Det havde franskmændene intet imod, men stillede som betingelse, at de fik "deres" kaptajn med. Det var jeg lidt bæret over, og skiftede således til **Thala Dan**.



Thala Dan

De følgende tre sæsoner foretog vi flere rejser mellem Australien og Antarktis, idet franskmændene re-chartrede skibet til Australierne. Vi hentede blot franskmændene i begyndelsen af marts og sejlede dem tilbage til Frankrig, efter et år på stationen.

I sæsonen 1964/65 havde jeg et uheld, der nemt kunne have endt katastrofalt.

Omkring den 1/3, da det var ved at blive vinter, skulle vi hente franskmændene hjem. På grund af is kunne vi ikke fortøje på den vanlige plads, så jeg valgte at ankre mellem to øer i læ af den ca 40 meter høje isshelf. Jeg havde opmålt stedet meget nøje, og var bombesikker på, at det var en helt sikker plads, hvis jeg brugte begge ankre med ca. 60 favne kæde på hver. Det blev tidligt mørkt og vinden friskede, men jeg gik til køjs i forvisning om det forsvarlige heri.

Ud på natten blev jeg varskoet af vagthavende styrmand, at vi drev og lå med agterenden næsten oppe i et grundstødt isbjerg.

Jeg kom på broen i en fart, maskinen, der var startklar, blev omgående startet.

Jeg kunne konstatere, som styrmanden havde berettet, at vi lå med agterenden næsten oppe i isbjerget. Jeg besluttede at lette begge ankre og stikke til søs, men det var ingen ufarlig manøvre.

Der var kun een vej ud, og det var bagbord over mellem isshelfen og en lille ø.

Det indebar, at jeg skulle sørge for at beholde vinden på styrbords side - under ingen omstændigheder måtte skibet gå igennem vindøjet - for der var ikke plads til at manøvrere rundt. Det var bælgravende mørkt uden måne, så jeg fik telegrafisten til at betjene den store projektør, der sad på styrehuset, således at jeg kunne undgå at komme for tæt til isshelfen, medens to mand betjente ankerspillet.

Pludselig gik pæren i projektøren, og pærer i den størrelse skifter man ikke bare ud på få minutter. Desuden skulle den først afkøles. Radaren gav ikke noget

fornuftigt billede på grund af megen småis omkring. Jeg kæmpede en hård kamp med maskine og ror, for at vi ikke skulle få vinden ind på bagbordsside.

Pludselig hørte jeg et brag - og jeg blev klar over, at jeg var kommet for tæt på isshelfen. I dønningen "skovlede" stævnen ind i isshelfen, og 5-10 tons is væltede ned over bakken og begravede ankerspillet.

Jeg blev rædselsslagen, og for hen til mikrofonen for at kontakte de to mænd over højtaleren, men fik intet svar, idet denne også var begravet i is.

Den ene løb straks agterover og råbte op til mig, at de var i live begge to, idet de havde set faren, og løbet agterover i sidste øjeblik. Jeg blev umådelig lettet, men jeg havde stadig et problem: Begge ankre var stadig ude - og ankerspillet lå begravet i is.

Der var kun een ting at gøre: Fuld frem på maskinen - bagbord ror og forsøge at knække begge ankerkæder. Manøvren lykkedes og vi kom ud i rum sø, hvor vi holdt gående for natten.

Jeg var uendelig lykkelig og sendte en tanke til ham, der havde holdt hånden over os i en så desperat situation. Godt nok havde jeg mistet to ankre plus en del kæde - men besætning og skib var frelst.

Næste dag løjede vinden noget af, og vi vurderede situationen.

Vi havde tidligere på rejsen knækket den ene flig på det ene anker og skiftet det ud med reserveankeret. Nu havde vi kun det beskadigede anker tilbage, som vi satte på den resterende kæde.

Men endnu en overraskelse ventede!

Det var ikke 60 favne kæde vi havde mistet på hvert anker, men 90-100 favne.

Så gik sandheden op for os - ankrene havde holdt, som jeg forventede - men ved ankringen var bremsen ikke trukket ordentlig an og kæderne var gradvis skranset på ankerspillet.

D.v.s.vi skulle blot have hevet ind på ankerspillet - og situationen havde været klaret uden tab af ankre og kæder – men set i bakspejlet kunne jeg ikke bruge det til noget.

Da Nella Dan tilfældigvis kom til Hobart på samme tid som os, fik vi dens reserveanker, der havde samme størrelse som vores. Desuden købte vi et par længder ankerkæder hos en produkthandler i Hobart.

I sommeren 1965 blev jeg tilbudt stillingen som havariexpert i "Baltica", og jeg var ikke sen til at slå til.

Men forinden skulle rederiet spørges - det gjorde man den gang!

Rederiet gik med til det, forudsat jeg tog nok en rejse med Thala Dan til Antarktis i charter af franskmændene.

Atter en gang tog jeg hele familien med om bord. Der var intet besvær med at få børnene ud af skolen det halve år, rejsen varede. Janne blev 13 år på rejsen, og passede selv sin "skolegang" om bord. Mik var lige begyndt i 1.klasse og vi underviste ham.

Som de øvrige år modtog jeg flere kasser filatelistisk post fra England, Tyskland, USA mm, og det gav mig meget ekstraarbejde på rejsen, men børnene hjalp mig med at sprætte op, sætte frimærker på, sortere og stemple.

For min ulejlighed fik jeg en masse frimærker, idet det var rygtedes i filatelistiske kredse, at jeg var frimærkesamler.

Under mine rejser til Antarktis boede familien denne gang i en lejet lejlighed i Melbourne. Gode venner inviterede på udflugt til deres hytte i en gammel guldgraverby, hvor børnene fik lejlighed til at vaske "guld". Da vi i februar

returnerede til Melbourne med den australske ekspedition, fik jeg tilladelse til at medtage Inger på den sidste tur til Dumont d'Urville, medens børnene blev passet af familien Styles i Melbourne. Det var en oplevelse for alle parter.

Ved ankomsten til Le Havre fik jeg overrakt den franske orden: "Chevalier du Mérite Maritime" af Paul-Emile Victor.

Efter sigende er det overordentlig sjældent, at denne orden gives til udlændinge.

Sidst i april 1966 ankom vi til Ålborg, og jeg mønstrede af for sidste gang efter 24 år til søs. Det blev i alt til ni sæsoner på Antarktis, hvoraf de seks som kaptajn.

Jeg var ikke ked af at sejle, men de lange ture om vinteren var hårdt for familielivet, og et tilbud som havariekspert i Baltica kan man ikke sige nej til.

Det var med vemod, at jeg sagde farvel til rederiet J.Lauritzen, hvor jeg følte, at jeg altid var blevet godt behandlet.

Jeg skulle senere erfare, at flere af mine efterfølgere gik ned med flaget, efter nogle sæsoner med den krævende sejlads.



## 1965 Havariekspert i Baltica

Den 1. maj 1966 begyndte jeg mit nye job i "Baltica". I forvejen var der to havarieksperter, som for resten var to eks-JL-kaptajner.

Jeg skulle det første halve år gå som "føl", indtil den ældste blev pensioneret.

På dette tidspunkt havde ØK, J. Lauritzen, DFDS m.fl. mindre rederier, deres flåder forsikret i Baltica.

Jobbet indebar meget rejseaktivitet, både inden- og udenlands. Desuden skulle man stå til rådighed hele døgnet året rundt – det var betingelserne - take it or leave it.

Når et skib fik større havari, grundstødning, brand eller kollision, blev vi straks sendt af sted sammen med rederiets inspektør, for at få det bedste ud af situationen, og redde hvad der reddes kunne.

Vi rejste også ud til almindelige dokninger og besigtigede anmeldte og uanmeldte skader.

I 1972 fusionerede Baltica med Absalon-Scandinavia, og vi flyttede fra kontoret i Bredgade til Kongens Nytorv. Absalon-Scandinavia havde en noget mindre søforsikring end Baltica, men til gengæld havde de mange lystfartøjer.

Vore to nye kolleger blev Knud Hørby Andersen og Kjeld Mogensen, begge kaptajner.

Ved fusioner opstår der tit kompetancestridigheder, men vi var enige om, at etablere et fornuftigt samarbejde fra begyndelsen, og det løfte holdt vi helt frem til vi blev pensionerede.

## 1987 Nella Dan's forlis

Vi sad hyggeligt og drak morgenkaffe på kontoret den 3/12 da Nisted kom farende ind, og meddelte, at "Nella Dan" (ND) var drevet på grund i Buckles Bay ved Macquarie Island i en storm og var blevet forladt af passagerer og besætning, da maskinrummet fyldtes med vand. Da jeg havde kendskab til både havari-sted og skib blev jeg sendt over til Lauritzen, hvor man havde lavet en krisestab.

På Lauritzens kontor var havaristedet sat ud i et hjemmelavet søkort..og det var lavet af mig i 1961.

Jeg havde lykkelig glemt, at jeg ekkoloddede hele ankerpladsen en meget stille dag, medens jeg var Kaptajn på "Magga Dan". Efter en kort rådslagning, blev det bestemt, at jeg skulle rejse til havaristen sammen med Inspektør Bent Nielsen fra rederiet og bjærgningsinspektør Kjeld Jæger fra Svitser.

Inden afrejsen, skulle vi have visum til Australien, og jeg ringede hjem til Anna Lise og bad hende om at finde mit pas og tage en taxi så hurtigt som muligt til det australske konsulat. Vi fløj samme aften og ankom til Melbourne søndag morgen to dage efter.

Selvom vi var godt trætte, gik vi til et møde hos Austpac, det australske bjærgningsselskab, der af Governmentet var udset til at forestå opgaven, der i første række gik ud på, at pumpe al olie ud af skibet, så det ikke forurenede det meget sårbare miljø.

Den meget aggressive direktør lod os vide, at vi ikke havde noget valg, kun australsk bjærgningsselskab fik lov til at udføre opgaven. Han sagde til Keld Jæger, at han godt kunne rejse hjem – han fik ikke lov til at komme med.

Bjærgningsselskabet havde ingen skibe, kun en bjærgningsinspektør og så lejede de skib, dykkere og materiel fra sag til sag. Ret hurtigt fandt de et supplyskib "Lady Lorraine" (LL) fra olieindustrien som var i position ca. 2-300 km fra

Melbourne. Den kostede 11.000 US\$ + olie ++++ pr. dag, men vi havde ingen mulighed for at gøre vor indflydelse gældende.

Der var meget der skulle fremskaffes i en fart: kran, pumper, slanger, flydespærringer, wirer, sjækler, ilt og gas, svejseværktøj, kompressorer, ja simpelthen alt, da vi ikke kunne påregne at få noget på Marquarie Island.

Ligeledes blev der indkøbt polarudstyr til alle.

De skibbrudne passagerer og de fleste af besætningen fra "Nella Dan" blev afhentet af et andet polarskib, der var på vej nordover fra Antarktis.

Tilbage blev seks - syv officerer, der gik tilbage til skibet, hvor de takket være nødgeneratoren på skorstensdækket, kunne få varme i de øverste kamre, ligesom kabys og salon kunne benyttes. Vi var i daglig kontakt med skibets kaptajn over radiotelefonen, og han underrettede os om skibets tilstand.

Fra England kom en surveyor, der skulle varetage "P & I's" interesser, d.v.s., de erstatningskrav, som Baltica ikke dækker.

En kaptajn fra "miljøministeriet" i Canberra skulle overvåge at alt gik rigtigt til, og intet olie slap ud.

Jeg havde bemærket mig, at "Austpac" havde kontorfællesskab med rederiet "P & O" !

Det var meget interessant, eftersom både Lauritzen og "P & O" begge afgav tilbud på bygning af et nyt polarskib.!

(For den opmærksomme læser: "P & O" og "P & I" er to vidt forskellige ting-henholdsvis rederi og forsikring).

Efter fire dages forløb var vi klar til afsejling fra Barry Beach.

Jeg blev installeret i et smalt 6-mandskammer helt nede i bunden forude. Kufferten kunne kun åbnes 30%, når jeg skulle skifte tøj, og vi kunne kun stå op og gå til køjs een af gangen.

Da vi kom ud af Bass-strædet fik vi dårligt vejr, og jeg blev søsyg, men det var kun den første dag, indtil jeg havde vænnet mig til skibets bevægelser.

"Lady Lorraine" havde mange hestekræfter og var et rimeligt godt søskib. På trods af det dårlige vejr, tog det kun fire dage førend vi ankrede udfor stationen på Macquarie Island den 13/12 pm. 1987

Vinden var i vest, så "Nella Dan" stod beskyttet på stenene tæt på land.

"Nella Dan"s kaptajn Arne Sørensen berettede:

Skibet var i færd med at pumpe olie i land til stationen, da det friskede fra sydøst, d.v.s. vinden stod ret på land.

Ved 16-tiden spurgte han maskinchefen, hvornår de forventede at være færdige. Hertil svarede maskinchefen: "Ved 21-tiden."

Kaptajnen meddelte ham, at han ville stikke til søs, så snart de var færdige, hvis vejret ikke bedredes.

Da Macquarie Island er et udsat sted, er der altid en styrmand på vagt døgnet rundt i styrehuset, med mindst 1 radar kørende.

Kl.17:30 gik kaptajnen ned for at spise, og da han ved 18-tiden tilfældigvis kikkede ud af køjet, blev han klar over, at skibet drev. Han for op i styrehuset og beordrede omgående oliepumpningen stoppet og maskinen startet. Da han kom op i styrehuset, sad styrmanden i radiatorummet, lige bag styrehuset og talte med stationen i telefonen.

Samtidig med, at maskinen kom i gang, tog skibet grunden agter, lige under hovedmaskinen. Der opstod en lækage ret under hovedmotoren, og vandet strømmede ind i "sumpen"-(bundkarret).

Kaptajnen gav ordre til at køre fuld kraft bak, alt hvad remmer og tøj kunne holde, selvom hovedmotoren kørte på en blanding af olie og saltvand.

Men det var forgæves - så alle læsepumper blev sat på, og man forsøgte at lukke den vandtætte dør til det separate hjælpemaskinrum, men en løs dørkplade havde sat sig i klemme, så det mislykkedes.

Hjemmefra havde vi undret os over, at skibet, der i modsætning til andre skibe, havde dobbeltbund overalt, kunne vandfyldes så hurtigt - men vi fik forklaringen.

Agten for maskinen sad i 22 - 23 år en ventilspindel, der ragede 30 cm over maskindørken, som skulle lukkes i en situation som denne. Men en kløgtig sjæl, syntes det var tosset, at man bestandig faldt over den, og flyttede håndhjulet under dørken med tilkomst via et lille dæksel med fingerhul i. Og så blev den glemt!

Var den ventil blevet lukket i tide, var der ikke kommet en dråbe vand ind i skibet.

Under dokopholdet inden afsejlingen fra Europa var der installeret to nye meget avancerede radarer til ca. 250.000 kr. stykket. De ville ved rette brug automatisk alarmere styrmanden, at skibet drev.

Efter ankomsten gik bjærgerne i gang med at undersøge forholdene og overføre bjærgningsmateriel fra "Lady Lorraine" til "Nella Dan" ved hjælp af ekspeditionens amfibiekøretøjer, de såkaldte "LARC"s.

Jeg flyttede over på "Nella Dan" og fik elevkammeret. Bortset fra de sanitære forhold fungerede det hele normalt lys, varme og kabys.

Primært gik bjærgerne i gang med at fjerne alt olie fra skibet.

Alle svanehalse blev afdaget, og olien blev suget op, overført til en højtank, hvorfra den senere blev pumpet over i "Lady Lorraine". Der var et frygteligt virvar overalt af slanger, kompressorer, elkabler og pumper. Da "Nella Dan" samtidig havde lidt slagside, skulle man være meget forsigtig, for der var olieglat alle vegne.

Efter olietømningen, blev vandet blæst ud af de lække tanke, og tankene sat under tryk.

Vi måtte erkende, at bjærgningsinspektøren var professionel, og let at arbejde sammen med. Ligeledes var den udsendte miljøkaptajn meget fornuftig, for det kunne naturligvis ikke undgås, at der smuttede lidt olie ud nu og da, trods alle forholdsregler, for det var en vanskelig opgave. Da det var en meget let olie "Nella Dan" benyttede, betød det intet for miljøet.

Dykkerne rapporterede, at hele bunden var mere eller mindre beskadiget. De var ikke meget for at for at tætte nogle af revnerne, for vandet var "koldt"-5 graders C. Jeg tænkte med stolthed over det dykkerarbejde, jeg har set udført mellem isflager i Grønland og Danmark af danske dykkere.

Bent Nielsen og jeg regnede på reparationsomkostningerne, samtidig med at vi overvejede mulighederne og omkostningerne for slæbning til reparationshavn. Teknisk var det muligt, men hang det økonomisk sammen?

Det lod sig ikke gøre at reparere skibet i Australien, så nærmeste reparationssted ville være Singapore, så det ville blive et langt og dyrt slæb.

"Nella Dan" var bortchartret de næste 3 år til Australierne - og selv tab af chartret var forsikret.

Skibet var 26 år gammelt, og selvom det var blevet moderniseret flere gange, var det ikke up to date. Bl.a. ville det være nødvendigt, at ændre el-forsyningen fra jævnstrøm til vekselstrøm, da det sandsynligvis ville være umuligt at fremskaffe jævnstrømsreservedele.

Især var det vigtigt for Baltica at kende tallene.

Hvis Baltica erklærede "CTL"-constructive total loss-inden afslæbningen, kunne vi udbetale forsikringssummen og fraskrive os retten til vraget og derved minimere bjærgningsudgifterne.

Fjernelsen af vraget var derimod forsikret i en P & I club i England.

P & I skulle derimod ikke deltage i bjærgningsudgifterne, dersom vi genopbyggede skibet.

Inden skibet blev slæbt af erklærede Baltica "CTL", at det var ikke økonomisk forsvarligt at genopbygge skibet, med de mange usikkerhedsmomenter, der forelå.

"Aben" var videregivet til Lauritzen og P & I.

Da Lauritzen stadig var interesseret i at beholde skibet for at beholde deres renommé i Sydpolsfarten, regnede de videre på, hvor meget de ville ofre ekstra på skibets genopbygning.

Samtidig med at disse overvejelser pågik, kom der meddelelse fra Governmentet, at man havde besluttet, at "P & O"-(der som tidligere nævnt havde kontorfællesskab med bjærgningsselskabet) skulle bygge og drive et nyt og meget større polarskib.

Dette var et slag i ansigtet for Lauritzen, der også havde afgivet tilbud og havde sejlet uafbrudt på Antarktis med mindst eet skib siden vi startede med "Kista Dan" i 1953.

Vi levede som grever og baroner, kun det bedste blev taget frem fra den stoppede fryser og det var min egen gamle hovmester der stod for madlavningen.

Efter at skibet var lettet for olie og tankene blæst tomme, var "Nella Dan" klar til afslæbning, og der blev regnet på tidevandet.

Første nat lykkedes det ikke, men da vi gik mod fuldmåne, blev højvandet større næste aften, og skibet gled af.

Den flød fint med kun 3 graders styrbords slagside, og den blev ankret op på den sædvanlige ankerplads. Nok en gang forhandlede Bent Nielsen med Lauritzen, og man var tilbøjelig til at opgive det hele og sænke skibet på dybt vand.

Men Austpac afgjorde det hele:

Nu er skibet flot og opankret-hvad vil I nu-vores mission er fuldført, der står intet i vor kontrakt, at vi skal slæbe "Nella Dan" nordpå. Under alle omstændigheder har vi ingen folk, der tør være ombord på havaristen under en sådan slæbning !

Det siger sig selv, at P & O (Austpac) ikke var interesserede i at se "Nella Dan" genopstå !

Vi fik højtidelig tilladelse til at sænke "Nella Dan" på et nærmere angivet sted langt fra kysten. Efter at beslutningen var taget den 23/12, blev vi enige om at bjærge visse værdier fra havaristen, bl.a. n lang fotostatvæg i salonen udført af Knud Lauritzens enke Hannelore Lauritzen, som vi ville forære ekspeditionen til opsætning på stationen Macquarie Island.

Vi spiste frokost kl. 12:00, og der var en mærkelig stemning ved bordet. Da vi var færdige, smed vi vore brugte tallerkener ud gennem skakten - det var en væmmelig lyd da de knustes.

Vi var også godt i gang med nedskruningen af elementerne, da skibet fik mere og mere slagside ved 14-tiden. Ingen kunne forklare den pludselige slagside.

P & I surveyeren blev nervøs, og gav ordre til, at skibet straks skulle fjernes fra Buckles Bay. Det var P & I forsikringen, der skulle betale hævningen, hvis skibet kæntrede på ankerpladsen-og det kunne blive rigtig dyrt.



Umiddelbart var der ikke strøm nok til ankerspillet, så ankerkæden blev skåret over med en skærebrænder. Jeg havde ikke pakket, så jeg fik travlt med at kyle mine ting ned i kufferten, som derefter blev kastet ombord på LL. Havaristen blev forladt af alle med nødgenerator, pumper og kompressorer kørende ombord og skibet blev slæbt til søs af LL.

Tilsyneladende stabiliserede slagsiden sig til 14 grader. Det blev aftalt med stationen, at de to LARCs skulle komme ud næste morgen, og vi ville så fortsætte bjærgningen af de aftalte ting samt alt pumpegrejet og kompressorerne.

Vi var tidligt oppe næste morgen, og lå forholdsvis tæt på land afventende de to amfibiekøretøjer. Jeg stod på broen af "Lady Lorraine", og så pludselig lidt røg komme ud af skorstenen på "Nella Dan". I et splitsekund for det gennem mit hoved: Det er maskinchefen, der lige puster igennem, inden opstart-så kom jeg i tanke om, at det jo var et dødt skib. Der kom mere og mere røg, og længe varede det ikke, førend vi så rigtige flammer der var opstået ild ombord i havaristen, kursen blev straks sat mod åbent hav.



Hvad der forårsagede branden, bliver aldrig opklaret. Hele averteringen udbrændte og ud på eftermiddagen ebbede ilden ud. Det var umuligt at komme ombord, da hele overbygningen var brændende varm.

Ved 17-tiden gik bjærgningsinspektøren plus en mand ombord på fordækket af "Nella Dan" og åbnede et par af luftventilerne på svanehalene, hvorved søvand strømmede ind og i løbet af få minutter sank "Nella Dan" med lodret stævn på ca. 2000 meter vand.

Jeg må indrømme at jeg kneb en tåre..

Jeg havde været med fra begyndelsen på "Kista Dan" i 1953, senere på "Magga Dan" og "Thala Dan", og så sluttede jeg med at være med til at sænke "Nella Dan", det var bittert.

Jeg var endog involveret i skibets navn.

Phil Law's kone Nel, var udset til gudmoder i 1961, da skibet var under bygning, og på tegningerne var navnet "Jetta Dan", idet den var større end "Thala Dan".

Jeg gjorde opmærksom på Mrs Laws fornavn, og skibet blev så døbt "Nella Dan".

Hun fik dog ikke lov til at rejse til Danmark, på grund af den politiske debat om den rejse, hvor hun var "min" gæst til Sydpolen. Hun døbte den "in absentia" og hendes portræt kom til at hænge i skibets salon.

Vi stod alle tavse i styrehuset på "Lady Lorraine", da Bent Nielsen sagde til mig: "Glædelig Jul"!

Vi havde ikke tænkt meget på jul..

Medierne i Melbourne blev holdt underrettet om tingenes tilstand og der var ind imellem opfødte diskussioner og avisskriverier.

"Nella Dan" var et meget populært skib med en meget sammentømret besætning, mange havde været der i årevis. Den skibbrudne kaptajn modtog i stakkevis af sympati tilkendelser på telexer.

Phil Law, på det tidspunkt sidst i halvfjerdserne, blandede sig i debatten og var parat til at tage ned til Macquarie Island med en masse frivillige for at redde skibet. Hvordan han ville bære sig ad og hvordan han ville skaffe penge til projektet, forlød der intet om.

Der var også kritik af bjærgningsforløbet, men bjærgningsdirektøren var der med det samme: "Hold kæft eller få et sagsanlæg."

Julenat kl. 24:00 - 1987 afgik vi fra Macquarie Island.

"Lady Lorraine" var beregnet til 10 besætningsmedlemmer, vi var 23 på nedturen. Nu var vi 34, idet "Nella Dan"s officerer + LARC-besætningen også var med, så det var et tætpakket skib - det var ikke nogen fornøjelse, især da vi fik dårligt vejr. Søndag den 27/12 ankom vi til Hobart og blev modtaget af mange dannebrogslag og røde/hvide nelliker, der symbolsk blev kastede i vandet.

En ensom sækkepibespiller spillede "The last parade".

29/12 - 1987 skulle besætningen afgive testemony for en australsk embedsmand, men det fik vi ikke lov til at overvære. Den 31/12 hjemrejste vi fra Melbourne. Lauritzen kom aldrig til at sejle på sydpolen igen; en æra var slut.

Det var de største og mest interessante sager, jeg var involveret i, medens jeg var i Baltica.

Bogredaktøren:

I årene efter tabet af det sidste JL polarskib, M/S Nella Dan, i 1987 har man "mand og mand imellem" ofte talt om hvorvidt rederiet JL burde have fortsat med at drive "polarskibsfart".

Til dette vil jeg citere følgende fra bogen "Logbog for Lauritzen 1884 – 1995" side 208:  
*"I årene frem til 1959 blev en flåde på otte regulære, rødmaledede polarskibe til både fragt- og ekspeditions- eller undersøgelsesformål systematisk bygget op.*

*Samtidigt blev enkelte af de almindelige fragtskibe kraftigt isforstærkede til fart på Grønland og Canada – her især på St. Lawrence floden.*

*Denne systematiske opbygning af en polarflåde fortsatte ind i 1960erne, selv om minen i Mestersvig syntes udtømt i 1962.*

*De synlige – oprindeligt upraktisk hvide – og let genkendelige røde ishavsbåde gav mere publicity og prestige end stor profit i forhold til risiko og indsats.*

*Nogen bragende økonomisk succes var de ikke – snarere en speciel sportsgren eller legeplads med Knud Lauritzen som den aktive udøver.*

*Risikabelt og dyrt, ganske vist, men mere nyttigt og morsommere end at gå på casino i Monte Carlo.*

*Han berettede senere, at gamle A.P. Møller i en samtale spøgende sagde, at J. Lauritzen var det eneste rederi, der kunne vove sig ud i et sådant eventyr.*

*J. Lauritzen var helt privatejet og havde ingen bestyrelse eller aktionærer, der ville forlange forhåndskalkuler m.m."*

I 1987 er rederiet JL er imidlertid ikke helt færdigt med polarskibsepoken.

Rederiet har stadig to polarskibe (M/S Nivi Ittuk og M/S Naja Ittuk) i bare boat charter til Grønlands Handel (det tidligere KGH), og da Grønlands Hjemmestyre vil privatisere Grønlands Handel's besejling af Grønland ved at udbyde den i koncession i 1992, så er rederiet JL et af de fem rederier der byder på denne opgave – og får den.

I 1995 trækker rederiet JL sig imidlertid højst overraskende ud af denne koncession, og dermed er "JL polarskibs epoken" slut.

## 1991 Pensionist

Den 1.maj 1991 havde jeg 25 års jubilæum i Baltica, og det blev fejret med en reception i velfærdslokalerne med mange gæster.

I Baltica er pensionsalderen 65 år, og jeg blev således pensioneret ved årets udgang 1991.

Som min direktør sagde i sin afskedstale, havde jeg været heldig og haft to karrierer i mit arbejdsliv.

Begge mine arbejdspladser har været dejlige, og jeg må nok erkende, at jeg har haft to spændende karrierer og oplevet mere end de fleste.

I dag betaler folk i dyre domme for at komme til Antarktis og Grønland, hvor jeg i min tid fik penge for at opleve eventyret, men der var hårde strabadser ind imellem.

Enkelte gange har der været situationer, hvor det har været lidt for spændende, og jeg har virkelig haft sommerfugle i maven. Men jeg har altid følt, at der var en der holdt hånden over mig, og det er jeg taknemmelig for.

## 2018 Efterskrift for årene i Arktis

Fra bogen ”Dansk polarfart 1915 – 2015”, forfattet af undertegnede Bjarne Rasmussen, er medtaget nedenstående supplerende informationer til to udvalgte kapitler i Kaptajn M. Pedersens erindringer i denne bog:

### **Kapitlet: 1955 Isbryderobservatør Canadisk Arktis**

Pensioneret shippingmand Hans Mathiasen i rederiet J. Lauritzen har via telefon fortalt Bjarne Rasmussen her i 2018, at Vilhelm M. Pedersen medsejlede en canadisk isbryder i 1955 fordi rederiet J. Lauritzen ville undersøge mulighederne for at besejle canadiske St. Lawrence floden i vintermånederne.

Ifølge Vilhelm M. Pedersens erindringer medsejlede han en canadisk isbryder i foråret 1955, men isbryderen var bound for Canadisk Arktis helt op til Resolute Bay i NW Passagen.

Vilhelm M. Pedersen udfærdigede en rapport fra medsejlingen som han afgav til rederiet J. Lauritzen, og den rapport har givetvis haft stor betydning for rederiets senere etablering af *St. Lawrence wintherservice* primo 1959.

Rapporten har ligeledes givetvis haft stor betydning for rederiet J. Lauritzen senere besejling af den østlige del af NV passagen op til netop Resolute Bay hvor der blev udført olieboringer i 1970erne.

Begge emner er nærmere uddybet i bogen ”Dansk polarfart 1915 – 2015”

### **Kapitler: 1956 Isobservatør & Sejladsleder i NØ Grønland**

*Skibsreder Knud Lauritzens rejse til Vest Grønland i 1948:*

I 1948 chartrede KGH *S/S Maria Dan* af Rederiet J. Lauritzen for en rejse til den grønlandske vestkyst, og Skibsreder Knud Lauritzen, Rederiet J. Lauritzen, var med på hele rejsen.

Skibsreder Knud Lauritzen skrev efterfølgende *Rapport over rejse med S/S Maria Dan til Grønlands Vestkyst* om sine mange erhvervsindtryk fra denne rejse til Grønland, udført om bord i *S/S Maria Dan*, samt forslag til forbedringer.

Rapporten sendte han privat i 1949 til direktøren for Grønlands Styrelse, Eske Brun, med kopi til statsminister Hans Hedtoft.

Under rejsen i 1948 hørte skibsrederen også via skibets radiostation om de store fund af blyforekomsterne i Mestersvig i NØ Grønland.

#### *Blyforekomsten i Mestersvig:*

Dr. Lauge Koch havde både før og efter 2. verdenskrig udført omfattende geologiske ekspeditioner i Nordøstgrønland med udgangspunkt fra Ella Ø.

I 1948, samme år som anlæggelsen af Vejrstation Danmarkshavn i NØ Grønland, fandt dr. Lauge Koch en stor blyforekomst i området ved Mestersvig

#### *Rederiet J. Lauritzens besejling af Mestersvig i NØ Grønland:*

I 1952 var den danske stat fødselshjælper ved stiftelsen af Nordisk Mineselskab. Den danske stat ejede 50% af aktierne, øvrige danske investorer ejede 5%, og endeligt ejede svenske og canadiske investorer 45% af aktierne. Formålet med selskabet var at udnytte den store blyforekomst som Lauge Koch havde opdaget ved Mestersvig i 1948.

Samme år (1952) fik det private danske rederi J. Lauritzen koncession på besejlingen af Mestersvig, hvortil rederiets nybygning Kista Dan anløb samme år med prospekting materialer, entreprenør materiel, pramme samt proviant til udforskningsholdet, der skulle overvintre i Mestersvig.

I årene frem til 1956 blev Mestersvig udbygget med blymine, større indkvarteringsforhold, havnefaciliteter, landingsbane for mindre fly osv.

Rederiet J. Lauritzen iværksatte et omfattende nybygningsprogram af mange specialbyggede polarskibe, der også anløb Mestersvig i besejlingssæsonen. De lastede der bly- og zink koncentratet i sommerperioden hvert år fra 1956 og

indtil minedriften ophørt i 1963 fordi minen da var tømt. Koncentratet blev især sejlet til Antwerpen i Belgien.

#### *Isrekognoscering i Nordøstgrønland:*

Til besejling af Aputiteq, Timmiarmiut, Kap Tobin, Scoresbysund, Mestersvig, Ella Ø, Daneborg og Danmarkshavn fra 1945 til 1972 chartrede Kongelige grønlandske Handel (KGH) meget ofte norske sælfangerskuter, der var bygget til sejlads i ishavet, og som også kunne medføre passagerer.

Der var således en "livlig" skibstrafik i Øst og Nordøstgrønland i sommermånederne hvor polarisen til stadighed udgør en udfordring for sejladsen.

Der var kort og godt et behov for at skibene kunne få informationer om isforholdene hvilket fuldmægtig Jens Fynbo - senere direktør for KGH – skrev en artikel om i *Tidskriftet Grønland nr. 4, 1955* hvorfra jeg citerer følgende:

"...i de allerseneste år har der dog som bekendt vist sig mulighed for, at der af de nordøstgrønlandske fjelde kan fremdrages bly og eventuelt andre mineraler, som måske kan få økonomisk betydning, men bortset herfra byder landet på yderst sparsomt levevilkår.

Dette landområde har dog i vore dage (1955) fået en helt ny og uhyre stor betydning for mange mennesker, uden at disse egentligt altid gør sig dette klart.

Denne afgørende betydning har landet fået gennem de vejrstationer, som er bygget her, og som indgår i det verdensomspændende net til sikring af den civile flyvning, der er kendt under navnet ICAO (International Civil Aviation Organization).

Navnlig efter den sidste verdenskrig har den civile flyvning fået et stort opsving, der for Danmarks vedkommende for nylig har givet sig udslag i oprettelsen af Scandinavian Airlines System's rute København – Sdr. Strømfjord – Los Angeles, den såkaldte Polar-rute.



I den ovennævnte sikkerhedstjeneste indgik efter krigen en del af de vestgrønlandske vejrstationer/radiostationer, men for at gøre sikkerhedstjenesten mere betryggende var det strengt nødvendigt at få beretninger om vejret i Nordøstgrønland, og den danske stat oprettede derfor vejrstationer/radiostationer i disse vanskelige tilgængelige egne.

Selvom transporten af forsyninger og mandskab til disse vejrstationer på forhånd måtte antages at blive yderst vanskelig, så blev dog Danmarkshavn opført på den 77. breddegrad på Germanialand ligesom Daneborg blev oprettet på Clavingøen på nordsiden af Youngsund. De nævnte to stationer blev oprettet ud fra den betragtning, at forsyning ad søvejen ville være mulig, idet anlæg af flyvepladser og vedligeholdelse af disse ville medføre meget store omkostninger.

Senere er station Nord opført betydeligt længere nordpå, men denne station er det på forhånd opgivet at forsyne på anden måde end ad luftvejen, og da vejrberetninger fra Nordøstgrønland for at betyde en virkelig betryggelse for luftfarten må være omfattende, har man anset det for nødvendigt at ofre de store udgifter til dette formål.

I det følgende skal der imidlertid kun gøres nærmere rede for den isrekognoscering, man har iværksat for på betryggende måde at forsyne Scoresbysund distrikt, hvortil besejlingen er blevet udstrakt til 2 eller 3 årlige besejlinger, mod tidligere 1, samt for besejling af Mesters Vig området i Kong Oscarsfjord (for Nordisk Mineselskab A/S) og de forannævnte radiostationer Daneborg og Danmarkshavn. Endvidere for dr. Lauge Koch's station ved Ella Ø, hvortil der hvert år bringes forsyninger frem, og hvorfra dr. Koch foretager geologiske undersøgelser i Nordøstgrønland, bl.a. i Kong Oscarsfjord.

For folk, der beskæftiger sig med Grønland og grønlandske forhold, er det en kendt sag, at specielt fra Scoresbysund og nordefter er isforekomsterne som regel af så enorme dimensioner, at kun skibe, som er specielt bygget til sejlads i isfyldte farvande, kan forcere ismasserne og udføre transporterne til disse egne, og af ovennævnte redegørelse af dr. Lauge Koch angående tidligere ekspeditioner og egne undersøgelser fremgår det, at isforekomsterne langs

Nordøstgrønland er afhængig af ismasserne, som dannes ved Nordpolen og langs med Sibiriens kyster, og som af strømmen føres ned langs Nordøstgrønlands kyst.

Observationer fra luften over isforekomsterne blev foretaget af dr. Lauge Koch så tidligt som i 1932, og siden er observationerne praktisk talt fortsat år efter år bl.a. også af Pearyland-ekspeditionen i 1947-50.

I 1947 og 1948 anskaffedes to Norsemann et-motoresfly til ekspeditionsbrug i Nordøstgrønland. Med disse er der udført observationstjeneste, selvom maskinerne har en forholdsvis kort aktionsradius.

I årene 1950-52, begge inkl., forestod dr. Lauge Koch isrekognosceringen med disse maskiner, men efterhånden som sejladsen blev udvidet, og de geologiske undersøgelser strakte sig længere og længere ind over landet, måtte den tid komme, hvor Norsemann-maskinerne ikke kunne klare opgaverne, og man gik derfor i 1951 over til at have en af marines Catalina-flyvemaskiner stationeret ved Ella Ø til brug ved isrekognoscering i påkommende tilfælde.

Mellem statsministeriet og forsvarsministeriet blev der truffet aftale om, at Catalina-maskinen kunne anvendes i isrekognosceringstjenesten i det omfang, det måtte være nødvendigt, d.v.s. i de tilfælde, hvor isrekognosceringen skulle foregå over store afstande, eller hvor denne måtte foretages i forbindelse med de enkelte skibes sejlads i isfyldt område, som kræver, at en flyvemaskine i længere tid opholder sig i luften for at give skibsføreren besked om spredning af isen for derved at lette sejladsen mest mulig.

Det var en selvfølge, at dr. Lauge Koch's arbejde ikke i længden kunne udvides til at varetage alle problemer i denne forbindelse, og det undrede derfor ikke, at dr. Koch i efteråret 1952, efter afslutningen af nævnte års geologiske ekspeditioner, meddelte at isrekognosceringstjenesten efterhånden var blevet en så stor og for de geologiske undersøgelser generende byrde, at han helst så sig fritaget herfor. Det blev herefter Den kongelige grønlandske Handel KGH's opgave at sørge for fortsættelsen af isrekognosceringstjenesten ved Handlens egne skibsofficerer i samarbejde med forsvarsministeriet.

Som leder af tjenesten blev udpeget en af Handlens faste overstyrmænd, som allerede i 1948-49 havde deltaget i isrekognoscering med Norsemann-maskiner, overstyrmænd *Smidt*.

I de følgende 2 år er arbejdet blevet ledet af denne på en for sejladsen yderst betryggende måde.

Det var ikke nogen let opgave at gå ind til, men ved hjælp af de tidligere indhøstede erfaringer og med den uvurderlige støtte, som de dygtige piloter, der af forsvarsministeriet har været stationeret som førere af Catalinaerne i Nordøstgrønland, har ydet, er isrekognosceringen blevet foretaget til fuld sikring af sejladsen de pågældende 2 år i Nordøstgrønlands-området.

Som tidligere anført har dr. Lauge Koch på Ella Ø i flere år haft fast station i sommerperioden, og isrekognosceringstjenesten har været placeret ved denne base, selvom man arbejder hen imod at få den placeret ved Mesters Vig, hvor Statens Luftfartsvæsen har det nødvendige apparat til modtagelse og afsendelse af vejr- og ismeldinger, ligesom der ved Mesters Vig findes landingsbaner (Red: landingsbanen i Mestersvig blev etableret i 1952-1953 på den danske stats foranledning i forbindelse med den potentielle etablering af en blymine i Mestersvig på NØ Grønland), således at Catalinaen kan lande og starte herpå i modsætning til andre steder, hvor dette kun kan ske på vandet.

Man opnår herved bl.a. at sæsonen for isrekognoscering kan forlænges uanset driv- og nyis, såfremt det i øvrigt måtte være ønskeligt, og endvidere er Catalinaen i stand til at modtage større forsyninger af benzin, når starten foregår fra land, og derved forøges maskinens effektivitet ganske betydeligt.

Efter foranstående oversigt over isrekognosceringstjenesten opståen og formål skal jeg i det følgende prøve at redegøre lidt for, hvorledes isrekognosceringstjenesten er organiseret og udføres.

Til indsamling af is- og vejrmedlinger på strækningen Scoresbysund-Danmarkshavn – der har en indenbyrdes afstand på 420 sømil – samt til modtagelse af skibspositioner er der ved Ella Ø oprettet en central med

radioanlæg. Når et skib nærmer sig isbæltet fra Danmark, skal skibets fører, forinden indsejlingen i isen finder sted, sætte sig i forbindelse med den nævnte central og angive skibets position samt anmode om oplysning om isforholdene på den rute, han har tænkt sig at benytte.

Så snart centralen får en sådan henvendelse fra skibsføreren, gives der telegrafisk meddelelse om de oplysninger, som centralen har indsamlet under foregående isrekognosceringer, og meddelelse om tidspunktet for næste isrekognoscering, i hvilken forbindelse der navnlig må tages hensyn til, at denne skal foregå i temmelig klart vejr.

Skønner skibets fører, efter at have modtaget disse oplysninger, at yderlig rekognoscering er påkrævet, beder han om assistance, og Catalinaen går på vingerne og flyver ud til kanten af isbæltet, hvor der så vidt muligt skabes telegrafisk kontakt mellem skibet og maskinen. Derefter dirigeres skibet fra flyvemaskinen på den måde, at der fra maskinen gives besked om, hvor spredninger findes i isen, og i hvilken retning skibet bør sejle for at komme lettest frem til bestemmelsesstedet. På denne måde spares der megen tid for skibet under dets passage at det undertiden op til 150 sømil brede isbælte, og samtidig er skibet sikret på bedst tænkelig måde.

Sejladsen på Nordøstgrønland foregår i tidsrummet fra begyndelsen af juli til omkring begyndelsen af september, og den første isrekognoscering foretages derfor som regel med basis fra Reykjavik, således at lederen af isrekognosceringen forinden ankomst til Ella Ø ved flyvning over Scoresbysund og de der omkring liggende områder har undersøgt muligheden for at gå ned ved Ella Ø og etablere isrekognosceringen dersteds.

Så snart der fra denne ovenfor anførte første tur fra Reykjavik er indsamlet oplysninger om issituationen, afsendes fra lederen af isrekognosceringen den første melding til København om, hvorledes udsigterne for besejlingen ligger, hvorefter besejlingsplanen for områderne endelig fastlægges. I denne forbindelse bemærkes det i øvrigt, at da Catalinaen er ret dyr i drift, skal lederen af isrekognosceringstjenesten søge at holde antallet af flyvetimer nede på det

mindst mulige, idet der dog først og fremmest skal tages hensyn til østkystskibenes sikre sejlads.

For at give en oversigt over, hvorledes isrekognosceringstjenesten er forløbet i et enkelt år, kan det oplyses, at den f.eks. i 1954 etableredes ved Ella Ø den 21/7 og allerede samme dag blev der afsendt ismelding til det første skib, som på dette tidspunkt var på vej til Kap Tobin, og den 27/7 foretoges isrekognoscering helt op til Danmarkshavn.

Under den første flyvning, som fandt sted med afgang fra Reykjavik den 3/7, tegnede overstyrmand Smidt et kort over isforekomsterne. Dette kort blev ivrigt studeret, og man fastlagde derefter den endelige plan for besejlingen af de forskellige pladser, og forsyningen af disse fandt sted uden særlig store overraskelser, men såfremt isrekognosceringen ikke havde været arrangeret og udført på denne måde, måtte man have påbegyndt og udført opgaverne med forsyningen uden at have rigtigt overblik over situationen, og en betydelig mere risikabel og sandsynligvis mere tidskrævende og dermed dyrere sejlads var blevet følgen.

Skibsførere, som var i Nordøstgrønland i 1954, har udtalt, at uden isrekognoscering fra luften ville den forholdsvis sikre og hurtige sejlads, som fandt sted, ikke have været mulig, ja, i visse tilfælde yderst risikabel og det til trods for, at året 1954 ikke havde usædvanlig store isforekomster i Nordøstgrønland.”

Isrekognosceringen havde således stor betydning for skibsfartens besejling i den korte men isfyldte sommer i Nordøstgrønland.

Da Rederiet J. Lauritzen begyndte at besejle Mestersvig i 1956, stillede rederiet nu med egne skibsofficerer i sommerperioden til at varetage opgaven som Isobservatører med udgangspunkt fra Mestersvig.”

Bogredaktøren:

Og dermed begyndte ”Is – Peder” som Isobservatør- og sejladsleder i Mestersvig i 1956..

## 2018 Efterskrift for årene i Antarktis

I 2008 samledes tidligere "JL polarsejlere" for at stifte en forening med det formål, at udarbejde og udgive en bog om deres oplevelser i polarsejladsen.

Resultatet blev til bogen "Eventyret i Antarktis" som blev udgivet i 2010. I skrivende stund anno 2018 kan bogen lånes som ebog på Slægtsforskernes Bibliotek via internettet.

Jeg citerer fra bogens afsnit *Dedikation*:

"De fleste af os, der har gjort rejserne til Antarktis, tænker med vemod og glæde tilbage på rejserne derned.

Men, det var ikke fest og ballade det hele. Vi kender alle til hvileløse timer i køjen, når vi kom ned i de brølende 40ere og de hylende 50ere – når vore relative små polarskibe uden stabilisatorer og slingekøle skabte sig helt vanvittigt i det vejr, vi altid skulle igennem.

Utallige er de gange, hvor restaurationsbesætningen – trods slingreribber på bordene – måtte feje glasskår og madrester op fra dørken og så håbe på, at kokken endnu havde mere i gryderne.

Når vi så nåede iskanten og forcerede gennem pakisen kom belønningen. Det var et sandt natursceneri, der her åbnede sig for os: Alle de skønne farver, pingvinerne, sælerne, fuglene. Alle isformationerne og isbjergene – det var fantastiske ting at være vidne til.

Og så, omsider kom polarkalotten til syne, og når stationen kom indenfor helikopternes rækkevidde, blev den sendt ind med de længe ventede breve og friske grøntsager.

Så skulle der losses, og der er mangan matros, der har hundefrosset, medens han en hel dag kørte spil for at få lasten i land, medens blæsten hylede om ørene på ham.

I dag sejler store, isforstærkede turistskibe med stabilisatorer derned med turister for at opleve det samme, men de betaler i dyre domme for de oplevelser, vi fik penge for.

Vi sejlede med et godt rederi med skibsreder Knud Lauritzen i spidsen. Han værdsatte den indsats, vi gjorde, og fulgte vor færden med den største interesse.

Der blev sluttet mange venskaber mellem ekspeditionsdeltagerne og besætningerne om bord, ja, der blev endog indgået ægteskaber mellem pårørende til ekspeditionsdeltagerne og besætningerne.

Så skal vi ikke glemme, at mange af os havde koner og børn derhjemme. Når vi tog afsted, var det altid efterår, og en lang mørk vinter lå forude.

Børnene skulle passes og opdrages; husleje, lys, gas og prioriteter og så videre skulle betales i tide. Det var store opgaver, der blev lagt vore damers skuldre, og det krævede stærke damer. Vi skylder Jer alle tak for den indsats, I ydede.

**Derfor er denne bog dedikeret til alle vore sømands og søfarendes familier, der tog ansvaret hjemme, medens vi sejlede ude!"**

Jeg vil afrunde denne bog med at nævne, at kaptajn Vilhelm M. Pedersen havde en meget omfattende fotosamling fra sin tid til søs, og at denne fotosamling er overdraget til Marstal Søfartsmuseum via Povl Kjeld Hansen i 2016.

Har læseren interesse i at læse mere om den danske handelsflådes besejling af polarområderne, så kan jeg anbefale disse to bøger "Dansk Polarfart 1915- 2015" og "Styrmanden fra Strynø".

Begge bøger kan lånes som ebøger på Slægtsforskernes Bibliotek via internettet.