

I løbet af sommeren 1962 afsluttede jeg skolen med real eksamen , og stod temmelig usikker på hvad jeg så ville.

At blive i landsbyen og få en eller anden læreplads, endsige fortsætte i gymnasium var helt out of question.

Gennem en bekendt havde jeg mødt en fyr, der havde været ude at sejle og han kunne selvfølgelig fortælle en masse historier fra de varme lande.

Det gik jeg så og tænkte lidt over på det møbelværksted, hvor jeg var begyndt som arbejdsdreng. Og efter nogen tid skrev jeg til en række af de store rederier og forespurgte om de havde mulighed for at ansætte mig til et eller andet. Mit kendskab til søfart var rent nul, men det tænker man jo ikke så meget over når man er blot 17 år.

Efter en måneds tid i spændt venten var der en dag et telefonopkald fra J.Lauritzen, som tilbød en hyre som messelærling på Nella Dan, som lå i Ålborg.

I ventetiden havde jeg fået anskaffet mig en søfarts bog, og diverse lægeundersøgelser og TB undersøgelse var bragt i orden. Og da det var mening, at jeg skulle mønstre allerede næste dag, var det jo bare at sige ja uden betænkningstid. Det gjorde det ekstra nemt, da jeg et par dage i forvejen havde læst en artikel i Jyllands-Posten netop om Nella Dan og dens rejse på Australien og Sydpolen. Destinationer der dengang var uden for rækkevidde for de fleste.

Så 29.september 1962 tog jeg toget til Ålborg og en taxa til værftet (man var vel stor i slaget) hvor Nella Dan var i tørdok.

For en lille bondedreng fra Vestjylland ,der kun havde set nogle småskibe i enten Skive eller Struer havn , var det et imponerende syn at se det - med nutidens øjne lille skib - ligge fuldstændig tørlagt.

Her startede det, der bare skulle have været en engangsoplevelse, men endte med at blive en 45-årige karriere til søs.

Det var en lørdag sidst på eftermiddagen og der var ikke mange ombord, men jeg fik da anvist et kammer (2mands).

Efter et par dage sejlede skibet til København, hvor vi lastede på KGH til Øst-Grønland. Der var jo mange spændende ting ,der blev lastet, og det var unægtelig mere spændende at være ude på dækket og se hvad der foregik der frem for at vaske messer og gange. Det resulterede jo selvfølgelig i, at jeg og en anden messedreng, blev hentet ind til hovmesteren til en skideballe. Det var jo fair nok. En anden skideballe jeg fik i samme periode fandt jeg knap så fair. Jeg var blevet sat til at passe officersmessen og havde også fået at vide, at der skulle vaskes gulve osv. Jeg fandt også en spand i pantryet og gik i gang. Pludselig var der en "sortfodsindianer" der stillede sig op, og

væltede en masse shit ud over mit syndige hoved. Jeg kunne jo ikke vide, at skibet var delt op i en rød - gul og grøn zone. Forstået på den måde, at røde spande tilhørte maskinen - grønne tilhørte dækket og så var der de gule som tilhørte restaurationsafdelingen. Og jeg var jo i min uvidenhed kommet til at forgribe mig på en rød spand. Herren se i nåde. Den slags tåbeligheder slap vi da heldigvis af med i løbet af de næste 20- 25 år ved at det hele blev ensfarvet.

Min første rejse var som sagt til Grønland, og jeg var på forhånd af de andre messedrenge advaret om, at Nella Dan var noget af en rulleæske. Og vi var da heller ikke kommet særligt langt norden om Skagen, før det hele væltede. Jeg vil sige, at jeg lærte at dække bord og sikre det med våde duge og diverse slingre ribber på den hårde måde.

En eftermiddag skulle jeg på broen med eftermiddagskaffe til den vagthavende, og jeg fik mig slæbt op af alle trapperne med en bakke med kaffe brød smør ost og marmelade. Da jeg så åbnede døren til bestiklugaret, satte skibet sig hårdt i søen og hele forskibet forsvandt i vand og kun masten stak op af vandet. I min befippelse kom jeg til at vippe bakken så det hele røg på dørken. Da savnede jeg sgu lige pludselig min mor. Men hun var der jo ikke, og en vranten stemme beordrede mig til at få det samlet op og hentet noget nyt i en aller h's til fart.

Jo, man lærte hurtig, at man kun havde sig selv at stole på. Men børnesygdommene blev nu hurtig overstået og i løbet af kort tid fandt jeg ind i rytmen og befandt mig særdeles godt ombord. Kaptajnen var Hans Chr. Pedersen - Selvfølgelig en bøs herre i en messedrengs øjne. Maskinchefen var en færing Joensen. Hovmester var Ernst Lindahl og kokken hed Weinrich Sørensen, som jeg senere mødte i Anita Dan. Så kan jeg huske en enkelt af messedrengene, nok mere fordi jeg mange år senere kom til at sejle sammen med hans far i rederiet Ove Skou, men ellers så er de alle forsvundet i glemslens mørke.

Første stop var Qutleq. Så vidt jeg husker en vejrstation af en eller anden art. Ikke specielt interessant ,når nu øjnene var rettet mod Australien. Næste stop var Angmagssalik ,som var lidt mere by. Den gang var der ikke kaj, så når man skulle i land, var det med båd. De efterfølgende 10 år, var jeg i Angmagssalik stort set hvert år.

Men det var turen til Australien og Sydpolen ,der havde min store opmærksomhed. Tilbage i København, blev der skiftet en stor del af besætningen. Mange af de faste, der havde haft ferie i løbet af sommeren, kom tilbage. Så vidt jeg husker, var jeg den eneste af messedrengene, der fortsatte. Bl.a kom der ny kaptajn. Gunnar Bertelsen, der havde sin kone og 2 sønner med. Jeg mener også, at overstyrmanden Kilden Pedersen havde kone og 2 piger med på samme rejse.

Første stop var Fowey på Englands sydkyst. Vi lastede Chinaclay til Burnie på Tasmanien. Vi fik også nogle passagerer med. Så vidt jeg husker 7-8 stykker, som skulle med til Australien. I Fowey som reelt var min første udenlandske havn, opdagede jeg til min forbavelse, at mit skoleengelsk, som iflg karakterbogen var rimeligt godt, ikke var meget bevendt .Det var i hvert fald en accent,

der lå milevidt fra mit skoleengelsk.

Men sydover gik det en dag, og vi skulle bunkre i Ceuta. Det var mit første møde med en hel anderledes kultur og levemåde, end jeg nogensinde havde mødt. Det vrimlede med handelsfolk ombord, der falbød alt mellem himmel og jord. Meget fascinerende for en førstegangssejler. Og det blev endnu mere fascinerende, da vi kom til Suez-kanalen.

I den hjemlige realskole havde vi en præst til religionsundervisning, og denne præst havde i sine unge dage, vi taler om 20'erne, været missionær i Indien og fortalte gerne og længe om denne tid og også om turen gennem Suez-Kanalen. Med vanlig vestjysk skepsis havde jeg lyttet til historier om, at der var grønt og frodigt på den ene side og kun sand på den anden side. Men jeg måtte konstatere, at sådan var det. Og sådan er det også stadig i grove træk. Jeg fik aldrig lejlighed til at beklage min skepsis overfor præsten.

Men Suez-Kanalen var jo et eldorado af nye indtryk. Også her vrimlede det med handelsfolk, der proklamerede at de tog mod alle slags penge. Danske, svenske, norske og bornholmske træpenge, og at man kunne købe på bogen. Det havde vi nu fået at vide af kaptajnen, at det skulle vi ikke begive os ud i.

Jeg har været gennem Suez-Kanalen et utal af gange siden hen, men netop denne 1. tur står for mig som noget af det mest grænseoverskridende. Mænd der for rundt i kjortler og ville sælge alt. Men en kæmpeoplevelse for en ung knægt. Det var første gang jeg løb over fænomenet bådfolk. Det er mening, at de skal sejle trosser ind, hvis det skulle blive sandstorm og en forøgning i vigekanaler bliver nødvendigt. Jeg har nu aldrig set dem i funktion - ligesom den medsejlende elektriker heller aldrig har overanstrengt sig.

Vel nede gennem Rødehavet var vi inde og bunkre i Aden. Også en kæmpeoplevelse på både godt og ondt. Jeg var temmelig rystet over at se folk ligge på fortovet og sove bare på et stykke pap, men også meget fascineret af den vilde leben der var i de forretninger, vi kom til. Det var stadig mens englænderne var der og så vidt jeg husker, så var der forholdsvis roligt og fredeligt.

Nå men udover gik det, og på et tidspunkt skulle der afholdes ækvatordåb, og jeg fik navnet SLØRHALEN og idømt en bod på 6 øl. Jeg var kommet til at tage livet af samtlige planter i officersmessen. Der var en blomsterkumme mellem spisesalonen og rygesalonen, og en eller anden havde fortalt mig, at planterne skulle have substrat. Ok ok - jeg fandt en flaske substrat i pantryet og så fik planterne ellers en ordentlig dosis. Brugsanvisninger har aldrig været min stærke side, så jeg fik jo ikke læst, at det skulle fortyndes. Resultat - få dage efter var samtlige planter gået til.

Lige op til julen 62 ankom vi til Burnie på nordsiden af Tasmanien. Det var første gang i mit liv, at jeg ikke skulle være hjemme til jul og nytår, og der skulle gå mange år før det skete igen. Men det

tænkte jeg nu ikke så meget over. Der var jo sol og sommer på denne årstid i Australien, og for første gang så jeg sodavand og øl på dåse. Og pigerne var smukke.

Jeg tror nok vi lå i Burnie en uges tid før vi sejlede til Melbourne, hvor vi begyndte at laste til *Macquarie Island*. Det var her jeg for første gang så pingviner og også de store og imponerende søelefanter. Når man kom ind med amfibiefartøjet lignede det jo bare store sten, der lå og flød i Strandkanten.

Macquarie Island var jo som bekendt stedet hvor Nella Dan 25 år senere mødte sin triste exit. Jeg var på det tidspunkt hovmester i rederiet Ove Skou's "Ove Skou", og det skar dybt i hjertet, da jeg læste om det i søfartspressen. Men kunne da heldigvis glæde mig over, at alle kom fra skibet uden skader.

De første 3 md jeg var i Nella Dan var jeg messedreng i Officersmessen, og efter en lidt kaotisk start fandt jeg hurtigt ind i rytmen, og jeg havde det fantastisk godt. Jeg havde et godt forhold til officererne. Man var selvfølgelig De's med dem. Det var man dengang, når man var nederst i hierarkiet. Men jeg var jo også godt klar over, at det jo ikke var en livsstilling. Det har jeg vel nok ytret noget om, for en dag blev jeg forespurgt om jeg kunne tænke mig at skifte til at blive kælderdreng, for så senere evt at blive koksmath.

Og det kunne jeg. Jeg havde allerede besluttet, at i maskinen ville jeg under ingen omstændigheder, for der kunne man risikere at få sorte fingre. Og at gå dæks vejen var ikke muligt, da jeg gik med briller med glas så tykke som hinkesten.

Efter Macquarie Island returnerede vi til Melbourne igen og begyndte at laste til baserne på Wilkes, Mawson og Davis.

På vejen nedover kan jeg huske, at en af de australske passagerer var blevet syg og det måtte åbenbart have været alvorligt, for vi sejlede ind til Albany, hvor han blev landsat. Også en dansk matros - Elmer - blev på denne tur syg og evakueret med helikopter fra den amerikanske base Mac Mourdo. Herfra blev han overført til Christchurch på New Zealand, hvor han i øvrigt senere døde. Jeg kan på mit hyreregnskab fra den tid se, at der har været en indsamling til en krans.

Jobbet som kælderdreng var meget anderledes end som messedreng. Masser af arbejde og det værste var, at vejret jo næsten aldrig var til at have med at gøre. Dagene flød ud i et, hvor det kun drejede sig om arbejde og sove. Jeg huske en morgen, jeg kom ned i proviantrummet og opdagede, at der var gået hul på en 10 liter dunk med sirup, der så var flydt ud over hele dørken. Da var jeg rimelig træt af det hele. Men jeg fik da styr på det.

På et tidspunkt var vi også inde ved den franske ø Kerguelen, og der var alt og alle der kunne undværes af passagerer og besætning inviteret til spisning, og det var et herligt afbræk i

dagligdagen. Jeg kan ikke huske hvad franskmændene diskede op med af kulinariske herligheder, men jeg kan huske, at der stod en stor vintønne med hane og der hentede man så det vin, man kunne drikke. Det var nu før jeg fik smag for denne herlige drikke, men det var der andre der havde, både franskmænd, australienere og danskere. Så meget at nogle mente, at de bare kunne tage Basens motorbåd og sejle ud til skibet. Det blev der efterfølgende en del ophidselse ud af.

Men på et tidspunkt var det slut med Sydpolen, og vi vendte tilbage til Melbourne og lossede hvad der skulle losses.

På vej tilbage til Europa skulle vi laste bly barer i Port Piere som ligger oppe i bunden af Spencer Bay. Jeg kan huske, at toget gik lige ned gennem hovedgaden. Der var i øvrigt heller ikke meget andet. Jeg kan huske at nogle af officererne var på kænguru jagt. Om de fik fat i/skød nogle kan jeg ikke huske.

Men det var ikke bare bly, vi skulle have med. Men også nogle udbrændte atomreaktorer, som skulle fragtes fra en by i nærheden af Melbourne, til Liverpool i England. Det måtte jo på en eller anden måde have været noget halvfarligt stads, for der var møder ombord om det, og besætningen blev lokket med en ekstra månedes løn - ganske vist kun grundhyren - for at gå med til det. Det blev til en check på kr 131,00 til messe lærlingerne. Om det reelt havde nogen betydning hvad besætningen ville eller ikke ville, kan jeg nu nok have mine tvivl om. Der blev bl.a. kørt meget på, at strålingsfaren var mindre end fra et armbåndsurs. Det har sikkert været godt betalt, for det betød også, at vi ikke kunne/måtte gå gennem Suez-Kanalen, men måtte syd om Afrika.

Det gav en lang sørejse fra Melbourne til Liverpool på 42 døgn. Afbrudt af en bunkring i Cape Town. Det var første gang jeg var i Cape Town og Syd Afrika i det hele taget. Uden at tage stilling til det daværende styre i landet, blev jeg allerede den gang meget betaget af Sydafrika og Cape Town i særdeleshed, og som jeg senere i livet kom til at besøge et utal af gange.

Efterhånden var vi jo ved at nærme os afslutningen på denne rejse, og spørgsmålet om jeg skulle være koksmath og som sådan i lære som kok blev bragt op igen. Jeg var kommet til den erkendelse, at livet til søs passede mig helt fint. Og jeg var også klar over, at skulle jeg fortsætte til søs måtte det være i restaurationsafdelingen. Jeg havde luret mig til, at jobbet som hovmester lige var mig. Og det var målet med at gå i lære som kok.

I starten af juni 1963 kom vi så endelig til Liverpool, hvor både blyet og atomuvsnet blev losset.

På samme tidspunkt fik jeg så at vide, at ved skibets ankomst til Aalborg, ville jeg blive ommønstret til koksmath. Og dermed begyndte min egentlige karriere til søs.

Det startede med brask og bram. Nella Dan forhalede fra Aalborg til København, og så skulle der

være et party ombord. Det var skibsreder Knud Lauritzen, der havde en række gæster ombord og under opholdet skulle skibet sejle en tur op af sundet og tilbage igen.

Herefter fulgte 4 sommerrejser på Øst-Grønland. Bl.a. med ture til Angmagsalik og Scorebysund som dem jeg husker bedst.

Det var en herlig sommer med masser at lave og skønne ture op og ned af den grønlandske kyst. På et af turene var den berømte/berygtede - alt efter temperament - spanske kok Gomez med. Jeg husker ham som et flinkt og meget farverig person.

Efter Grønlandsturene var det så tiden til igen at starte en Sydpols tur. Stort set samme omgang som året før. Nu som koksmath. Det var hårdt, men det var meget lærerigt. Jeg er til dato overbevist om, at JL' sydpolsskibe på deres tid var de bedste lærepladser, der fandtes i handelsflåden, for kokke.

28.maj 1964 er vi tilbage i Aalborg igen, og nu er det tid til min første ferie. Jeg havde da været i Nella Dan i 20 måneder. Nutidens uge mennesker ville få hjertestop, hvis man foreslog dem, at de skulle tage en 20 mds tur. Eller 20 uger for den sags skyld. Men hånden på hjertet, også jeg satte pris på, at sejltiden hen af vejen blev sat ned. Min sidste udmønstring var på 8 uger.

Senere var jeg med Magga Dan på Antarktis med Hans Nielsen som kaptajn. Også her var jeg koksmath, men var nået så langt, at jeg undervejs blev om mønstret til ungdok. På Magga Dan havde vi pingviner med tilbage fra Sydpolen sammen med nogle andre dyr fra det kolde område. Så vidt jeg husker blev de landsat i Cape Town.

På Magga Dan havde vi bl.a. Proviantrum ude under bakken, og det kunne være noget besværligt, at få hentet det man skulle bruge. Dels på grund af vejret, men også fordi, der var så meget dækslast, at almindelig trafik ud over dækket var umulig. Engang blev jeg og en messedreng sendt ud for at hente forskellige ting. Skibet blev lagt op i søen og så kravlede vi ellers via vinduerne fra salonen på forkanten op over alt dækslasten ud til bakken. Vel derude hoppede jeg ned på dækket og havde lige fået fat i dørvriderne, da messedrengen råbte pas på. Han havde set, at en sø var på afveje og ganske rigtig - pludselig stod jeg i vand til midt på brystet. Heldigvis holdt jeg fast og vandet forsvandt igen, men det var koldt skal jeg huske at sige.

Vi fik fat i det vi skulle hente og havde flere ture frem og tilbage. På sidste tur skulle vi bakse en sæk mel på 50 kg hen over dækslasten og det gik jo hverken værre eller bedre end, at vi fik sækken revet i stykker, så melet i et stort pust forsvandt ud over hele skibet. OK tilbage og hente en ny, som det lykkedes at få bjerget hjem i god behold. Men jeg kan huske, at hovmesteren var noget knotten over tabet af en sæk mel.

Tiden med de små "Red Devils" på de brølende fyrrere og de hylende 50'ere med alt hvad det

indebar af dårligt vejr, kulde og slingerage, der overhovedet kan tænkes, står nu tilbage så mange år efter som et dyrebart minde. Men også alle de brave søfolk - ingen nævnt ingen glemt, står som et markant minde.

Nu er det Nella Dan, der her er mest omtalt, og selv om, jeg har også været i mange andre skibe som jeg husker tilbage på med stor glæde, vil Nella Dan altid stå for mig som - hvis man kan sige det sådan - skibet i mit liv. Da jeg sidste år stoppede fik jeg en marinemaler på Bornholm til at male et maleri af Nella Dan, og det hænger nu her på mit kontor, og minder mig daglig om en fjern og svunden tid.

Hans Sønderborg
9900 Frederikshavn
August 2008

