

"SESSA"s sidste rejse

Til Sonja

"SESSA"s sidste rejse

© Georg Røn 2015

Udgivet af forlaget "Sydvest"

Tryk: Sydvestjysk Offset Trykkeri

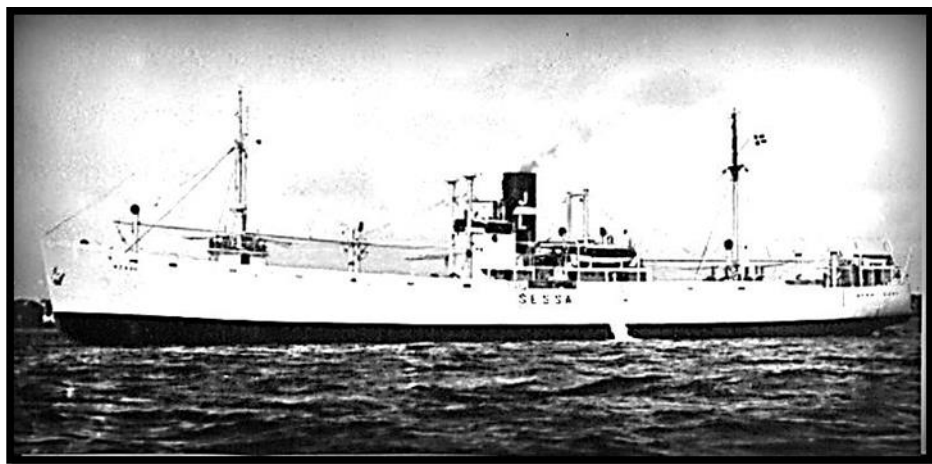
ISBN xxxxxxxxx

TAK til:

Museumsdirektør Morten Hahn Petersen, Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg, Arly Halkjær, kaptajn i rederiet ESVAGT og Niels Frid-Nielsen, kulturmedarbejder i DR for råd og vejledning

SESSA's

sidste rejse



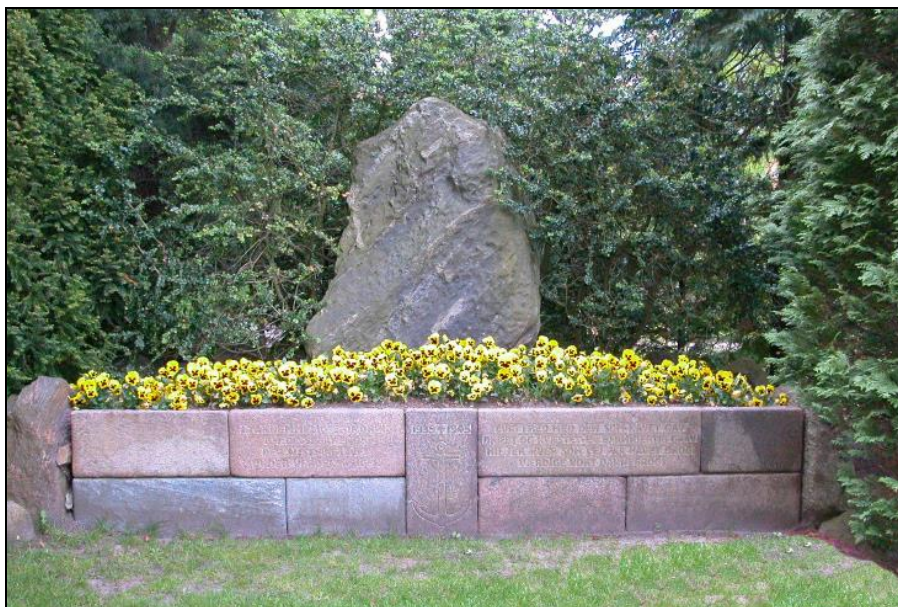
**Drama i Nordatlanten
under 2. verdenskrig**

Georg Røn

Prolog

I de fleste havnebyer i vort land findes et mindesmærke over de næsten 2000 danske søfarende, der betalte den højeste pris i allieret tjeneste under 2.verdenskrig. Fælles for flertallet af mindesmærkerne, enten det er en kunstfærdig udført skulptur, en enkel natursten, et kors eller et gammelt anker, er, at de bærer inskriptionen:

"I skal ikke blive glemt!"



*Så enkelt og smukt kan det gøres.
Monument for omkomne søfolk fra Nyborg 1940-1945.*

(Med tilladelse fra Nyborg Lokalhistoriske Arkiv)

Ordene er blevet sagt og skrevet flere gange i årene efter krigens afslutning, og man må formode, at det hver gang var alvorligt ment. Alligevel er det, som om mindet om de mennesker, der gav deres liv for Danmark, er blegnet lidt. Først fornylig er deres indsats ved at blive anerkendt, primært i forbindelse med højtideligholdelse af landgangen i Normandiet i 1944.

Vel er der skrevet meget om disse hændelser, og film er rullet over lærredet. I sidstnævnte tilfælde får skildringen desværre et umiskendeligt præg af underholdning og bliver derfor ofte forvekslet med en falsk virkelighed. De danske søfolk og fiskere, som valgte at gå i allieret tjeneste efter 9. april, 1940, er derimod den "ægte vare". Vel vi-

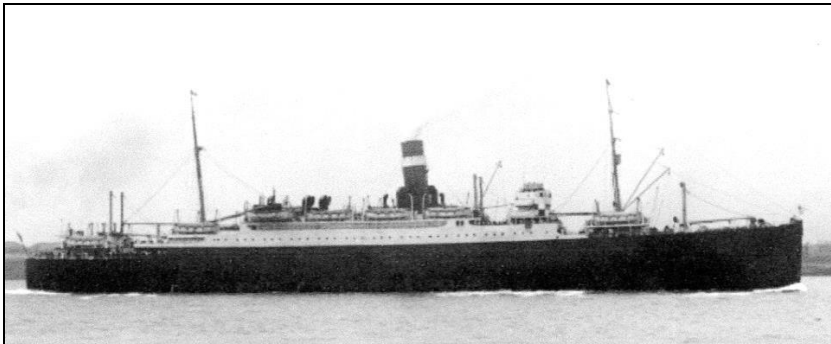
dende, at det kunne medføre døden, udførte de samvittighedsfuldt deres dont om bord.

Kaptajn H.C. Røder skriver i sin bog: "De sejlede bare", at de første danske frihedskæmpere var vore søfolk.

Og i sit afskedsbrev til hustruen umiddelbart før sin henrettelse har Marius Fiil fra Hvidsten-Gruppen overskud til at hylde de danske søfolk!

I de handelsskibe, der i krigsårene lidt efter lidt blev armeret, deltog søfolkene endog i egentlige krigshandlinger. Det gjaldt især bemanning af antiluftskytts-kanoner. Omkring 800 af dem var ligeledes aktive deltagere ved landgangen i Normandiet i juni, 1944. De er med rette blevet nævnt som "Danmarks første frihedskæmpere"!

Den allerstørste fare for disse brave mennesker kom fra dybet, hvor ubådene - Hitlers "grå ulve" - var en stadig trussel. I krigens første år – ja, endda allerede inden krigens udbrud – foretog ubådene adskillige torpederinger af helt uskyldige handelsfartøjer. Det var direkte i strid med Haag-konventionen, der forbød ubåde at sænke handelsskibe uden først at sørge for, at alle ombord på disse var sikret overlevelse.



Passagerskibet s/s ATHENIA, 13.580 brt, Donaldson Line.

Føreren af U30, kaptajnløjtnant Fritz Julius Lemp kendte således udmærket til disse love, men gav pokker heri, da han uden mindste varsel afsendte to torpedoer mod det britiske passagerskib s/s ATHENIA.

Den 3. september, 1939 erklærede England og Frankrig krig mod Tyskland efter overfaldet på Polen. Den 1. september var ATHENIA afsejlet fra Glasgow i Skotland mod Montreal i Canada med 1100 passagerer, hvoraf mange var kvinder og børn. Om aftenen den 3. september blev skibet ramt af den ene af Fritz Lemps torpedoer og begyndte straks at tage vand ind. U30 dykkede for at undgå opdagelse, men uddykkede dog kort efter. Da Lemp så, at skibet stadig var

flydende, affyrede han torpedo nr. 3, der dog ikke ramte. Det lykkedes for ATHENIA at udsende det internationale nødsignal SOS, som også *ubådens* egen radiotelegrafist opfangede. Konfronteret med dette og erkendelsen af, at han havde torpederet et ubevæbnet passagerskib, valgte Lemp at flygte fra ugeringen og forholde sig tavs. Først 11 døgn senere indrømmede han for sine overordnede, at han havde været på positionen, men påstod usandfærdigt, at ATHENIA havde forsøgt at vædre ham.

112 mennesker mistede livet ved sænkningen, og passagerskibet blev det første britiske civile fartøj af flere hundrede, der blev sænket i de følgende seks år.

Den 30. september, 1939 blev det første danske handelsskib sænket af en tysk ubåd. Det var De Forenede Kulimportørers s/s VENDIA, der blev torpederet i Nordsøen, hvorved 11 danske søfolk mistede livet. Skibet tilhørte en fredelig nation og sejlede ikke med kontrabande.

Sænkningerne fortsatte uophørligt i de første krigsår, og det skete, enten skibene sejlede alene eller i konvoj - altid uden varsko og for det meste med tab af mange menneskeliv. Alle disse søfarende fortjener, at deres historie bliver fortalt, og i kaptajn H.C. Røders bog er alle krigsforliste danske skibe oplyst.

Et af ofrene for denne morderiske krigsførelse var rederiet J. Lauritzens s/s SESSA i Nordatlanten i august 1941. Det blev et forlis, der rummede drama, tragedie og en stædig vilje til overlevelse. Det er beretningen om en besætning på et almindeligt dansk fragtskib, der ved en tilfældighed og på grund af omstændighederne blev annekteret af en fremmed magt og sendt ud på en dødsensfarlig rejse i et koldt og barskt farvand. Overladt til sig selv uden nogen form for beskyttelse påtog disse gæve mænd sig den på forhånd næsten umulige opgave.

Historien om SESSA er baseret på stedfundne begivenheder, og er blot én af tusinder. Forfatteren er familien Sonja og Gunnar Sunesen samt deres to sønner stor taknemmelighed skyldig. Uden deres uvurderlige hjælp var historien næppe blevet fortalt! Sonja er datter af bogens hovedperson.

Hendes erindringer, faderens personlige dokumenter, breve, hædersbevisninger og andre efterladte effekter samt mine egne oplevelser og notater gjort gennem tre års tjeneste under skibsfører Henrik Bjerregaard, har gjort det muligt at nedskrive denne beretning fra virkeligheden, mens jeg endnu har muligheden for det.

Georg Røn.

Brooklyn Heights, New York, torsdag, 31. juli, 1941.

De tre dage med hedebløge, hvor termometret flere gange tangerede 104 grader Fahrenheit, var forbi. Nu var vejret ved at nærme sig det normale, hvilket passede ham fint. Ikke at han havde noget imod varmen. Den havde han vænnet sig til i de mange år, han sejlede på troperne. Det var mere det lidt unormale vejr, der havde indtaget de nordøstlige stater, som lagde en dæmper på aktiviteterne. Selv følte han ingen virkelyst i varmen, så han fandt det udmærket, at han netop i denne periode havde nogle dage fri.

- Gad vide, om ikke det svarer til næsten 40 grader Celcius, tænkte han, mens han forgæves prøvede at huske omsætningstabellen. Nå, never mind!



2. Styrmand Henrik Bjerregaard stod og så ud af vinduet mod Hicks Street og iagttog lidt åndsfraværende trafikken og livet her, hvor Cranberry og den mere trafikerede Hicks mødtes. I tankerne var han hos dem derhjemme. Han følte sig hjælpeløs ved tanken om, hvordan de skulle klare sig, indtil – guderne måtte vide hvornår - han atter var hos dem. Hans hustru Karen og den lille Sonja, som var ganske spæd, da han forlod dem.

Styrmand Henrik Bjerregaard, s/s MARIA

- Nå, men rederiet sørger i det mindste for, at de ikke lider for megen nød, trøstede han sig med. Og den øvrige familie var nok også rede til at støtte de to.

Breve var det også ved at være lidt småt med under de vanskelige forhold i Danmark. Selv var han afskåret fra på nogen måde at hjælpe. Den mulighed var forpasset, da s/s MARIA efter 9. april 1940 fortsatte kursen mod New York. En situation, han delte med mange landsmænd.

Umiddelbart efter tyskernes besættelse blev alle danske skibe i udeflåden, om ikke beordret, så dog anbefalet af gesandt Kauffmann at søge mod allieret havn. Henrik var 2.styrmænd på rederiet J.Lauritzens MARIA, som kort efter ankom til New York. Efter losning blev skibet lagt op i oliehavnen i Bayonne i New Jersey sammen med flere andre fra forskellige nationer.

Det var nu langt over et år siden; men søndag den 31. marts i år blev det, ligesom de øvrige næsten 40 danske skibe beslaglagt af USA's regering, og blandt dem var otte Lauritzen skibe. De blev alle underlagt Maritime Commission, hvis leder var den meget stålsatte viceadmiral Emory Scott Land. Det var faldet i hans lod at lede genopbygningen og forøgelsen af USA's handelsflåde.

Alt dette var Henrik helt på det rene med. Han fulgte med i aviserne, så godt han kunne. Han læste gerne New York Times, som nøje fulgte krigens gang i Europa. Skønt det var nedslående rapporter derovre fra, blev de læst med stor opmærksomhed.

Det bedrøvede ham dog lidt, at bladets holdning til Danmark var meget forbeholdent. USA betragtede nærmest landet som tilhørende fjenden, fordi rygterne ville vide, at udenrigsministeriet mere eller mindre havde ladet Nazisterne forstå, at man ikke ville modsætte sig en intervention. Regeringen Scavenius havde tilmed indgået en samarbejdspolitik med tyskerne. Den kølige holdning til danske havde han følt på egen krop, når han bevægede sig rundt i New York. Når man hørte, at han var dansker, blev tonen en anden end den, der blev for eksempel nordmænd til del.

Der var jo også episoderne ved beslaglæggelsen af skibene i Bayonne. Det var temmelig ydmygende for de danske søfolk, at de blev slået i hartkorn med skibene fra aksemagterne.

Besætningerne fra eksempelvis de italienske skibe, der lå oplagt tæt på de danske, havde saboteret de væsentligste dele af blandt andet maskineriet, inden Coast Guarden indfandt sig. På grund af det blev de sporenstregs beordret i land og interneret på Ellis Island. Da turen kom til de danske, fik de samme behandling og blev beordret til at pakke deres grej og straks forlade skibet. De blev ligeledes fragtet til immigrationsøen.

Soldaterne fra Coast Guard fandt dog hurtigt ud af, at de tilbageblevne danske besætningsmedlemmer havde holdt deres skibe i komplet stand og var klar til afsejling med dags varsko. Derfor fik de straks tilladelse til at vende tilbage til skibene. Henrik undgik denne ydmygelse, da han ikke boede om bord.

Han vendte sig fra vinduet, fandt sin pibe frem og tog plads i den dybe lænestol, som hans værtinde, fru Anna Hetland havde sørget for blev flyttet ind til ham, da han for otte måneder siden lejede de to små værelser.

Fru Hetland, som insisterede på at blive kaldt ved fornavn, var fra egnen omkring Flekkefjord i Norge. Skønt hun med sin familie var emigreret til USA kort efter århundredskiftet, talte hun sit modersmål rent og meget charmerende. En pæn 70årig dame, som han ofte fik en hyggesnak med – når hun da havde tid. Tilsyneladende var hun i sving de fleste af døgnets timer, og altid i et strålende humør.

Hendes historie var ellers ikke særlig lykkelig. Familien havde forladt Norge i 1904 - samme år, som Henrik blev født. Nogle år forinden havde de mistet deres lille ejendom i en voldsom brand. De flyttede til byen, hvorfra manden, Tor Einar ernærede sig som fisker. Efter at have spinket og sparet i et par år, havde de fået så meget styr på økonomien, at de kunne emigrere. Den 1. maj gik de med deres tre børn gennem porten fra Ellis Island og ind i "det forjættede land".

Tor Einar blev havnearbejder, og de valgte at bo i Brooklyn. Et år senere blev han ansat ved jernbanen, hvor han blev en skattet medarbejder i de næste 33 år. En ulykke for tre år siden kostede ham og en kollega livet. Den forsikring og erstatning, hun fik fra jernbaneselskabet, anvendte Anna til at betale huset ud og indrette det til et pensionat.

Mange år tidligere havde de mistet deres ældste søn, da tyskerne brutalt sænkede passagerskibet s/s LUSITANIA. Han var et af de mange besætningsmedlemmer, som sammen med næsten 1200 passagerer blev ofre for tyskernes ugering.

De to andre børn, en datter og en søn, var forlængst flyttet hjemmefra og boede langt væk. Jo, Anna havde bestemt prøvet lidt af hvert, og han beundrede den spinkle halvfjerdsårige for hendes utrolige energi og gode humør. I pensionatet havde hun kun en pige til hjælp.

Mens han sad i egne tanker, hørte han Anna kalde op ad trappegangen: "Henrik – you're wanted on the phone!" For en gangs skyld på engelsk – vel nok af hensyn til de øvrige gæster. Han skyndte sig ned. Anna rakte ham røret og hviskede: Det er vist nok rederiet dit!

Han rømmede sig og sagde:

- Ja hallo. Det er Bjerregaard.

- Goddag Bjerregaard, det er Tage Nielsen.

Det var kontorchefen, som tog vare på forretningerne i New York.

- Jeg ved godt, at De holder fri, men hvad vil De sige til at komme på søn igen? Jeg sidder her sammen med Deres kaptajn, og han vil gerne have Dem med over som næstkommanderende på SESSA, der er ved at blive klargjort. Var det noget?

- Ja det lyder spændende, svarede han raskt. Hvornår skulle det være?

- Meget snart, lød svaret. Jeg kunne tænke mig, at De kom herover i morgen formiddag – sådan omkring kl. 10. Kan De det? Så kan vi få talt om de lidt specielle forhold, vi er blevet underlagt. Vi satser på, at

få SESSA færdiglastet tirsdag eller onsdag. Foreløbig drejer det sig om fuld last til Reykjavik. Kan jeg regne med Dem?

- Jeg skal nok være der, sagde Henrik, hvorpå samtalen sluttede med et på gensyn.

Han anbragte røret på sin krog og vendte sig mod Anna, som så på ham med et spørgende blik.

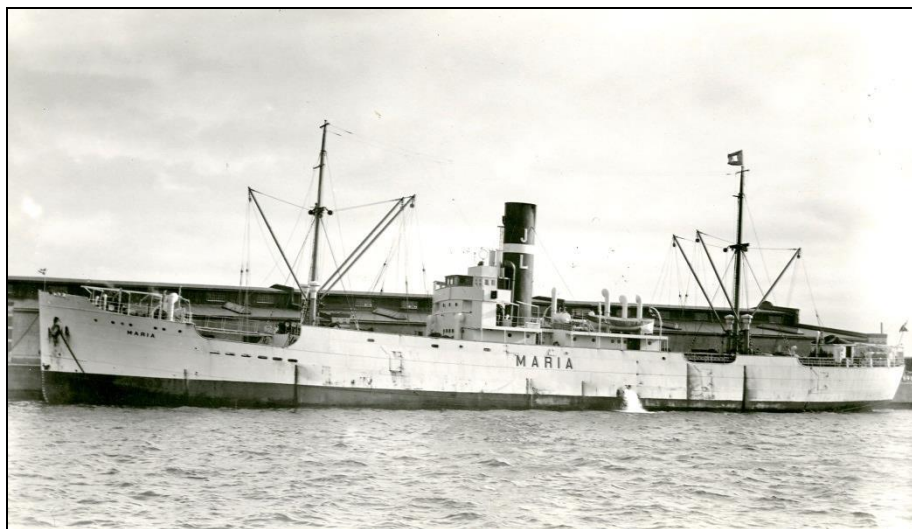
- Ja, så ser det ud til, at du slipper for mig en stund, sagde han. Man har fundet et skib til mig, og jeg bliver endda forfremmet til 1.styrmand.

- Ja ja, det er vel sådan, det er, svarede hun stille. Tillykke med det – men det er nu lidt farligt, ikke? Jeg mener – hvis du skal langt væk, og ja – vi kender jo tyskerne!.

- Det bliver nok ikke helt så slemt. SESSA er et almindeligt handels-skib, og så vidt jeg ved, sejler de beslaglagte skibe under amerikansk flag – og USA er jo ikke med i krigen, så dem tør de nok ikke irritere, vel. Du skal se – om et par måneder er jeg her igen.

Skønt Henrik var besindigheden selv, kunne han alligevel mærke en svag følelse af indre uro. Tanken om igen at få lov at udøve den gerning, som han efter egen mening var sat i verden for, blandede sig med en underlig følelse af noget ukendt. Han kunne ikke definere dette, og han valgte at undertrykke det.

Nej, i dag ville han for en gangs skyld krydse Hicks og nyde et par glas i selskab med nogle ligesindede på den lille, irske Taverna på hjørnet.



s/s MARIA, Bjerregaards daværende skib, som også blev beslaglagt af Maritime Commission.

Downtown Manhattan, New York, fredag, 1.august, 1941.

Turen med IRT-banen fra High Street Station, der lå to minutters gang fra pensionatet, og til Fulton Street Station på Manhattan tog kun nogle få minutter. Han var stået tidligt op i det fine sensommervejr, og han var nok i god tid. Rederiet havde lokaler i bygningen 67 Broad Street hos firmaet Wessel, Duval og Co. – en ikke særlig lang strækning, men han fik dog tid til at lade tankerne løbe lidt. Broad Street, som løb parallelt med den verdensberømte Broadway, var ligesom denne tæt pakket med høje skyskrabere.



Manhattan i 1941; set fra toppen af Brooklyn Bridge

Som altid følte han sig lille, når han gik mellem disse enorme bygninger. Tankerne gik til den kommende hyre. Hvad vidste han egentlig om SESSA? Han havde været om bord en enkelt gang og blandt andet set, at skibet var særdeles velholdt. Det var især takket være de officerer, som var blevet om bord efter oplægning, og som fik megen tid til at gå med vedligehold – nøjagtigt som han selv gjorde på MARIA. Skibet var et af en serie på fem søsterskibe, hvoraf yderligere et, nemlig MARNA ligeledes var oplagt i Bayonne.

SESSA var som nævnt et dampskib som MARIA, men noget yngre. Det var bygget i Helsingør i 1936 og havde fem luger og en dødvægt på omkring 3000 tons. Det passede ham fint igen at komme ombord i et dampskib. De moderne motorskibe fandt han mere larmende og rystende i modsætning til dampskibenes rolige og behagelige sejlads.

- Besætningen må vel være på næsten 30 mand, tænkte han. Det er forhåbentlig en god dæksbesætning. Nåja – det får vi se. I det mindste kender jeg da kaptajn Nielsen.

Og det gjorde han endda temmelig godt. Begge kom fra Odense, og de to familier havde mødtes ved flere lejligheder. Nu havde han tillige været Niensens 2.styrmænd i det meste af to år, og det havde næsten udviklet sig til en form for venskab. Ikke desto mindre var tiltaleformen stadigvæk "De", hvilket passede ham fint.

Han var nået til nr. 67, og skønt han kom noget tidligere end aftalt, valgte han alligevel at gå ind og melde sin ankomst.



Kontorchefen, prokurist Tage Nielsen var ikke alene. Ved et vindue stod en høj, velklædt mand, som tilsyneladende belavede sig på at gå. Et eller andet sagde Henrik, at han skulle kende manden – eller i det mindste have set et billede af ham – i en avis, måske?

- Goddag styrmænd, og velkommen til, sagde kontorchefen. Ja, som De ser har jeg besøg, men vi var ved at være færdige, så kom endelig ind.

"Minister" Henrik Kauffmann

- Så meget haster det nu ikke med at komme videre, sagde gæsten og vendte sig mod Henrik for at give ham hånden. Jeg vil altid gerne hilse på en af vore brave sømænd. Henrik Kauffmann, præsenterede han sig.

- Henrik Bjerregaard, svarede denne.

- Ser man det – vi er altså navnebrødre. Ja, det er jo et godt dansk navn. De har formodentlig hørt om mig? Jeg er på en måde skyld i, at De nu skal til søs igen. De ved måske, at jeg har arbejdet en del for, at de oplagte skibe skulle i fart igen. Der er mange opgaver, der venter i denne for vort fædreland så svære tid.

Det kunne styrmanden kun erklære sig enig i, og jo – han havde hørt om gesandstens store indsats for at få skibene ud at sejle - næsten uanset under hvilke forhold. Og naturligvis helst under dansk flag.

De talte videre sammen en stund, mens Tage Nielsen havde ringet efter en taxa til gesandten, som havde overnattet i New York efter et vigtigt møde og nu skulle tilbage til Washington.

- Well, så er det nok tid til afgang, sagde Kauffmann og tog sin hat. Det har været en fornøjelse at møde Dem og få lidt mere indblik i vores søfart, Bjerregaard. Forhåbentlig ses vi igen. Jeg vil ønske Dem og skibet en rigtig god rejse. Og efter et håndtryk til de to forlod han dem.

Mindre end to minutter efter dukkede Henriks kaptajn op.

- Go'morgen d'Herrer. Sig mig – var det ikke ministeren, jeg så stige ind i en hyrevogn?

Kauffmann blev af stort set alle danske i USA benævnt "minister", skønt hans titel rettelig var gesandt.

- Jo, svarede Tage Nielsen. Han har lige aflagt en høflighedsvisit. De ved, vi kender hinanden fra komitéen. Og velkommen, kaptajn Nielsen. Værsgo at tage plads. Så kommer der straks en kop kaffe – hvis der da ikke er andet, De har lyst til.

- Jotak. En tår kaffe vil gøre godt. Og en smøg, ikke Bjerregaard?

Han nikkede til Henrik, som allerede havde piben i hånden.

Den komité, som kontorchefen havde nævnt, blev oprettet af Kauffmann allerede få dage efter 9.april og var tænkt som en form for rederi – eller befragter for alle danske skibe uden for tyskernes rækkevidde. Desuden skulle komitéen på redernes vegne forhandle sig frem til ordnede forhold med de allierede. Forhandlingerne strandede totalt, så allerede efter halvanden måned opløste Kauffmann komitéen. Så meget havde Henrik da læst sig til.

Kaffen kom på bordet, og der blev samtidig sat tre cognacglas frem.

- Og nu til sagen, mine Herrer, sagde Tage Nielsen, som havde arrangeret en række papirer på sit skrivebord. Som vi talte om i går, kaptajn, er der jo en helt ny situation vedrørende skibenes ejerforhold.

- Ja, det skal jeg da lige love for, var kaptajn Nielsens kommentar. Aldrig havde jeg troet, at jeg skulle komme til at sejle under Panamaflag. Gud bedre det!

- Nuvel, men det er altså, hvad vi har at rette os efter. Admiral Land er ikke sådan at bide skeer med, og på én måde er det måske ikke det værste. Panama er helt igennem et neutralt land, og da USA jo ikke er i krig med tyskerne – endnu da....

- Panamaflag, udbrød Henrik overrasket. Jamen, kan de bare det sådan uden videre?

- Nå det er nu ikke gjort sådan uden videre, sagde Tage Nielsen. Der har vist været nogle besværlige forhandlinger med myndighederne fra Panama, men man blev dog enige. Man har et lille håb om, at tyskerne vil respektere neutraliteten.

- Ha, udbrod kaptajn Nielsen. Det håb giver jeg ikke meget for. De satans nazister jagter jo alle skibe, uanset hvilken nationalitet. Nåja – naturligvis bortset fra deres egne og spaghettiernes.

- Jamen nu er det altså sådan, og selv om vi naturligvis alle ønsker, at vi skal sejle under Dannebrog, må vi nok anse det for uopnåeligt på trods af alt, hvad Kauffmann har gjort.

- Fakta er, at SESSA er overtaget af USA's Maritime Commission, at skibet er indregistreret i Panama City og, at det fremover skal sejle for et rederi ved navn Marine Transport Line. Man har også givet skibet nyt navn..

Denne sidste bemærkning fik kaptajnen til straks at protestere.

- Nej nu kan det få'ne være nok. Alt andet kan jeg til nød gå med til – Panama flag og USA rederi, men et andet navn. Altså, det er stadig et dansk skib, så hvorfor et nyt navn? .

- Jeg er helt enig, fortsatte kontorchefen, men det må vi altså bøje os for. Navnet, De skal vænne Dem til, er LONGTAKER. Hvor man har fået det fra, ved jeg ikke. Og "hjemhavnen" er altså Panama City. Det er en formalitet, som alle de beslaglagte skibe må finde sig i.

- Vi skal lige gennemgå det praktiske, inden vi skilles for i dag. Jeg tror også, vi kommer til at vende konsul Bechs kontor i forbindelse med påmønstring af de danske søfolk, der bliver tale om blandt besætningen. Alle andre papirer, som De skal underskrive, Nielsen – det bliver de nye befragteres ansvar. Der bliver tale om en blandet besætning fra flere forskellige nationer.

- Blandet besætning, indskød Henrik. Det lyder ikke godt. Forhåbentlig får vi nogle, man kan gøre sig forståelig for – altså i en eller anden tilspidset situation?

- Ja, vi har tilstræbt at få folk, der taler i det mindste noget engelsk, men det har vi åbenbart ringe indflydelse på. Der er jo allerede nogle besætningsmedlemmer om bord, men hvor mange af dem, der vil blive, ved jeg ikke. I øvrigt skal SESSA forhale fra Bayonne til lastekajen nu i eftermiddag, fortsatte han, så hvis De vil benytte lejligheden til at sejle med, er den der. Der er folk nok ombord til sejladsen.

- Det var vist en god idé, svarede kaptajnen straks. Så kan jeg nå at få mit grej om bord. Hvornår?

Tage Nielsen så på uret og svarede:

- Klokkeren to – altså om et par timer. Hvad med Dem, Bjerregaard, vil De med til forhalingen?

- Jeg må nok hellere tage tilbage til pensionatet. Der har jeg al mit habengut. Der er også et par andre småting, jeg skal have klaret.

- Ja, men bare De er der tirsdag morgen, så er det i orden.

Efter nok et par ord og et på gensyn, skiltes de tre.

Samtidig i huset 6. Water Street, Downton Manhattan, New York.

Svenske Gøte Ljunggren havde travlt med at få det sidste nødvendige grej stoppet i sin godt brugte køjesæk. Han så sig om i det rummelige værelse, som han havde lejet, da han gik i land fra passagerskibet s/s KUNGSHOLM. Skibet, der tilhørte Svenska Amerikalinjen, var blandt de fartøjer, der blev beslaglagt af Maritime Commission, og det meste af besætningen var afmønstret.

Hans blik faldt på et billede på en hylde på væggen. Det forestillede ham selv stående i skibets brovinge sammen med et par af officererne. Det var knipset, den dag kaptajnen havde udnævnt ham til bådsmand. Han havde da netop rundet de 30 år, og han nåede at være om bord i næsten tre år. I langt største parten af den tid gik skibet i fast rutefart mellem Gøteborg og New York. Et par gange havde han haft mulighed til at besøge familien i Västervik, men det var efterhånden længe siden, han havde set dem. Af og til savnede han at være sammen med dem, men der blev længere og længere imellem. Og nu var det så godt som umuligt.

Efter et par kryds på Caribien var KUNGSHOLM blevet oplagt i New York, og han havde ikke kunnet få hyre med noget andet skib. Ikke før i går morges, da han på det skandinaviske sømandshjem havde hørt om blandt andet SESSAs klargøring. Da der ikke var så langt til rederiets kontor, henvendte han sig som hyresøgende. Han tog straks imod tilbuddet om at mønstre SESSA som matros, men fik også oplyst, at det var rederiet Marine Transport Line, som arrangerede forhyringer. Allerede i dag skulle han stille om bord på skibet ude i oliehavnen. Her lå det oplagt alongside PAULA fra samme rederi. Han havde sagt ja til at hjælpe med forhalingen til New York.

Han besluttede sig til at lægge det lille billede i sin søfartsbog sammen med det af forældrene og hans lillebror. Bogen kom i den køjesæk, som hans far havde fået syet til ham hos den gamle sejlmager i Västervik. Derpå snørede han sækken og tog af sted til havnen i Bayonne distriktet.

Pier 37 E, Manhattan, N.Y., tirsdag, 5. august, 1941.

Præcis klokken otte tirsdag morgen stod Henrik med sin sparsomme bagage ved gangway'en til SESSA – eller, som skibet nu hed - s/s LONGTAKER. Han havde det rigtig godt og var helt afklaret med den nye situation. Hos Tage Nielsen havde han fået oplyst, at samtlige familier derhjemme var i gode hænder – i hvert fald for så vidt angik rederiets forpligtelser over for sine faste medarbejdere. Nu kunne han koncentrere sig helt om det, der lå forude.

Varmen lå stadig tungt over New York, men temperaturerne var mere tålelige. Alligevel længtes han og sikkert alle de andre søfolk efter igen at mærke den friske havluft.

Dagene, siden han besøgte kontoret, var fløjet af sted. Han havde fået flere gøremål fra hånden. Udover at have gjort sit grej klar til udmønstring og fået skrevet et par breve, som han håbede ville nå frem, havde han givet Anna Hetlands lille urtebed en kraftig overhaling.



Han havde selv fremstillet kassen, der stod som et højbed. Materialerne hentede han i sin tid på havnen, hvor skibene efterlod brædder og andet træværk, der havde været anvendt som dunnage. Et par gamle vinduer, han fandt i pensionatets lille gård, gjorde højbedet til en mistbænk, indtil urterne var i god vækst. Fru Hetland var taknemlig for dette og var en flittig bruger af de friske urter, men hun var ikke så flink til selv at passe det. Måske, fordi hun vidste, at han tog sig af det.

Hygge i Coney Island parken

Søndag var han taget på en lille udflugt ned til Coney Islands forlystelsespark sammen med nogle af de bekendte fra den irske taverna på Hicks Street. Det havde været en god dag. Det var næsten som at tage familien med i Tivoli – men også kun næsten.

I løbet af mandagen meldte der sig lidt dystre tanker igen. Han rugede lidt over en bemærkning fra Tage Nielsen om ikke at omtale SESSA's destination til nogen.

-Kunne det tænkes, at der er tyske spioner, som opererer her, hvor jeg færdes? Ja, hvorfor ikke. Selvom ubådene strejfer rundt derude og leder efter mål, så får de nok også efterretninger om mange af skibenes bevægelser. I hvert fald har man da hørt, at de hurtigt finder ud af det, når der sendes en konvoj af sted! Nå, men det ved jeg ikke noget om, og jeg skal jo også bare passe mit job.

Han prøvede at overbevise sig selv om, at han nok så spøgelse ved højlys dag. Humøret blev meget bedre senere på dagen, da fru Hetland overraskede ham totalt. Uden at han anede noget derom, havde hun fremskaffet tresser magen til dem, der i forvejen var påsyet hans uniformsjakke. I al hemmelighed havde hun derefter monteret den ekstra stribe på ærmerne.

- Jeg syntes, du skulle være standsmæssigt påklædt til din nye hyre, var hendes forklaring. Jeg var sikker på, at du ikke selv havde tænkt så langt, vel?



s/s SESSA som nybygning fra Helsingør Skibsværft i 1936.

Han indrømmede, at det var det sidste, han ville være kommet på, og at han var meget glad for hendes initiativ. Han sov rigtig godt den nat, og var på tæerne allerede klokken seks her til morgen. Efter at have lovet sin værtinde et på snarligt gensyn, tog han af sted i en taxa.

Nu stod han så på kajen ved "sit" nye skib og så sig omkring. Jakken havde han over armen – mest på grund af varmen, men da også lidt af beskedenhed. Det skulle jo nødig hedde sig, at han var blevet høj i hatten af forfremmelsen til førstestyrmænd. Nej, nej – ikke Henrik Bjerregaard. Men lidt stolt var han dog, og han var mere end klar til at

tage fat på det, der ventede. Da han var kommet om bord, stod han lidt og så sig omkring for lige at orientere sig.

Det var med tilfredshed, han kunne konstatere, at skibet ved første øjekast var særdeles velholdt og "fit for duty". Der var - trods udpræget travlhed - orden på dækket og ved lugerne, hvor man var i fuld gang med lastningen. Det glædede ham at se, at selv rotteskærmene på fortøjningerne var nye og rigtigt anbragte.

- Nå, jeg må vel hellere se at finde "den gamle" og melde min ankomst, tænkte han.

Netop som han rakte ned efter sit grej, blev han opmærksom på en yngre sømand, der kom imod ham.

- Go'daw, styrmand, sagde den unge mand på udpræget jysk. La' mig ta' Deres grej. Så skal jeg følge Dem op til Deres kammer.

- Hvordan – jeg mener, begyndte Henrik....

Den anden pegede blot på det synlige ærme af jakken, han bar på armen.

- Striberne, styrmand!

Henrik følte sig et øjeblik en lille smule beskæmmet, men konstaterede, at det i hvert fald var en, der kunne bruge hovedet. Han fulgte efter den anden, der havde bemægtiget sig hans køjesæk og lille kuffert, mens han selv bar den mappe, der indeholdt hans personlige papirer.

- Skipperen bad mig om at holde udkig efter Dem, sagde hans nye bekendtskab. Der er ret travlt på hele skuden, og der er kun bådsen og den gamle selv til at holde øje med lastningen. Vi lastede noget i går, og i dag gik havnearbejderne allerede i gang klokken seks. Forresten, jeg hedder Knud Thomsen og er matros.

Selv om han var ægte jyde og vistnok vendelbo efter dialekten at dømme, var der ikke noget sindigt over den unge mand. Han nærmest løb op ad trapperne, selvom han havde nok at bære på. På båddækket i bagbord side skubbede han den tunge dør op og gik ind.

- Ja, så er vi her!

Han satte køjesæk og kuffert fra sig ved døren, hvorover et lille messingskilt forkyndte, at her boede 1. Styrmand.

Da de to mænd var på vej ind på kammeret, lød der en kraftig stemme bag dem.

- Nå, der er De, Bjerregaard. Velkommen om bord. De er ventet! Jeg har lidt travlt, men – vi mødes hos høkeren til 10-kaffen. OK?

Det var kaptajn Niels Nielsen, der svedig og i skjorteærmer hastede forbi dem i følge med en høj, lyshåret matros.

- Okay, nåede Henrik at svare, men da var de to mænd allerede forsvundet op ad trappen til broen.

- Ja, der er drøn på, sagde matros Thomsen. Det var forresten vores nye bådsmand ham den anden. Han er svensker, men ellers god nok.

Nå, men jeg må nok hellere se at komme ned og hjælpe til på dækket. Rart at møde Dem, styrmand og velkommen ombord.

Da den unge mand var væk, satte Henrik sig ved skrivebordet og så sig om på kammeret. Det var rigtig hyggeligt med eget lille baderum og der var vinduer og ikke køjer på forkant af overbygningen. Han konstaterede, at han var "nabo" til kaptajn Nielsen, der boede om styrbord.

Han pakkede ud og lagde på plads i skabe og skuffer. Derefter klædte han om til sit khaki-arbejdstøj og gik op på broen. Han gjorde sig hurtigt bekendt med indretningen, som i øvrigt var stort set som i de skibe, han hidtil havde sejlet med. Det var dog noget mere "up to date", konstaterede han. I bestiklukafet trak han kortskuffen ud og så, at skibet var velforsynet med søkort. Kortet over Nordatlanten lå fremme, og det så ud til, at skipperen så småt var begyndt at regne på kurs og distance.

En umiskendelig duft af frisklavet kaffe nåede hans næsebor. Den kom fra skibets radiostation, hvor han så telegrafisten tilsyneladende var ved at ordne noget ved skibets hovedsender. Det var en mørklødet mand i fyrrerne, som så ud til at vide, hvad han foretog sig. Han så op og fik øje på Henrik.

- Hello and welcome, sagde han med rigtig newyorkeraccent, you are our new firstmate, I guess?

Det bekræftede Henrik og slog over i engelsk. Telegrafisten præsenterede sig som Willy Muhammad og trak en stol frem til Henrik.

- Jeg er lige ved at justere nøglerelæet, så tag endelig plads så længe, sagde han. Tag en kop frisklavet kaffe – her er et krus.

Henrik takkede ja, satte sig og så sig om i det lille rum, som var tæt pakket med apparater. Der var lidt flere, end man havde på MARIA, og de var mere avancerede, forekom det ham. Han lagde mærke til en ny modtager af fabrikatet RCA, som var noget af det ypperste, så mon ikke skibet var helt på forkant med radiogrej.

- Sådan, sagde Muhammad, det var det. Så kan den lidt igen. Det har sikkert ikke været i brug i over et år. Ja, der bliver nok ikke så meget brug for senderen, for det meste af rejsen skal vi holde radiotavshed, men det ved De måske?

Af en eller anden grund kom dette ikke som nogen overraskelse for Henrik.

- Jeg havde en anelse, men er det virkelig så nødvendigt?

- Det er i hvert fald, hvad jeg har fået at vide af skipperen. Som han sagde, er der jo ingen grund til at reklamere for nazisterne, at "her kommer vi". Der er flere skibe, der er blevet sænket i netop Nordatlanten på det seneste, men det er jo ikke ensbetydende med, at lige vi bliver opdaget af en eller anden ubåd, vel.

- Nej, lad os ikke håbe det. Sig mig, er De amerikaner? Jeg mener, De har accent'en, men...

- De tænker på mit navn. Mine bedsteforældre indvandrede fra Libanon, men bortset fra navnet er jeg helt igennem US citizen.

Henrik syntes godt om den rolige og sympatiske telegrafist, og de talte videre en stund om forskellige emner, som vedrørte skibet. De enedes om, at så snart hele besætningen var ombord, ville de sammen udfærdige en crewliste til de forskellige myndigheder og til eget brug.

Med et "see you" gik han atter ud på broen. Mens han stod og lænede sig let mod maskintelegrafens, så han ud over forskibet, hvordan lasten af stykgods lidt efter lidt kom på plads. Her var det kraner fra land, der udførte det meste af arbejdet. På kajen lå der et temmelig stort antal træstammer, som sandsynligvis skulle udgøre dækslasten. Så vidt han kunne skønne, bestod hele den øvrige last af stykgods - vel mest af madvarer og andet til de betrængte englændere, som holdt stand på Island, og de amerikanske styrker, som ligeledes på den tid var ved at "indtage" øen..

Han gik tilbage til sit kammer, tog sin kasket og gik ud på båddækket. På agterkant af overbygningen stod han lidt og betragtede lastearbejdet her. Han kunne hurtigt forvisse sig om, hvem der hørte til besætningen og hvem, der var havnearbejdere, selvom de arbejdede i blandet flok. Han kunne kun være tilfreds med det, han så.

Klokken nærmede sig 10, så han besluttede at begive sig til hovmesterens kammer. Han fandt det på hoveddækket lige foran kabyssen, og bankede på den åbne dør. Det var der ingen reaktion på, men bag sig hørte han, at nogen kaldte. Han vendte sig og så en lidt korpulent person bærende på en kurv, som åbenbart var temmelig tung.

- Undskyld, men jeg leder efter høkeren, sagde Henrik.

- Jamen, så kan De sige, at De har fundet ham, svarede den anden på ægte københavnsk. Lige et øjeblik. Jeg må sætte dette fra mig, inden jeg dåner.

Han satte kurven på dørken inde på sit kammer, vendte sig mod Henrik og stak hånden frem.

- Poul Jensen, hovhøker, sagde han. Og velkommen om bord, styrmand. Værsgo' - trød indenfor. Som De ser, har jeg lige hentet nye forsyninger til 10-kaffen.

Han pegede ned på kurven, hvor der blandt andet var en del flasker.

- Ja, det er nu ikke meningen, at de skal tømmes her og nu, smilede han. Men, vi skal vel ha' vores bitter, ikke? Sæt Dem nu bare ned. De andre kommer nok snart.

Han fortsatte med at småsludre, imens han satte flaskerne ind i et af sine skabe. Nogle få lod han blive i kurven.

- Sådan! Nu går de vist ingen steder. Var det Bjerregaard, De hed?
Ja, det er da godt, at i det mindste nogle af os er danske. Det er mit første skib i dette rederi, og det er slet ikke så værst. Det er værre med det sammenskrab af søfolk. Og det er ikke slut endnu. I morgen kommer der flere til, siger "den gamle". Der kommer også de to andre styrmænd - en dansker og en nordmand, så dem kan man da i det mindste snakke med.

- Det er dog et værre sludrehoved, men som altid er det jo høkeren, der er den første til at vide alt, tænkte Henrik, mens han høfligt nikkede på de rette steder i hovmesterens enetale.

I mellemtiden dukkede de to øvrige deltagere i seancen op. Det var en svedig kaptajn Nielsen, der blev ledsaget af en mand i kedeldragt. Denne var åbenbart skibets førstestemester.

- Nå, Jensen, sagde kaptajnen, nu håber jeg, De har et par kolde øl til den hårdtarbejdende del af besætningen? Og Bjerregaard, sig goddag til Deres førstestemester. I har sikkert noget, I skal have drøftet, inden vi smider fortøjningerne.

Henrik gav hånd til maskinmesteren og præsenterede sig.

- Alfred Lauersen, København, svarede den anden. Og velkommen om bord, styrmand. Ja, vel skal vi da snakke sammen om bunkers og stores, kan jeg tænke mig, men lige nu skal vi ha' noget at styrke os på, ikke Jensen?

- Ja, værsgo' mine herskaber, sagde hovmesteren, som nu havde sat fire øl og en flaske Van Osten-bitter på bordet.

- Det var fa'ens, udbrød kaptajnen. Tuborg! Hvor pokker har De fået dem fra?

- Dem har jeg gemt siden jul. Nej, da vi fik proviant, skulle jeg skaffe plads til det forskellige, og da kokken og jeg flyttede nogle kasser med Budweiser øl, stod der minsandten tre æsker af de grønne - og dem sparer vi på. Det garanterer jeg, svarede han.

Mens de fire fik deres "sæt", gik snakken som altid ved "10-kaffen" om løst og fast, men mest om skibets last og destination - den blandede besætning. Ingen af dem nævnte den risiko, der var forbundet med sejlads på Nordatlanten.

- Forresten har jeg fundet ud, hvorfor de har valgt at kalde skibet for LONGTAKER, sagde kaptajnen med en lille latter. Man har måske bemærket den store stak af tømmerstokke inde på kajen. Det er telefonpæle til en lille plads, der hedder Keflavik, og det bliver dækslasten på to- og trelugen. Og de er lange! Så det må være derfor. Og Bjerregaard, havnearbejderne er næsten færdig med at laste de tre luger, så måske De lige skulle kontrollere vores amning. Vi skulle jo helst ligge lige i vandet. Og mon så ikke vi skulle se at komme videre.

Henrik kendte udmærket førstestyrmandens pligter, og han havde allerede tænkt sig ned på kajen for at kigge på amningsmærkerne.

Han takkede for skænken og forlod de andre. Ude på dækket blev han stående lidt og lod de mange indtryk fra travlheden omkring sig bundfælde sig. Først nu følte han, at han var kommet "hjem", hvor han hørte til.

Derefter tog han en runde på skibet og kiggede grundigt ned i alle laster, efterhånden som han nåede dem. Så vidt han kunne se, var alt gods, der var lastet indtil nu, forsvarligt stuvet, og han fandt ingen anledning til at blande sig.

På kajen skønnede han, at lastningen snart var tilendebragt. Det var ikke meget gods, som ventede. Der var stadig gods til både fire- og femlugen, men det ville være lastet inden fyraften, var han overbevist om.

Han forvissede sig om, at skibet var korrekt trimmet, og gik atter om bord. Først gik han helt forud i stævnen, mens han lod blikket falde på alt, hvad han passerede. Derefter gik han agterud, og han konstaterede, at der ikke var noget, der umiddelbart faldt i øjnene. Han bukkede sig dog for at samle en trækile til lugejernene op og lægge den på plads ved de øvrige.

- Det var jamen fint, lød det på syngende svensk bag ham. Tænk, om en fyllerik var faldet over den.

Henrik vendte sig og så op på den høje, lyshårede svenske bådsmand, som med et stort smil stak næven frem.

- Førstestyrmand Bjerregaard er jeg blevet fortalt, sagde han i en munter tone. Velkommen om bord på oceanlineren s/s LONGTAKER. Jeg hedder Göte Ljunggren og er matros på dette herlige fartøj.

Håndtrykket svarede fuldt ud til mandens størrelse, og Henrik måtte beherske sig for ikke at udstøde et: Av!

- Matros? Jeg er ellers blevet fortalt, at De var bådsmand.

- En bådsmand er vel også matros, ikke? Ja, jeg virker som båds, men jeg kommer nok til at deltage i søvagten af og til - jeg også, for så mange bliver vi vist ikke på dækket, at der er nok til alle tre vagter. Og så er jeg tilmed af skipperen blevet tildelt jobbet som fast rorgænger ud og ind af havn. Jo, man er skam blevet en betydende person. Vi to skal jo også jobbe sammen, ved jeg.

Og det skulle de, hvilket var helt normalt. Bådsen var førstestyrmands forlængede arm til dæksbesætningen, og sammen var det de to, der skulle tilrettelægge det daglige arbejde på dækket. De talte videre sammen om dette og hint.

- Hvor længe har De egentlig sejlet, spurgte Henrik.

- Jeg kom med en skonnert i 1924, da jeg var 15, og nu er jeg 32. Himmel og hav, så har jeg jo faret til søs i 17 år, svarede Ljunggren leende. Kanske det var på tide at finde et arbejde på landjorden? Nej, det bliver nok ikke til noget. Det her er jo det eneste, jeg kan.

- Ja, vi må nok blive ved vores, sagde Henrik, selvom jeg i disse tider gerne ville have været i Danmark. Nå, men vi må vel hellere finde tilbage til arbejdet, ikke?

- Selvsagt, svarede den anden, og forsvandt ud på fordækket, hvor lasten nu var om bord og lugerne klar til at blive forsvarligt skalket.

Ved 3-lugen stod kaptajn Nielsen og førstemester og talte med en tredje. Kaptajnen vinkede Henrik til sig og præsenterede ham for skibets 2.mester.

- Robert Mørch, sagde denne og gav styrmanden hånden. Velkommen til.

- Nå, har De fået set lidt mere af skibet, Bjerregaard, spurgte kaptajnen.

- Ja, nu mangler jeg vist bare at se maskinen, smilte Henrik.

- Det skal De være så hjertelig velkommen til, sagde 1.mester. Skal vi sige en gang i morgen?

- Det er en aftale, sagde Henrik.

Klokken nærmede sig 12, og kaptajn Nielsen foreslog, at man gik til middag.

- Jeg har aftalt med høkeren, at vi for en gangs skyld spiser i officersmessen, da vi er så få.

Som sagt, så gjort. Det passede Henrik fint, for så fik han en dag mere til at vænne sig til at spise i salonen sammen med skipperen og 1.mester. Der sad allerede tre mand bænket i messen, da de øvrige trådte ind. Telegrafisten havde han jo stiftet bekendtskab med og Henrik nikkede til ham, mens han gav hånd til de to andre.

Den første, han hilste på, var en ældre norsk mand, der præsenterede sig som 3.mester Christiansen. Den sidste var en svensker. Han hed Johan Alm og var maskinassistent.

- Det bliver vist den rene sprogforvirring, tænkte Henrik. Nå, men så har jeg da vist mødt det meste af maskinbesætningen.

En messemand i 40års alderen betjente dem. Det var en brite, som var fastboende i New York, men som havde taget hyren for via Island at komme hjem til England og deltage i krigen. Det havde to andre englændere ligeledes gjort. Man fortalte ham, at man indtil nu også havde to portugisere som kullempere i maskinen, og en portugiser på dækket - en befaren matros. Så det var i sandhed en blandet besætning, som Tage Nielsen allerede havde fortalt ham. For at det ikke skulle være løgn, var kokken belgier, og der var desuden en canadier og en spanier på mønstret.

Der blev ikke talt så meget ved bordet, og alle spiste hurtigt for at komme tilbage til arbejdet. Henrik fik lyst til at hilse på kokken, inden han igen skulle ud på dækket og kontrollere lastningen.

Det fik han dog ikke meget ud af, for bemeldte kok havde mere end nok at se til. Han stod lidt uden for halvdøren til kabysen og betrag-

tede kokken, der jonglerede med pletter og pander. En ung mand gik ham til hånde, og ingen af dem ænsede Henriks tilstedeværelse.

- Nåja, der bliver rig lejlighed til at hilse på ham senere, tænkte han og gik i stedet ud foran overbygningen og så nærmere på de tre forreste laster.

To- og trelugen var skalket og allerede så godt som dækket af de store tømmerstokke, der skulle udgøre telefonpæle på Island.

Han kantede sig frem til 1-lasten og kunne konstatere, at her var der lidt plads i overskud. Halvdelen af lugen var allerede dækket af lugeplanker, og på disse var der placeret noget, der for ham at se, var et par mindre redningsflåder. Det viste sig at være tilfældet, og da han begyndte at se nærmere på dem, dukkede Ljunggren op i følge med en lidt mørklødet, yngre matros.

- Halløj, styrmand, lød Ljunggrens friske røst. Ja, de er lige blevet hevet om bord, så vi må vel hellere se at finde ud af, om det er noget, der kan bruges. Ham der, fortsatte han, er matros, og han er portugiser. Joao Correia, hedder han, og han er slet ikke nogen dårlig sømand. Han har sejlet med de store fiskeskonnerter på Grønland – jo, jo – han har pisset i saltvand, må jeg sige.

Henrik nikkede til matrosen, som så en smule træt ud.

- Han fyldte 25 i går, forklarede Ljunggren, så det blev vist sent, inden de kom til køjs. Han har et par landsmænd om bord, så de fik nok et enkelt glas muskatel for meget. Nå, skal vi se på de flåder?

- Jeg tror, vi venter, til vi er kommet til søs, svarede Henrik. Når først vi får klaret op på dækket, kan vi se, hvor vi skal placere dem. Forhåbentlig får vi ikke brug for dem.

- Jaja, men – man skal aldrig sige aldrig, svarede bådsen. Men foreløbig sætter vi en på hver side af lugen. De er jo ikke større, end vi kan løfte dem med spillet der.

- Nej, store er de i hvert fald ikke, sagde Henrik. De er vel nærmest beregnet til at opholde sig på nogle timer. Har vi forresten en tømmermand?

- Ja, svarede Ljunggren, en helt ung mand. Canadier. Han hedder Bill.

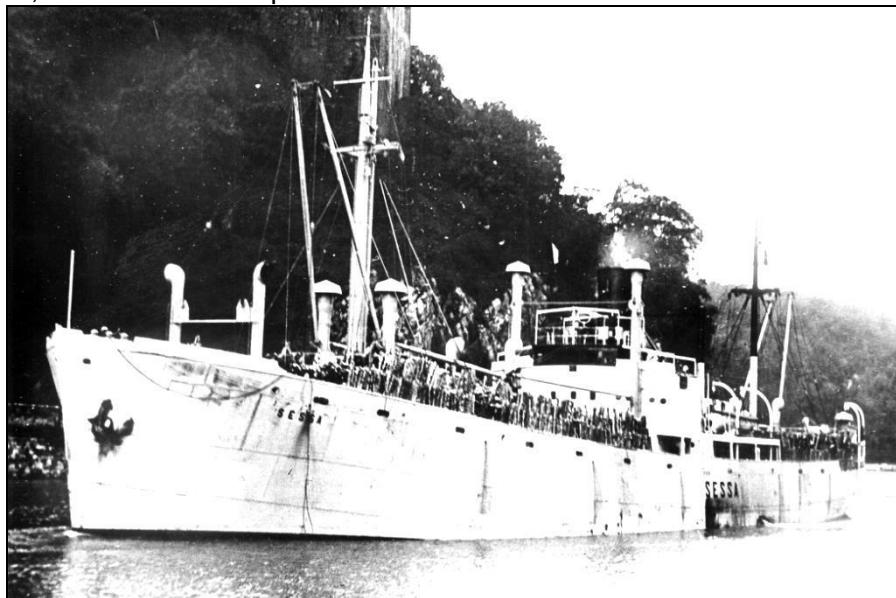
Da Henrik gik agterud mod poop'en for at finde tømrershoppen, konstaterede han, at lastningen af fire- og femlugen var ved at være tilendebragt, og at folkene så småt var gået i gang med oprydningen, inden lugerne ville blive skalket.

Han blev han opmærksom på en ung mand, som var i gang med sortere i nogle store malerspande. Han gik ud fra, at dette var den matros, som var udnævnt til tømmermand.

- Hello, hedder De Bill, spurgte han på engelsk.

Den anden nikkede og stak hånden frem.

- Ja, William Dwyer, men kald mig gerne Bill. Og De er nok vores 1.styrmænd. Velkommen om bord. Ja, jeg er ved at rydde lidt rundt, sagde han. Det ville blive et værre rod, hvis vi løb ind i noget dårligt vejr, sådan som det hele var placeret. Jeg vil se at få sprosset dem af, så de ikke ender på dørken.



En lidt "brugt" SESSA på arbejde under varmere himmelstrøg længe før US Maritime Commission beslaglagde skibet.

- Det kan jeg kun være enig i, svarede Henrik. Tror De, at De kan finde en tommestok, jeg lige kan låne?

Det kunne den unge matros, og bevæbnet med en sådan gik styrmændene nok en gang ud på fordækket og hen til den ene af de to nye flåder. Han målte den til at være 210 cm på hvert led og altså lidt mere end 4 kvadrater. Den var bygget op på 8 tøndeaftige beholdere, og dækket bestod af planker med et par cm mellem hver. Under disse så han, at der var en ikke ret stor vandtank, ligesom en anden tank var beregnet til "beskøjter". Langs de to sider var der bygget en slags bænk, hvorpå en voksen mand lige kunne ligge udstrakt. Under den ene "bænk" var der en lidt større tank med plads til andet udstyr.

- Ikke meget plads at røre sig på, tænkte han, mens han håbede, at de to flåder aldrig skulle i brug.

Han gik tilbage til tømrershoppen, hvor den unge matros var ved at være færdig med sin oprydning. Han takkede for lånet af tommestokken. Normalt blev arbejdet som enten tømrermand eller lampemand

tildelt lidt ældre søfolk, så det undrede Henrik lidt, at man havde valgt en helt ung til dette job.

- Sig mig, henvendte han sig til Dwyer, hvordan går det til, at så ung en mand som De er blevet overdraget jobbet som tømmemand.

- Det var nok, fordi jeg kom til at sige, at jeg er opvokset ved min fars lille bådeværft på North Saskatchewan River – der, hvor den løber gennem Edmonton. Så jeg har altså fået det ind med modermælken. Jeg er nok født til at være træmand.

- Hvor gammel er De egentlig, spurgte Henrik.

- 22, svarede den unge mand med et smil, men det bærer jeg da godt, ikke?

- Jo bestemt, svarede Henrik og var fornøjet med nok en god mand på dækket. Well, det var hyggeligt at møde Dem. Vi ses jo nok snart, når vi kommer i søen.

Da skibet efterhånden var ved at være tillastet, fandt han det påkrævet nok en gang at checke amningen, så han gik ned på kajen. Arbejdet foregik nu i et mere afdæmpet tempo. Havnearbejderne var i færd med oprydningen, og de store kraner stod mere eller mindre stille.

Han kontrollerede amningen både for og agter, og desuden fik plim-sollermærkerne midtskibs også et check. Det så ud til, at skibet var rimelig tæt på at være lastet helt ned efter mærkerne at dømme, men på den anden side, så var vandet i East River vel nærmest brakvand. Det måtte man også tage højde for; det ville helt sikkert blive udlignet, når man kom ud på Atlanten. Han bestemte sig for, at amningen var forsvarlig.

- Gad vide, hvor langt hen på dagen, vi er kommet, tænkte han og så på sit ur. Allerede tre. Ja, så tror jeg, jeg vil se, om jeg kan bjerge mig en kop kaffe.

Inden han var nået om bord, hørte han kaptajn Nielsen kalde oppe fra bagbord brovinge.

- Halløj Bjerregaard, kommer De ikke lige her op. Vi skal tale lidt sammen.

Henrik vinkede bekræftende. Da han var kommet op på broen, tog kaptajnen ham ind i bestiklukafet, hvor han bad ham tage plads i sofaen. Det var den, kaptajnen kunne benytte, når hans tilstedeværelse på broen var påkrævet i længere perioder som for eksempel i tæt tåge. På det tilhørende lille bord stod allerede en kande kaffe og en friskbagt kage.

- Lad os smage på kokkens hjemmebagte. Jeg garanterer for, at det er velsmagende. Jeg tror, vi har fået en rigtig god kok i den der belgier. Han er ikke let at snakke med, men med lidt fingersprog og lidt engelsk finder vi altid ud af det. Det er nok høkeren, der har det svæ-

rest med det. Nok om det. Nå, nu er der vist faldet lidt ro over skibet. Det er lige før, vi er færdiglastet. Hvad synes De om det hele?

- Godt, svarede Henrik, ganske enkelt godt. De folk, jeg har truffet indtil videre, har alle gjort et godt indtryk. De ser ud til at vide, hvad de har med at gøre. Og skibet – uanset, hvordan det arter sig i søen – ser også rigtig godt ud. Man har passet det godt, mens det har været oplagt. Jo, der er ikke noget at komme efter.

- Ganske enig, sagde kaptajnen. Men jeg kunne nu godt have brugt en styrmand mere i dag. Det var godt, at De kunne aflaste mig lidt. Jeg fik ellers god hjælp af bådsen, som i den grad kan sit kram..

- Ja, jeg har talt lidt med ham også, sagde Henrik, og mit indtryk er det samme. Hvornår kommer resten af besætningen?

- Der kommer to styrmænd i morgen. 3.styrmænd er norsk, mens 2. styrmænd er en af rederiets egne. Han har senest været i MARNA - et af vore søsterskibe, som De ved, så han føler sig nok hjemme her. Desuden kommer der nok lidt flere dæksfolk. Det håber jeg da.

- Vi bliver altså stort set fuldtallige på dækket, sagde Henrik. Det lyder godt, så kan vi begynde at gøre søklar allerede i morgen tidlig.

- Ja, men det bliver nok på en lidt anderledes måde denne gang.

Henrik så spørgende på sin kaptajn.

- Jo, både De og jeg ved udmærket, at den rejse, vi skal ud på, godt kan blive særdeles farlig, ikke? Ikke alene risikerer vi at få en af prøjsernes ubåde på halsen, men det sker jo også, at der driver store isfjeld rundt på de kanter. Og tåge undgår vi nok heller ikke, og *det* kan godt blive et problem, når vi ikke tør bruge tågehornet. Det bliver noget med fol på skærpet udvig. Endelig er det jo en rute, hvor vi konstant risikerer at løbe ind i rigtig dårligt vejr. Men – nu skal vi jo heller ikke male fanden på væggen. Det kan være, det bliver ren lystsejlad, hvem ved? Alligevel vil jeg have bådene gjort helt op to date og klar til at sætte i søen.

- Jeg kan godt se, at vi må gøre lidt ekstra ud af det, sagde Henrik. Det tager jeg fat i straks efter morgenskaftning.

- Jeg har også tænkt på ruten, vi skal vælge, fortsatte kaptajn Nielsen. Mon ikke det ville være klogt at holde os nogenlunde tæt på kysten, til vi når op på højde med St.Johns og derfra op mod Kap Farvel? Der er risikoen for at møde uventede "gæster" knapt så udpræget.

- Det er jeg absolut enig i, svarede Henrik, også selv om det måske betyder lidt flere mil på loggen.

- Nej, det betyder ikke noget på den rejse. Men – det ser vi på, når vi har kvittet lodsens ved Sandy Hook.

De talte lidt videre om blandt andet det, der nok lå dem begge mest på sinde, nemlig familierne hjemme i Danmark. De trøstede hinanden med, at "intet nyt er godt nyt".

Da Henrik forlod broen, tog han sig nok en gang ud på fordækket. Han havde fået lyst til at se, hvordan der så ud i forepeak'en –det aflukke, der lå agten for ankerkæderne. Der havde "dækket" en del af sit stores. Ikke fordi, han troede, at der ikke var, hvad der skulle være. Han ville dog gerne ved selvsyn se, om der manglede noget væsentligt. Det så ikke ud til at være tilfældet. På vej tilbage løb han på hovmester Jensen, og han spurgte om denne havde fået udførselsvarerne ombord.

- Ikke alle, styrmand. Var der noget særligt, De havde i tankerne?

- Ja, pibetobak. Jeg ryger Edgeworth. Den blå!

- Det noterer jeg med det samme. Så kan vi nå at få det med i morgen. Det er det i blikæskerne, ikke?

Henrik bekræftede og belavede sig på at gå, men hovmesteren stoppede ham.

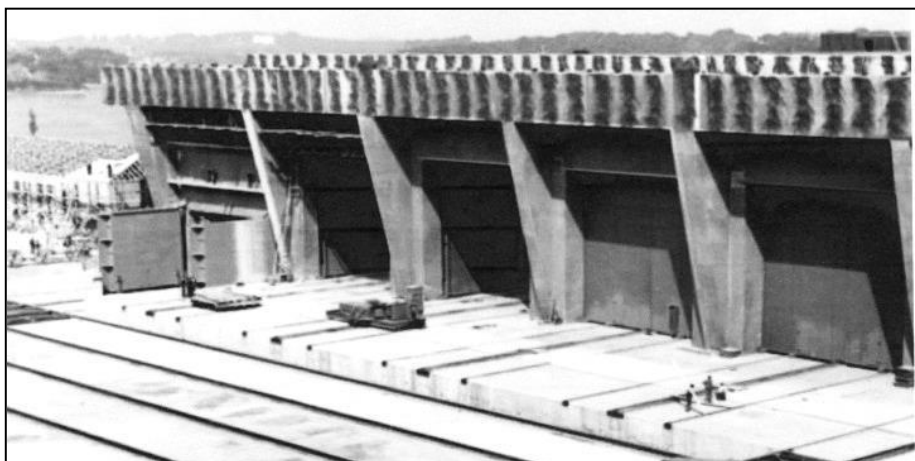
- Vent nu lidt, Bjerregaard, vi har jo knapt nok talt sammen. Skal vi ikke ta' en øl?

- Nej tak, jeg har lige siddet hos skipperen og fyldt mig med kaffe og kage. Og vi skal vel også snart spise?

- Nåja, men OK, så venter vi. Der bliver vel også tid til snak senere. Jamen, vi ses!

Henrik var mildt sagt ikke oplagt til at høre på hovmesterens talestrøm netop nu og fortrak til sit kammer. Her skiftede han til dagligtøj og fandt vej til salonen et dæk nede. Aftensmåltidet, som han indtog i selskab med skipperen og 1.mester, var hurtigt overstået. Tilbage på kammeret satte han sig ved sit skrivebord og begyndte at notere så mange navne og stillinger ombord, som han umiddelbart kunne huske. Listen blev ikke ret lang, men blev dog en begyndelse. Efter at have nydt en pibe tobak, tog han sig en runde på dækket. Han kontrollerede om alle fortøjninger var i orden, og om alt så normalt ud. Trætheden begyndte at melde sig, ligesom de mange indtryk, man altid får, når man mønstrer et nyt skib, var ved at bundfælde sig. Han gik til køjs allerede før klokken ti og faldt straks i søvn.

L'Orient, Frankrig, onsdag d. 6. august, 1941.



Keroman bassen set fra landsiden

I dok nummer to på nazisternes store ubådsbase ved Keroman var der travlhed fra morgenstunden. Den 1400 tons tunge U38 var næsten klargjort til et længere patruljetog i Nordatlanten.

Siden midt i juli havde ubåden ligget i dokken og var blevet ført op til standard med lidt reparationer her og der, og maskineriet havde fået en kraftig overhaling. Kaptajnløjtnant Heinrich Liebe, et af Hitlers bedste ubåds-esser havde overladt kommandoen til sin efterfølger, Fregatkaptajn Heinrich Schuch.

U38 blev søsat i 1936 og var en type IX, som hørte til de oceangående ubåde med stor aktionsradius. Den havde kapacitet til i alt 32 torpedoer og var desuden udstyret med luftværnskanoner på dækket. Med Liebe som fører havde U38 hidtil sænket 34 skibe af forskellig nationalitet, hvilket gjorde den til en af de allieredes mest frygtede modstandere.

Med sine 4.400 hk kunne det 76 meter lange skib uddykket holde en fart på 18.2 knob, mens den i neddykket tilstand klarede 7.7 knob leveret af 1000 hk elektromotorer. Den var operationsdygtig ned til 100 meters dybde, og i passiv tilstand kunne den holde sig på en dybde af 230 meter

Den havde seks torpedorør under vandlinjen, hvoraf fire var placeret i boven og de to andre i agterskibet. Besætningen svingede lidt mellem 48 og 56 personer alt efter patruljens forventede varighed.

Heinrich Schuch regnede med, at den forestående patrulje ville blive på lidt over en måned afhængig af blandt andet vejret og besætningens psykiske tilstand.



Søsterskibet, U37 under bygning ved Bremen

Den sidstnævnte faktor havde i enkelte tilfælde været årsag til afbrudte aktioner.

Han havde nu i en årrække været rådgiver ved Flådehovedkvarteret og anså dog ikke dette for at være et større problem, da han havde stor erfaring med netop håndtering af mandskabsproblemer.

Ud på dagen kunne han konstatere, at ubåden var ved at være klar til afsejling. Bunkerolie til dieselmotorerne var på plads, og elektromotorerne var afprøvet. Der var bragt rigeligt med proviant om bord, og besætningen, hvoraf hovedparten var erfarne ubådsfolk, havde indtaget deres pladser. Det var tid til at tage afsked med familierne og andre, der havde taget opstilling langs dokkens betonvægge. Med et afdæmpet "Sieg Heil" fra ubådsfolket gled U38 stille ud af dokken og videre ud i Biscayen med kurs syd om Irland mod Nordatlanten.

Pier 37 E, Manhattan, New York, onsdag d. 6. august, 1941.

Omtrent samtidig med, at U38 var ved at være klar til afsejling fra L'Orient, tørnede Henrik Bjerregaard ud af køjen og gjorde sig i stand til dagens dont. Efter en tur under bruseren, fandt han en kedeldragt frem, da han forventede lidt manuelt arbejde i løbet af dagen. Klokken var nærmere sig seks, så han regnede med at kunne bjerge sig en kaffetår hos kokken. På gangen uden for sit kammer løb han på den portugisiske matros, Correia, som åbenbart havde haft nattevagten. Han var i gang med sin sidste runde, der bestod i at "trække" ure, som var placeret på strategiske steder rundt i skibet. Således holdt man øje med, om alt var normalt. Han hilste matrosen med et "Good morning!" og fortsatte mod kabyssen. Da han nåede den, var der god gang i både kokken og hans hjælper. Nu fik han så lejlighed til at møde den omtalte belgier, der i øvrigt ganske åbenlyst stod og målte ham med et spørgende udtryk. Henrik kom i tanker om, at han jo var i kedeldragt, så han skyndte at præsentere sig.

I første omgang lod det ikke til, at kokken forstod, at det var skibets nye næstkommanderende, han stod over for, men med lidt god vilje og hjælp fra medhjælperen lykkedes det. Så var der lige pludselig ikke det, kokken ikke ville gøre for at glæde styrmanden. Han beordrede hjælperen, englænderen Glover til at fylde en kaffekande, mens han selv smurte nybagte boller til Henrik. Denne takkede for maden, mens kokken på en blanding af fransk, flamsk og gebrokkent engelsk, lod ham forstå, at han nårsomhelst var velkommen i kabysen.

Henrik tog morgenmaden med sig til sit lille dækskontor, og mens han konsumerede den, lagde han planer for dagen. Først skulle han mødes med bådsmænd Ljunggren og sætte denne i gang med at gøre søklar. Senere ville han sammen med telegrafisten få udfærdiget den crewliste, og hvis han nåede det, begynde på en storesliste for dækket.

Mens han skænkede den sidste kop kaffe, stod Ljunggren pludselig i døren.

- Guds fred og godmorgen, styrmand, hilste han hjerteligt. Nå, er vi klar til at rykke?

- God morgen selv, Ljunggren, svarede Henrik. Ja, det er jeg, og jeg vil gerne, at vi starter med at surre dækslasten grundigt. Og derefter skal vi have klaret dækket op for og agter. Jeg så, at der lå en del dunnage, som vi vist roligt kan lægge ned på kajen. Jeg vil også gerne, at De og jeg lige tager et check af forepeaken og kabelrummet. Jeg var der kort i går, og der så ikke umiddelbart ud til at mangle noget, men for en sikkerheds skyld.

- Helt enig, svarede bådsmanden, jeg erindrer ikke, at jeg nogensinde har truffet en skibshandel til søs, så hvis vi mangler noget, kan vi nå det endnu inden lukketid.

Henrik trak på smilebåndet og gik med Ljunggren ud på dækket. Netop som de var ud for gangway'en, standsede en hyrevogn nede på kajen og en passager stod ud. De betragtede ham, mens chaufføren fandt hans bagage, en køjesæk og en lille kuffert. Selv stod han med en sammenklappet paraply under armen. Da han havde afregnet med chaufføren, hankede han op i sit grej og gik op ad gangway'en.

- Han der, sagde Ljunggren, han er garanteret nordmand og fra Bergen.

- Hvordan i alverden kan De dog sige sådan noget, spurgte Henrik undrende

- Jo, skipperen sagde i går, at der ville komme en norsk styrmand – en voksen mand, og han der ser ud til at nærme sig de halvtreds. Og da det altid regner i Bergen, må han være derfra. Paraplyen, styrmand – paraplyen!

Nok en gang måtte Henrik smile af den gemytlige svenskers sjove bemærkninger. Han bad Ljunggren om at tørne folkene til og begynde med dækslasten, da han følte sig forpligtet til at tage sig af den nyankomne styrmand. Da han havde hilst på ham, fortalte denne, at han var den nye tredjestyrmand og at han hed Hans Larsen. Selvfølgelig havde Ljunggren ret i, at han var fra Bergen.

Henrik fik ham installeret på det rette kammer og bad ham melde sig hos kaptajnen, når han havde fundet sig lidt til rette. Derpå gik han atter på dækket, hvor folkene allerede var godt i gang med at surre de mange telefonpæle. Han gav en hånd med, og snart var pælene forsvarligt sikret. Det var blevet tid til "10-kaffen". Det var i dag henlagt til 1.mesters kammer, hvor denne, kaptajnen og hovmesteren allerede var ved deres VanOsten bitter og en Budweiser.

- Godmorgen, d'Herrer, hilste Henrik. Jeg kommer vel ikke for sent?

- Nej, De når det nok, Bjerregaard, sagde kaptajnen. Slå røven i sædet og fortæl, hvordan det går på dækket.

- Det går ovenud, capt'n. Jeg tror, vi er helt søklar inden middag.

- Så tror jeg, De får tid til at kigge ned til mig i maskinen, indskød 1.mester.

- Jeg skal nok være der, svarede Henrik. Nå, Jensen, fik De fat i tobakken?

- Ja, svarede hovmesteren, til rigelighed. Og jeg har også fyldt slopki-
sten gevaldigt op med undertøj. Skibshandleren havde en masse forskelligt, som han skulle have ryddet ud i, så jeg fik det billigt. Der var også lange underhylere imellem, så vi er forberedte på turen til Island. Det er ellers en gemytlig fætter, ham skibshandleren. Mens vi kørte op til forretningen, spurgte jeg ham, hvor lang tid det ta'r at byg-

ge en af de store skyskrabere. "Det kommer an på hvor høj. Hvilken en mener du?" "Den der for eksempel", sagde jeg. "Den? Den var her da ikke i går", sagde han så. Hvad mener I om sådan en slagfærdig fyr, spurgte hovmesteren de andre.

- Tja, sagde kaptajnen, den var god, da jeg hørte den første gang, men det bliver lidt trivielt, når man hører den for 23.gang!

Det lo de alle lidt af, og Henrik nød den afslappede stemning, der var omkring bordet. I det hele taget syntes han, at der var ved at opstå en god atmosfære i hele skibet, hvad han tog som et særdeles godt tegn. Da man var færdig med "kaffen", gik han ud på fordækket for at finde Ljunggren. Han fandt ham i forepeaken, hvor han allerede var i gang med at kontrollere beholdningen af stores. De kunne begge konstatere, at der var alt, hvad man kunne forvente at finde.

- Ja, men nu har kareten jo også været oplagt i mere end et år, så det er nok begrænset, hvad man har haft nødig at bruge, fastslog Ljunggren.

Det samme mente Henrik, og der var ingen grund til at bruge mere tid på det, så han lod bådsmanden fortsætte arbejdet med at gøre søklar. Selv begav han sig ned i maskinen. Han var spændt på at se, hvor meget anderledes dette maskineri var i forhold til det, han kendte fra MARIA. 1.mester kom ham straks i møde, da han var kommet ned af lejderen. Han viste stolt Henrik rundt og forklarede så meget om maskineriet, at styrmanden til sidst ikke kunne kapere mere. Især var mesteren stolt af fyrpladsen, som var temmelig avanceret i forhold til den, der fandtes i andre dampskibe. Der var betydelig bedre plads, og selve rummet var godt ventileret. Jo, her havde både fyrbødere og kullempere fået væsentligt bedre forhold.

Da han igen kom på dækket, mødte han hovmesteren, som kunne fortælle, at der var kommet flere folk om bord. Det viste sig at være 2.styrmand og et par matroser. Han tog trapperne op til radiostationen, hvor Muhammad kunne fortælle, at de senest ankomne var 2.styrmand og to matroser. De to sidstnævnte begge briter.

Inde fra radiostationen kunne han høre stemmer fra bestiklukafet, og da han kom derud, fandt han kaptajnen i samtale med en anden.

- Nå der er De, Bjerregaard, sagde kaptajn Nielsen. Kom og hils på Deres 2.styrmand.

Det gjorde han, og den anden præsenterede sig som Jørgen V. Petersen fra Stubbekøbing.

- Åh, det er Dem, som kommer fra MARNA. Det er godt. Så er De jo kendt med skibet på forhånd, sagde Henrik.

- Det tror jeg nok, smilede styrmand Petersen. Hvor skal jeg begynde?

- De kan for eksempel begynde med at installere Dem på kammeret – og så tror jeg, det er ved at være middag, ikke?

- Det lyder godt. Jeg er også lidt brødflov.
- Ja, men så er vi altså fuldtallige, hvad styrmænd angår, sagde kaptajnen. Vi mangler vist bare et par folk i maskinen og på dækket. Dem får vi. Og hvordan går det med at gøre skibet søklart, Bjerregaard.
- Fint, svarede Henrik. Der bliver måske lidt opklaring hist og her, når vi er kommet i søen. Blandt andet skal vi have bådene og de to små flåder gået efter. Så for min del kan vi godt lade gå for og agter.



Times Square i 1941

- Det bliver så ikke i dag, sagde kaptajnen. Jeg har lige fået besked fra befragteren, at man har en ladning varer til Reykjavik og en forespørgsel om, hvorvidt vi har plads til lidt mere. Det skulle dreje sig om en 26-28 tons.
- Vi har stadig lidt plads i 1.lugen, så hvis det ikke fylder alt for meget, tror jeg, det går. Hvornår kommer det?
- I morgen. Men lad os nu få noget i skrutten. Jeg er sgu også ved at føle lidt hunger.

Resten af dagen gik med papirarbejde for kaptajnens vedkommende, mens Henrik satte folkene i gang med at klargøre 1-lasten til den

følgende dag. Derefter fik han og Muhammad føjet lidt flere navn til listen over besætningsmedlemmer.

Vejret var stadig sommerligt med en temperatur omkring 25 grader, og efter aftenmåltidet gik han og 2.styrmanden en tur på havnen og langs med East River, mens de talte om almindelige dagligdags ting. Det viste sig, at de havde flere fælles bekendte i rederiet.

Begge glædede de sig over, at de nu endelig kunne få saltvand under kølen efter så lang tid i havn. Selv om de aldrig blev "færdig" med New York og alle byens mange seværdigheder, så de frem til en anden hverdag. En de kendte og holdt af.

Tilbage på skibet bød hovmester Jensen på en "night cap", som efter hans mening måtte være god at sove på. Da Henrik gik til køjs denne aften, følte han sig rigtig godt tilpas og lykkelig over igen at få lov til at udføre meningsfyldt arbejde.

Rosengårdsvej, Odense, torsdag 7. august, 1941.

På 1.sal i sin søster og svogers hus var Karen Bjerregaard i færd med at give sin lille datter morgenmad, da søsteren Ella kom op med et brev.



Karen Bjerregaard

- Godmorgen. Her skal du se. Du har fået brev fra rederiet, sagde søsteren og tog sig straks af lille Sonja.

Karen skyndte sig at åbne brevet. Det var underskrevet af en person i "Oversøisk Afdeling", som indledte med at fortælle, at man fra New Yorker-kontoret var blevet underrettet om, at såvel kaptajn Nielsen som 1.styrmand Bjerregaard nu var påmønstret s/s SESSA. Skibet var blevet beslaglagt af den amerikanske regering og havde fået navneforandring til s/s LONGTAKER. Der fulgte ligeledes en adresse på et amerikansk firma, hvortil breve kunne

sendes og, at skibet efter den første rejse nok ikke kunne forventes at være tilbage i New York før om halvanden måneds tid.

Hun blev varm om hjertet ved på denne måde at høre nyt om sin elskede Henrik, men samtidig lidt bekymret over, at hun ikke havde hørt fra ham selv. Hun var sikker på, at han havde skrevet, men var også klar over, at post fra udlandet ikke altid nåede frem under de herskende forhold.

- Gade vide, hvor de er på vej hen, tænkte hun. Bare de ikke skulle over Nordatlanten, for det, havde hun både læst og hørt om, var det værst tænkelige farvand.

- Nå, hvad stod der i brevet, spurgte søsteren. Var det godt nyt.

- Både og, svarede hun. Henrik er kommet til søs igen efter mere end et år, og han er blevet 1.styrmand. De skriver ikke noget om, hvor han skal sejle, men han kommer nok ikke i nærheden af Danmark.

- Hvor længe er det egentlig, han har været ude denne gang? Det er da vist snart to år, siden vi så ham sidst.

- Det er nøjagtig to år, siden han mønstrede MARIA, og han var kun i Danmark en gang, inden de begyndte på Nord- og Sydamerika, så det nærmer sig to år, ja, svarede Karen. Gad vide, hvornår han får en chance til at komme hjem. Bare de dog snart kunne få ram på ham Hitler.

- Det tror jeg ikke, du skal regne med, sagde søsteren. Og der er nok en lille pige, der absolut ikke kan huske sin far, når engang han vender hjem.

- Nej, men det kommer hun til. Det håber jeg i hvert fald, men lad os nu først få ham hjem.

Og dermed begyndte endnu en af disse efterhånden lange, ensomme dage for den unge mor og den lille Sonja iblandet et stille håb om snart at se en ende på krigens genvordigheder. Det var dog en lille opmuntring, at hun nu – ganske vist fra trediemand – hørte nyt om sin kære mand.

Pier 37 E, Manhattan, New York, torsdag 7.august, 1941.

Henrik tørnede ud til en dag med strålende sol og en temperatur, der allerede ved syvtiden var på 22 grader. Da han sad ved morgenbordet i salonen, dukkede først kaptajnen og senere 1.mester op.

Kaptajn Nielsen fortalte, at han i løbet af formiddagen tog op på kontoret for sammen med Tage Nielsen at aflægge konsulatet et besøg. Desuden kunne han fortælle, at der inden længe ville dukke nok et par folk op, så man ville ende med en besætning på i alt 27 mand. Uanset hvilken nationalitet, man havde givet skibet, var det dog dansk. Ikke desto mindre var kun 7 mand af besætningen danske.

Straks efter morgenmåltidet gik Henrik til matrosmessen, hvor han fandt Gøte Ljunggren, som faktisk selv var på vej til at henvende sig til styrmanden. Sammen med et par matroser gik de i gang med at gøre 1-lugen klar, så de kunne laste den ekstra sending varer til Reykjavik. Den stod allerede på kajen, og en af de store kraner var kørt i stilling, så lastningen kom hurtigt i gang. Henrik satte 2.styrmænd Petersen til at overvåge arbejdet, så lasten blev behørigt stuvet og sikret mod slingerage.

Han sprang den sædvanlige "10-kaffe" over, da der var ankommet to nye besætningsmedlemmer. Maskinmesteren havde nævnt, at han stadig manglede to kullempere, og han regnede med, at det var dem, der kom. Det viste sig at være de to portugisiske lempere, så Henrik tog imod deres papirer, inden de gik med 1.mester.

Han fandt telegrafisten i officersmessen, og efter en hurtig kaffetår gik de sammen til radiostationen. Her samlede de alt, hvad der var afleveret af søfartsbøger, pas og andre identifikationspapirer. Efter en times tid havde de fået konstrueret en crewliste, som fik følgende udseende:

Kaptajn	N. J. L. Nielsen. Tarup, Danmark.	Dansk	42 år
1.styrmænd	H. K. Bjerregaard Odense, Danmark.	Dansk	37 år
2.styrmænd	J.V. Petersen Stubbekøbing, Danmark.	Dansk	25 år
3.styrmænd	K.A. Larsen Bergen, Norge.	Norsk	45 år
Telegrafist	W. Muhammad New York	Amerikansk	44 år
Bådsmand	G.L.T. Ljunggren New York	Svensk	32 år
Matros	K.M. Thomsen Brovst, Danmark.	Dansk	21 år

Matros	S.W. Jønsson Reykjavik	Islandsk	20 år
Matros	W. Dwyer Edmonton, Canada.	Canadisk	21 år
Matros	J.de Oliveira Correia San Paio, Portugal.	Portugisisk	25 år
Letmatros	H. Granick Stepney, England.	Britisk	26 år
Letmatros	J. Ryan London, England.	Britisk	20 år
1.mester	A. Laursen København, Danmark.	Dansk	44 år
2.mester	R.S. Mørch Skjern, Danmark.	Dansk	30 år
3.mester	H. M. Christiansen Haugesund, Norge.	Norsk	58 år
Assistent	J. Alm New York	Svensk	28 år
Fyrbøder	F. Lecue Bilbao, Spanien.	Spansk	22 år
Fyrbøder	R.J. Oliveira San Paio, Portugal.	Portugisisk	26 år
Fyrbøder	A.L. Marques Agaia, Portugal.	Portugisisk	41 år
Kullempær	T. Adils Reykjavik	Islandsk	34 år
Kullempær	J. Thomes Portugal.	Portugisisk	38 år
Kullempær	B.B. Verissimo Pinjad, Portugal.	Portugisisk	48 år
Hovmester	P. Jensen København, Danmark.	Dansk	33 år
Kok	E.L.F. Berger New York	Belgisk	40 år
Koksmath	G. Glover New York	Britisk	36 år
Messedreng	J. Budge New York	Britisk	40 år
Kammerdreng	A. Devaney New York	Britisk	26 år

Muhammad renskrev denne liste med gennemslag, så originalen kunne afleveres til det nye rederi, og skibet selv fik et par kopier.

Henrik åndede lettet op, da dette for ham lidt usædvanlige arbejde var færdigt. Selv beholdt han det papir, hvor de to havde håndskrevet listen – med diverse udstregninger og rettelser. Den var altid god at have for alle tilfældes skyld.

Inden middagen gik han en tur på dækket for at se, hvordan det gik med lastningen. Det gik efter planen og så ud til at være færdigt inden eftermiddagskaffen. Kaptajnen kom tilbage med besked om, at alt var klaret med såvel konsulatet og rederikontoret. Nu manglede bare ”Bill Of Lading” og andet fra Marine Transport Line.

Kl. 15 var lastningen færdig, og folkene gik straks i gang med at skalke 1-lugen. Først kl. 17 kom de ventede papirer og endelig var s/s LONGTAKER klar til afgang.

Henrik gik i boven, 2.styrmænd agter og kaptajnen og 3.styrmænd var på broen med lodsens. Ljunggren stod til rors og en slæbebåd var klar agter. Kaptajn Nielsen gav ordre til at lade gå for og agter, og alle fortøjninger blev hevet om bord. Manøvrerne begyndte med assistance fra slæbebåden, men pludselig lød det fra Ljunggren:

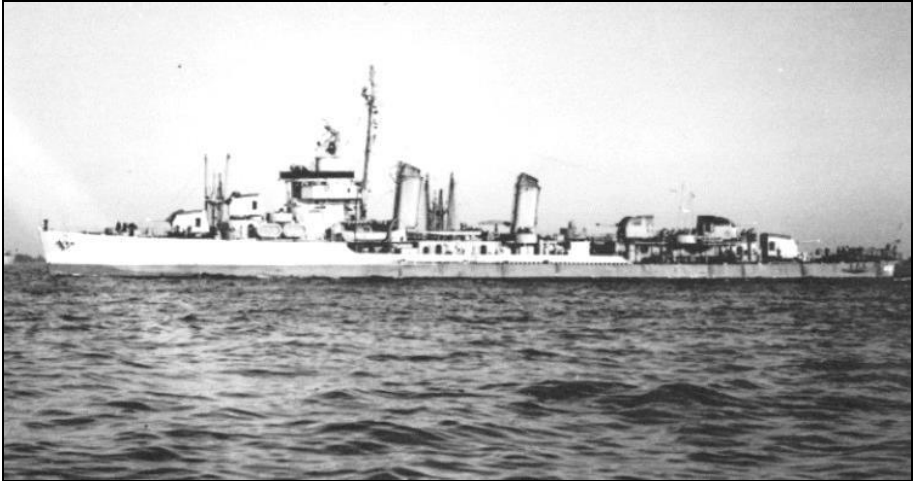
- Capt'n, den reagerer ikke på roret. Der er noget helt galt!

Det stod straks klart, at styremaskinen var ude af funktion, så der blev handlet hurtigt. Strømmen på floden var uhyggelig stærk netop nu, så slæbebåden blev beordret frem til stævnen. Her fik den en trosse ombord og prøvede så at holde skibet op mod strømmen, men i den stærke strøm skar slæbebåden ud til styrbord. Derved kom der så meget kraft på trossen, at den sprang. Henrik lod da styrbord anker falde, hvorefter man fra broen tilkaldte nok en slæbebåd. Da begge havde fået en trosse til skibet, blev ankeret hevet op og bugseringen begyndte.

Der var enighed om, at skibet skulle slæbes ud til reden ved Staten Island. Her ankrede man op, og så begyndte eftersynet og reparationen af styremaskinen. Den havde stort set ikke været i funktion i mere end et år, og bortset fra forhalingen fra Bayonne til New Yorkerkajen, havde den ikke været belastet. Dagens stærke strøm på East River var nok til at sætte den ud af funktion.

Kl. 22 virkede styremaskinen atter og alt var nu i orden. Skibet lettede, og efter at have kvittet lodsens ud for Sandy Hook begyndte rejsen til Island.

Atlanterhavet, ud for Islands vestkyst, fredag 8. august, 1941



USS LANSDALE

Lieutenant Commander John D. Connor så ud over det næsten spejlblanke Atlanterhav fra broen på destroyeren DD426 LANSDALE. Der var ikke noget som helst, der forstyrrede denne rolige morgen, og det tydede på, at det ville blive nok en rutinepræget sejlads, som det havde været de seneste seks uger.

USS LANSDALE var en forholdsvis nybygget destroyer af den såkaldte Benson-class, og blev søsat fra Boston Navy Yard i Massachusetts i oktober 1939. Skibet var på 1650 tons dw og var 106 meter langt og 11 meter bredt. Topfarten var 33 knob. Det blev afleveret fra værftet den 17. september, 1940 og John Connor havde været chef lige siden. Efter en periode, hvor destroyeren udførte neutralitets patrulje ved Caribien, vendte det den 6. marts i år tilbage til Boston.

Der var kommet gang i konvojsejladserne på Nordatlanten, og selv om USA ikke var krigsførende, vidste man umiddelbart, hvilken vej det bar. Derfor blev LANSDALE som flere andre destroyere sat til at træne i eskorte sejlads – en træning, der foregik langs USA's østkyst. Den 30. juni blev det fra Argentia på New Foundland sendt på nok en neutralitets patrulje, og denne gang mellem Labrador og Island.

På intet tidspunkt i de næsten seks uger havde man observeret fjendtlig aktivitet, og man havde et par gange eskorteret et enligt sejrende handelsskib til Reykjavik. Chefen havde indskærpet hele den 191 mand store besætning, at man til enhver tid uanset job om bord var pligtig til at holde skærpet udkig – horisonten rundt. Han trak på

smilebåndet, da han så en petty officer fra maskinen stå og ryge om læ, mens han stirrede intenst ud over havet.

John Connor tænkte af og til på, hvordan disse Tin Can Sailors mon ville opføre sig i en regulær krigshandling, men var samtidig ikke i tvivl om, at de ville yde deres bedste. Moralen om bord var helt i top, også selv om den nuværende rutinesejlads ikke indtil videre ikke bød på særlig mange oplevelser. Han vendte sig til de øvrige officerer på broen og meldte, at han ville fortrække til sit kvarter og gav den sædvanlige ordre om at blive tilkaldt ved den mindste unormale situation.

Tværs af USA's østkyst, fredag 8. august, 1941.

Dagen begyndte for Henrik klokken fire om morgenen, da han tørnede til på broen for at afløse 2.styrmand. Han kastede et blik i journalen i bestiklukafet, før han gik ud på broen. Der var ikke noget at bemærke, og styrmand Petersen kunne da også fortælle, at alt var gået ganske fint siden afsejlingen. Styremaskinen fungerede perfekt, og fra maskinen lød der samme melding. Der var ingen problem med at holde damp, og skibet holdt en fart af 11 knob. Udkiggen havde netop været nede agter og aflæse loggen, som viste en udsejlet distance på 69 sømil. Vejret var klart, og der var næsten ingen sø. Vinden var vel styrke 2 fra sydvest.

- Har De sovet godt, spurgte 2.styrmand.

- Upåklageligt, svarede Henrik. Det er dog en herlig rolig sejlads. Det er nærmest som om, man var tilbage i et sejlskib, ikke? Og man hører jo nærmest ikke maskineriet. Jo, jeg har fået nogle gode timer på ryggen. Nå, men De er afløst. Nu er jeg bare kaffetørstig.

- Det er ikke noget problem. Udkiggen tog en kande frisklavet med op, da han havde aflæst loggen. Så De må have en god vagt.

- Tak – og sov godt.

Det var jyden Thomsen, der havde overtaget roret, mens udkiggen var letmatros Granick, en af de fem briter, der var om bord. Thomsen havde netop afløst Dwyer, den canadiske tømmermand. Han havde knapt fået tørret søvnen af øjnene, så Henrik skænkede ham en kop dampende kaffe.

- De kan roligt "låse" roret i dette vejr, Thomsen. Bare den holder kursen.

Matrosen hægtede den lille pal på plads i rattet, men holdt dog stadig øje med kursen, mens han nippede til den varme kaffe. Han sendte styrmanden en venlig tanke. Det var ikke alle, der havde samme indstilling over for folkene, som den Bjerregaard udviste. Da han var

færdig med kaffen, vippede han palen tilbage og rettede en smule på kursen.

- Hvad styrer De, spurgte Henrik.

- Østnordøst, svarede Thomsen.

- Rigtigt, og det er den kurs, vi holder hele vejen op mod Nova Scotia. Fint. Jeg går i "bestikken" et par minutter, så hold lige lidt ekstra udkig.

Han havde aftalt med skipperen, at man ville følge først den amerikanske og senere canadiske østkyst så længe som muligt. Der følte de sig mere sikre. Han kastede et blik på barometeret, som stod på 1020 mb, hvilket han indførte i journalen – eller logbogen, som den rettelig hed. Solen havde så små vist sig i kimmingen om styrbord, så det blev også indført i loggen. Termometret viste allerede 21 grader, så det så ud til, at det ville blive nok en fin dag.

Ude i den styrbords brovinge hilste han først på den britiske letmatros, som han ikke tidligere havde mødt. Derefter stod han længe og nød den smukke solopgang på en skyfri himmel. Der var begyndt at vise sig små krusninger på vandet, og han bemærkede, at vinden friskede en smule. Den kom agtenfra og havde ingen indflydelse på sejladsen. Han fyldte lungerne med den friske søluft, og det var meget længe siden, han havde følt sig så godt tilpas.

Vagten forløb fint, og skibet holdt normal fart. Præcis klokken syv meldte Ljunggren sig på broen for at høre om dagens opgaver.

- Når jeg er blevet afløst klokken otte og har fået min morgenmad, går vi i gang med at gennemgå vores redningsmateriel, sagde han til Ljunggren. I mellemtiden kan de sætte et par dagmænd til at begynde på oprydning og rengøring overalt. Det, de ikke når, tager vi, når vi er færdige med redningsgrejet.

- Det er bare helt i orden, svarede bådsmænden. Jeg er allerede i gang.

Da klokken nærmede sig otte, sendte Henrik matros Thomsen ned for at aflæse loggen. Han og letmatrosen havde skiftevis roretørn og udkig. Nu var det dag og helt klart vejr, så udkig var egentlig ikke så påkrævet. Navigationslysene slukkede Henrik allerede klokken fem. Thomsen kom tilbage og kunne meddele, at man havde udsejlet en distance på 109 sømil, hvilket Henrik skrev ind i logbogen sammen med den position, han havde regnet sig frem til. Umiddelbart efter kom kaptajn Nielsen på broen.

- Godmorgen, Bjerregaard, hilste han. Ja, det ser jo ud til, at alt går planmæssigt. Vejret er da med os – endnu da. Og jeg kunne se i journalen, at vi holder nogenlunde den fart, vi regnede med. Har vi haft strømmen med os?

- Det tror jeg, svarede Henrik. Har vi haft den imod på et eller andet tidspunkt, så har den i hvert fald ikke været særlig stærk.

- Udmærket, sagde kaptajnen. Er det i dag, vi skal have styr på vores redningsgrej?

- Ja, jeg har lige haft en snak med bådsen, og vi går i gang, når jeg har fået min morgenmad.

- Jamen, så overtager jeg her, indtil 3.styrmænd kommer. Og De har ført journal, så gå De bare ned til morgenmaden. Den står klar i salonen.

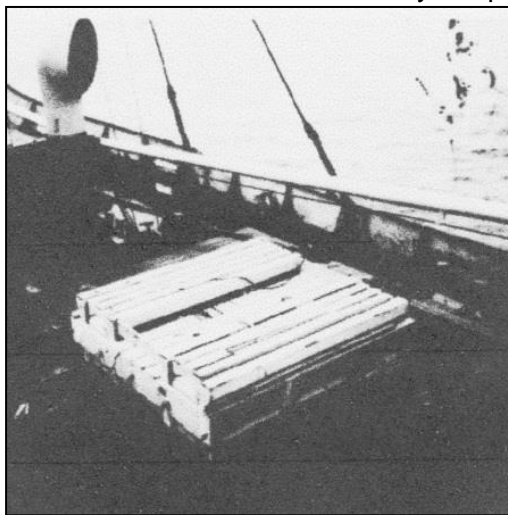
Som sagt, så gjort. Henrik spiste i selskab med 1.mester, og derefter gik han på dækket. Han fandt Ljunggren sammen med den islandske matros Jønsson i færd med at undersøge en af de små flåder, der var kommet om bord i New York.

- Hej, styrmænd, sagde bådsen. Han der er islænding og hedder Jønsson. Vi har fundet to halvstore presenninger, som vist nok er en slags kaleche til bådene. De kom om bord sammen med de to flåder.

- Det er rigtigt nok, svarede Henrik. Og der skulle også gerne være nogle metalstænger eller rør til opsætningen?

- Det er der også – med beslag og det hele. Kalecherne er lavet af noget kraftigt gult ravndug, og jeg tror, de er imprægnerede. Det vil da være fint, hvis de er nogenlunde vandtætte.

- Lad os begynde med flåderne. På ganske kort tid var begge de små amerikanske flåder klargjort. Der var fyldt vand i tankene, som dog ikke kunne indeholde mere end 4 gallon, som svarede til 15 liter. I de dertil indrettede tanke blev der fyldt op med biscuits – nogle nærings-



berigende kiks i lighed med tidligere tiders "beskøjter". Hver af de to flåder havde en større tank, hvori der blev lagt tre sweatere, tre oilskinsjaker med sydveste samt blålys, tændstikker og en lommelygte.

De to flåder blev hængt op i rigningen i henholdsvis styrbord og bagbord side i den forreste mast. De blev med en slipanordning klargjort til at kunne sættes i vandet med få greb.

Så små var flåderne

Dernæst gik folkene i gang med bådene. Her var der plads til væsentlig mere hjælpedyr, og både vand og brød-

forsyning blev bragt i orden. Desuden blev der i hver båd anbragt en kasse Corned Beef.

Sammen med Ljunggren og Jønsson blev en kaleche prøvemonteret på en af livbådene. Den passede fint, så de to dæksfolk surrede kalecherne over to tofter i hver båd. Derefter blev begge både hevet op i daviderne, svunget ud og holdt fast med wirer, som var forsynet med slipapparater.

Da alt dette var på plads, gav Henrik ordre til, at man skulle fortsætte med rengøring og spuling af skibet. Selv gik han til frokost, for derefter at tage sig en lur, inden han igen skulle på vagt klokken 16.

Aftenen, fredag 8. august, 1941.

Umiddelbart før klokken 20 mens han denne aften på broen tog et sidste kig horisonten rundt, syntes Henrik, at han hørte sang fra dækket. Da han gik ud i brovingen for at undersøge dette, fandt han ud af, at hørelsen var helt i orden. En del af besætningen, som havde fri-vagt, havde samlet sig på trelugen, hvor de øjensynligt hyggede sig med en øl og fællessang. Matros Thomsen, som havde været nede og aflæse loggen, bekræftede dette.

- Bare rolig, styrmand, sagde han. Der er ingen af dem, som er det mindste berusede. Høkeren har stillet en håndfuld Budweisere frem til dem, så der er en enkelt øl til hver. De hygger sig gevaldigt, og vejret er jo som skabt til det.

- Det lyder godt, svarede Henrik. Det er jo, som det skal være, når bare de passer deres arbejde bagefter. Og nu varer det jo ikke længe, før solen går ned, så det dør nok ud af sig selv.

Da trediestyrmand afløste ham, gik Henrik ned på båddækket og hen agten for huset for at lytte lidt til folkene. Da stod kaptajn Nielsen der allerede. Ja, Bjerregaard, sagde han. Det er vist lige noget, der passer Dem. En besætning, der forstår at udnytte deres frivagt. Det tyder på et begyndende godt sammenhold, ikke?

- Jo, og det er, som det skal være, svarede han. Hør, det er da vist den der, som Harry Brandelius synger om ham, der "hadde seglat før om masten". Jeg synes bestemt, han synger mindst lige så godt som Brandelius.

- Ja, og den har jeg nu altid haft en svaghed for, svarede kaptajnen. Det er Alm, der synger for. De ved, den svenske maskinassistent. Han har nu en god stemme.

- Ja, det må man sige.

Da sangen var færdig, hørte han Ljunggrens stemme: "Johan, syng den om Månen, der går vagt over Hven!"

- Ja, tænkte Henrik. Lad os høre den. Den er virkelig god.

- Den kender jeg, sagde kaptajnen. Det glæder jeg mig til at høre.

Solens sidste stråler kastede et blødt lys hen over skibet. Lyden fra dampmaskinerne hørtes kun svagt og de enkelte søfugles kalden var et perfekt akkompagnement til maskinassistent Alms smukke stemme. Henrik følte sig hensat til en anden tid, og minderne fra de gange han selv havde været i Backafall dukkede frem. Det her var ren nydelse.

En af folkene forsøgte nænsomt at følge Alm på en mundharpe, mens han sang:

Flicka från Backafall, briggen "Tre Bröder"
kryssar i kväll i Karibiska sjön,
medan en landvind från kusten i söder
stryker som sunnan där hemma kring ön.
Luften är kryddad av tusinde salvor,
men jag ger bort dem varendaste en
mot att få vandra bland Backafalls malvor
- allt medan månen går vakt över Hven.

Under hele sangen dukkede minderne som sagt op hos Henrik. Første gang, han anløb Backafall, var som ungmand på en fore-and-aft skonnert. De havde hentet en last mursten fra teglværkerne ved Egernsund, og folkene selv stod for losning. Det foregik mest ved håndkraft, og han glemte aldrig hvor træt, han havde været. Alt for træt til en tur i land for at se nærmere på den lille, hyggelige by og den smukke natur på øen.

Känn att inkräftaren bara vill veta,
om dina bröst bli som malvornas blom
var gång du känner min tanke sig leta
hem från sin vakt vid mesansegets bom;
känn att det blott är din gosse som sänder
hälsningen att han som bärgad kaptan
lander en gång under Backafalls stränder
- allt medan månen går vakt över Hven.

Da Johan Alm sluttede sangen, blev der et øjeblik stilhed omkring ham. Skønt flere af folkene ikke forstod den svenske tekst, så vidste de, at der var tale om en smuk sang. Kort efter begyndte alle at klappe, og Ljunggreen så op mod båddækket, hvor også de to deroppe klappede med. Han løftede hånden med en tommelfinger i vejret, mens han smilede til sine to overordnede. Der blev ro på lugen, og lidt efter lidt forlod de forskellige stedet, sikkert stadig med sangen i hovedet.

Henrik og kaptajnen gik også hver til sit.

I august året efter turen til Hven fik Henrik som letmatros på en mindre galease lejlighed til at genopfriske sit besøg, da de fik en last med saltede sild i tønder fra øen. Denne gang fik han bedre tid til at stifte nærmere bekendtskab med Hven. Han nåede næsten hele øen rundt, og ganske, som der står skrevet i sangen, så han de kønne "malvor" stå og nikke i haver, på marker og i grøftekanter. Han kendte dem dog bedre som "mamelukærmer", men det betød mindre. Da han gik langs de små gårde og de hvidkalkede huse i Backafall tilbage til skibet, tænkte han, at dette måtte være et lille paradis på jord, og han ønskede, at han en dag kunne aflægge nok et besøg. Dette ønske fik ny næring, efterhånden som Alm nåede gennem den kønne sang.

Inden han gik til køjs denne aften, begyndte han at skrive et brev til sin elskede kone derhjemme i Odense.



Nygifte og lykkelige.

Nordatlanten, dagene 9. til 16. august, 1941.

Dagene ombord gik sin vante gang, mens SESSA – eller s/s LONGTAKER – med god fart arbejdede sig nordover mod først Saint John og senere op mod Kap Farvel. Det var den kurs, kaptajn Nielsen med støtte fra sine tre navigatører havde valgt at følge. Derved ville man udsætte etappen over mod Island længst muligt. Naturligvis var man på hele rejsen udsat for angreb af en eller anden art fra nazisterne, men man nærrede et stille håb om at undgå dette.

For det første var skibet et fredeligt handelsskib og var i enhver henseende nonkombattant. Der var ikke nogen form for kontrabande om bord. For det andet var skibet nu indregistreret i et neutralt land og førte dette lands flag. At man ikke sejlede i konvoj, gjorde det desuden vanskeligere for de fjendtligsindedes ubåde at opdage skibet. Alligevel var kaptajnen absolut ikke helt tryk ved disse farvande. Han var helt klar over nazisternes grusomme og feje angreb, hvor de nådesløst lod hånt om fredelige og ubevæbnede søfolks skæbne ved hver torpedering. Det var for dem i langt de fleste tilfælde fuldstændig omkostningsfrit at sænke skibene. Ja, det var, som kaptajnen selv havde udtrykt det: "som at skyde ænder i en dam".

Ved dagslys var han en smule mere tryk, for skulle man komme ud for et angreb, så var bådene alt andet lige lettere at få sat i søen. Om dagen havde man desuden en mulighed for at opdage en ubåd og i tide gøre sig klar til det, der måtte komme. Under hele rejsen var der udkig i brovingen, og den vagthavende navigatør afsøgte fra tid til anden havet med sin kikkert. Om natten sejlede man for det meste uden navigationslysene tændt. Der var ikke meget anden trafik på ruten. De første par dage langs med den amerikanske østkyst havde man ikke mødt flere skibe, end de kunne tælles på én hånd.

Hvis kaptajn Nielsen var bekymret, var det tilsyneladende ikke noget, der forplantede sig til besætningen. Stort set alle opførte sig så naturligt, som søfolk nu en gang gør. Der var for dem ingen forskel på denne rejse og en rejse til det mere trygge Sydamerika eller vestkysten af USA. Det skulle i så fald være klimaet.

Hver morgen omkring klokken syv – bortset fra søndag – stillede Ljunggren på broen for at tale med Henrik om dagens arbejde. Det gjorde han, uanset han fra tid til anden tog en rørtørn for en af de andre dæksfolk, når han havde fundet et arbejde til vedkommende. Det gjaldt ikke mindst for tømmermand Dwyer.

Henrik på sin side havde fundet sig helt til rette om bord. Efterhånden havde han truffet samtlige andre besætningsmedlemmer, og ingen af disse havde ikke levet op til hans forventninger. Selv kullerperne, som var dem, der havde det hårdeste arbejde, lod til at være

glade for skibet og kollegerne. Der var dog enkelte, som han fik et lidt nærmere forhold til. Foruden Ljunggren var det først og fremmest telegrafist Muhammad, som han havde lange og fornuftige samtaler med. Han hjalp i øvrigt telegrafisten med hyreregnskabet så godt, han kunne. Så var der den unge matros Thomsen med det glade sind. Han var den første, Henrik mødte på skibet, og han var desuden på samme vagt som han selv. Han havde den specielle lune jyske form for humor, som ingen kan stå for. Ljunggren havde også sin form for humor, men den var mere fandenivoldsk.

Også den portugisiske matros, Correia havde vist sig som en sympatisk og meget kompetent sømand, hvilket Henrik satte stor pris på. Han havde bemærket, at Correia tog sig meget af sine landsmænd, der alle var beskæftiget i maskinen. Englænderen Devaney, der fungerede som kammerdreng, var han også kommet ind på livet af, da det viste sig, at denne var usædvanlig videbegærlig om alt, der vedrørte livet til søs. I sine frie stunder kom den unge mand af og til på broen, hvor han opmærksomt fulgte alt, hvad der skete på vagten. I bestikken lod han ingen mulighed til at studere søkortene gå fra sig. Han spurgte om alt, men kendte også sin "besøgelsestid". Han kunne godt mærke på styrmanden, at nu var det nok, og så forsvandt han stille ned til sine pligter. Henrik var sikker på, at den unge mand ville gå videre med et liv til søs.

De første dage siden afsejlingen havde man været begunstiget af et usædvanligt smukt sensommervejr. Temperaturen var dog dalet lidt efterhånden, som skibet var kommet længere mod nord. Uroligt vejr var man blevet skånet for, men da man var på højde med Halifax, fik man tåge. Kaptajnen gav ordre til en udkig på bakken, og trods risikoen for at blive hørt af uønskede, blev tågehornet brugt efter reglerne. Området ud for Nova Scotia var fiskeplads for mange fartøjer, og en kollision var ikke det, man havde mest brug for. Navigationen foregik via ekkolod og radiopejler og blev sammenholdt med den udsejlede distance og den seneste position inden tågen. Gennemsnitsfarten havde været 10½ knob.

Allerede dagen efter passagen af Halifax klarede det atter op, og man fik en frisk vind fra nord. Et fly, som man identificerede som et britisk observationsfly, fløj ned forbi skibet. Ved passage af Saint Johns på Newfoundland var kursen blevet sat lidt nordligere op mod Kap Farvel. Vinden lagde sig efterhånden, og vejret var klart. Det gjorde det meget lettere at navigere, for nu kunne der tages solhøjder i løbet af dagvagterne. Man var hele tiden klar over, hvor man var på det, der nu var Labradorhavet.

Efterhånden, som skibet nærmede sig Grønlands sydspids, observerede man flere mindre isfjeld, men ingen udgjorde nogen fare for skibet. De fleste så ud til allerede at være næsten bortsmeltet, og på

intet tidspunkt var man nødt til at navigere uden om dem. Efter at have passeret Kap Farvel langt ude til havs blev kursen ændret til en mere østlig retning. Den 15. august var skibet ude i den sydlige del af Danmarksstrædet, og nu blev kursen sat direkte mod Reykjavik. Man havde ikke observeret et eneste andet fartøj i flere dage, og det var tydeligt, at man nu var kommet langt mod nord. Folkene tog mere og mere tøj på.

Nordatlanten, søndag den 17. august, 1941.

Himlen var overskyet, og vinden var ikke over 2 sekundmeter fra nordøst, da Henriks morgenvagt sluttede klokken otte. Det havde været en rolig vagt, hvor alt normalt. Man havde holdt en fart på omkring 10 knob, og der var ikke observeret noget andet skib. Alt gik sin vante gang. Undervejs var uret blevet stillet en time frem således, at hver gang, det skete, blev det fordelt med 20 minutter på hver vagt. Nu skulle det kun stilles én gang mere, så man ved ankomsten havde samme tid, som på Island. Når man nåede havn, ville man være fem timer foran New York.

Nede i salonen var 1.mester Laursen i gang med frokosten, og Henrik gjorde ham selskab. Efter måltidet sagde Henrik til maskinmesteren, at det nok var på tide, at få en liste over stores og proviant.

- Vi kan være i Reykjavik tirsdag morgen, så vi må hellere se at få lavet disse lister. Jeg kommer over på Deres kammer om et par minutter med et eksemplar, sagde han til 1.mester. Jeg skal selv i gang med dækkets storesliste, og hovmesteren får også sit eksemplar.

- Det er helt fint, sagde 1.mester. Jeg havde selv spekuleret lidt over, om jeg mon ikke skulle bruge søndagen til det. Jeg går i gang med det samme.

Derefter gik Henrik ned til hovmester Jensen og gav ham en tilsvarende liste, hvorefter han begyndte på sin egen.

Efter middagsmaden lagde han sig på sin sofa for at få en lur, inden han igen skulle på vagt. Han vågnede klokken tre, og da han havde fået sin eftermiddagskaffe, gik han atter på broen.

Vejret var, som da han gik fra vagt om morgenen, men ved femtiden klarede det pludseligt op, og han fik en god solhøjde. Han regnede stedlinjen ud og markerede det i søkortet. Da klokken var seks, afløste den norske 3.styrmænd ham, så han kunne få sin aftensmad. Han var tilbage på broen ganske kort efter, og resten af vagten forløb normalt. Inden han gik fra vagt, satte han positionen ud i kortet og målte op, hvor langt skibet havde igen inden ankomst Reykjavik. Han fik det til præcis 320 sømil. Navigationslysene undlod han at slå på, ligesom der var blændet for alt det lys, der nødvendigvis måtte være om bord.

På sit kammer fortsatte han med at gøre storeslisten færdig. Hovmesteren havde afleveret sin, og da hans egen liste var klar, gik han over til 1.mester. På dennes kammer sad også 2.mester Mørch. Da han havde fået maskinens storesliste, satte han sig og sludrede med de to. Ikke længe efter dukkede hovmesteren op og foreslog, at man skulle have en øl oven på al det papirarbejde. Det var der almindelig enighed om, så hovmesteren gik efter øl. Da han kom tilbage, satte han de fire flasker på bordet.

I samme øjeblik mærkede de alle en voldsom rystelse i skibet, og der lød et dumpt brag. Straks efter begyndte skibet at få slagside til styrbord. Førstemester sprang op og udstødte: "Hvad var det? Hvad var det?"

- Der var den, sagde Henrik. Det var en torpedo. Den må have ramt os lige foran maskinskottet i forlasten om styrbord. Vi må ud!

Alle for ud ud, og Henrik åbnede døren ud til dækket i styrbords side, men da havde skibet allerede så meget slagside, at dækket her var under vand.

- Vi må denne vej, råbte han og løb forrest tværs over maskintoppen og ud på dækket i bagbords side.

Derfra ville han op på båddækket til bådene, men halvvejs oppe ramte en granat huset ved styrbord bunkerluge. Den eksploderede med et rødt lys, og splinterne fløj omkring ham. Han var heldig og slap med et lille sår over det ene øje. Han skyndte sig tilbage til dækket, da han var kommet til at tænke på sine personlige papirer, som lå i en skuffe på dækskontoret. Idet han fik åbnet døren til kontoret, blev skibet ramt af nok en granat. Så vidt han kunne orientere sig, måtte den have ramt broen. Han kunne se lyset fra eksplosionen ud over fordækket og på agterkant af huset. Inden han fik åbnet skuffen, var også bagbords side af dækket under vand og skibet begyndte raskt at synke. Han skyndte sig ud på det stærkt skrånende dæk, som forsvandt under fødderne på ham. Vandet pressede ham op under båddækket, og situationen var temmelig alvorlig. Der var dog nu så meget styrbord slagside, at han kunne arbejde sig fri af båddækket. Alligevel blev han fanget af vandet, og han kunne mærke, at det synkende skib sugede ham med. Han var klar over, at nu skulle han bare svømme opad, og det gjorde han. Han tænkte: "Du når aldrig op!". Han blev dog ved af alle kræfter at arbejde sig op, og endelig var der luft. Han tog nogle dybe åndedrag og lagde sig stille for at komme lidt til kræfter. Han så sig om, så godt han kunne i det svage lys. Der var intet at se – absolut intet. Ikke en lyd var at høre, og alligevel blev han ikke grebet af panik. Den eneste tanke, han rummede i denne situation, var: "Så længe der er liv, er der håb!"

Fra torpedoen ramte, til skibet sank, gik der ikke mere end halvandet minut.

Om bord på U38, to timer før.

I nu snart en uge havde Fregattenkapitän Heinrich Schuch og hans mandskab forgæves patruljeret i farvandet syd og vest for Island på jagt efter et offer. Det meste af tiden havde U38 sejlet uddykket og afsøgt den på forhånd udpegede del af farvandet. Da man var nærmest Island, havde man observeret nogle fiskefartøjer, men Schuch ville ikke ofre en torpedo på så småt et skib.

Lige inden mørkningen fik man fra tårnet nu øje på røgen fra et lidt større fartøj, og han besluttede at følge det. Da skibet kom nærmere, dykkede ubåden, og i periskopet kunne man se, at de to fartøjer raskt nærmede sig hinanden. Der blev kommanderet "klart skib", og da afstanden var en halv sømil, dykkede man ud. Schuch havde allerede gennem periskopet forvisset sig om, at målet var et mindre handels-skib, som helt sikkert var på vej til Island med forsyninger til englænderne. Om skibet havde kontrabande om bord, eller om det på en eller måde var bevæbnet, så han stort på. Dette skib skulle fjernes fra havets overflade.



U38.

Han gav ordre til at bemane maskinkanonen, og kort efter sendte han en torpedo mod skibet. Da han så effekten af denne, afgjorde han, at én torpedo var nok. Samtidig gav han ordre til at bestrøge skibet med granater. Der skulle ikke være nogle overlevende efter denne aktion, og alle spor efter sænkningen skulle slettes.

I forvisning om, at dette var tilfældet, gav han igen ordre til neddykning, og U38 forsvandt fra positionen. Tilbage i kontrolrummet gjorde han sine notater om sænkningen og indførte samtidig de oplysninger, han fra periskopet og senere fra tårnet havde om det sænkede skib.

Position 61°26'Nord, 30°50'W.

Henriks situation var håbløs. Alene et eller andet sted i Nordatlanten iklædt sit vandtrukne tøj, som gjorde det næsten umuligt at holde sig flydende. Alligevel trådte han vande, så godt han kunne. Pludselig og uden varsel skød en træstamme op af vandet, steg lidt til vejrs og faldt med kæmpe plask ned igen. Det var en af dækslastens telefonpæle, hvor surringen åbenbart ikke kunne holde til træets opdrift. Straks efter kom nok en stamme og flere fulgte. Alle sprang ud af vandet, for igen at falde ned på havoverfladen.

Da der var gået en tid, hvor der ikke kom flere pæle op, svømmede Henrik hen til en af dem og lagde sig med armene ind over den. Sådan lå han en tid, og nu kunne han høre flere, der råbte. Pludselig fik han øje på noget, der lignede et menneske i samme situation som han selv. En person, der lå med armene hen over en telefonpæl, men som også var fuldstændig tavs.

Henrik håbede, at denne person var i live, så han råbte: "Hvem er det?" "Ljunggren", lød svaret.

- Gudskelov, tænkte Henrik og råbte til Ljunggren om at arbejde sig i retning af ham.

Selv gjorde han det samme, og selvom det var hårdt, nåede de to hinanden. Først lå de lidt og sundede sig, hvorefter de med møje og besvær fik den ene pæl manøvreret ind under den anden. Herefter kunne de så sidde på den underste med den øverste imellem sig. De holdt armene om hinanden over den øverste pæl, og her følte de sig straks lidt mere sikre.

- Nu skal vi to spare på kræfterne, Ljunggren og holde udkig i hver sin retning for at se, om der kommer noget bedre at være på, sagde Henrik.

- Selvsagt, svarede Ljunggren.

Hans fandenivoldskhed fornægtede sig dog ikke – selv i denne situation, for hans næste ord var:

- Mon alle de telefonpæle er kommet op?

- Sikkert, svarede Henrik. Hvorfor vil De vide det?

- Jo, jeg vil meget nødig have en af dem i røven!

- Altså Ljunggren, nu må De gi' Dem, sagde Henrik, mens det inderst inde glædede ham, at det netop var denne rapkæftede svensker, som skæbnen havde ført ham sammen med. En sømand helt igennem var han, og det var netop det, Henrik havde mest brug for netop nu.

Han anslog, at de sad i denne stilling et par timer i tavshed, mens de begge til stadighed var på udkig efter noget mere sikkert at opholde sig på. Pludselig udbrød Ljunggren: "Styrmand, jeg ser noget hvidt derhenne!"

Det viste sig at være bagbord livbåd, som lå med kølen i vejret. De svømmede derhen, fik fat i båden og arbejdede sig op på kølen. Nu følte de sig mere sikre skønt situationen stadig var yderst uholdbar. Ljunggren fortalte, at inden han fandt træstammen, havde han forsøgt at klamre sig til en olietønde, men det var helt umuligt og tærede samtidig på kræfterne.

Da de havde siddet nogen tid på den kæntrede livbåds køl, kom en person i redningsvest hen mod båden. Det var en meget medtaget 2.mester Mørch, som de to fik halet op overskrævs på kølen. Lidt efter fik de fat i nok en overlevende, som flød med redningsvest. Det var den unge canadier, tømmermand Dwyer. Han var endnu mere medtaget og udmarvet end 2.mester. Også ham fik Henrik og Ljunggren bjerget op på båden. Hvor længe de fire sad overskrævs på kølen, kunne Henrik ikke afgøre. Fra tid til anden hørte de nogen råbe, og efter lyden at dømmе, kom de nærmere båden.

Det viste sig at være en af de små flåder, hvor de i det begyndende dagslys kunne se tre af portugiserne. De kom drivende ned mod den kæntrede båd, og da den var lige ud for de fire, råbte Henrik og Ljunggren, at de skulle tage imod bådens fangline, som blev kastet over til dem. De reagerede ikke på dette, men blev blot ved med at sidde og skrigе, som Henrik udtrykte det. Til sidst sprang han selv i vandet og svømmede over med linen. Derefter fik han halet flåden og båden sammen og fik fortøjet båden. Så kom Ljunggren og Dwyer over på flåden, men da turen kom til 2.mester, var han ikke at se. Han var gledet ned fra båden, og de så ham ikke siden.

På den lille flåde var der nu seks overlevende, og for første gang siden torpederingen slappede Henrik en smule af. Ljunggren tog sig af den arme Dwyer, som slet ikke havde det godt, mens Henrik gjorde mandtal. Der var portugiseren Joao Correia, kulleperne José Thomas og Bernadino Verissimo, Will Dwyer, Göte Ljunggren og ham selv. Han tog et bestik af de forskelliges situation. Portugiserne bad hele tiden til den hellige jomfru, mens de tre øvrige var ved at indstille sig på tingenes tilstand.

Henrik så på deres påklædning. Portugiserne havde iklædt sig de sweatere og oilskinsfrakker, der var på flåden, men både Ljunggren og Dwyer havde næsten ikke klæder på sig. Sidstnævnte rystede af kulde, så der blev hurtigt lavet om på fordelingen. Tømmermanden havde kun korte underbukser og en khakiskjorte på, mens Ljunggren foruden khakiskjorten havde lange underbukser på. Bernadino var i et sæt sommerundertøj, mens José foruden undertrøje var i almindelige bukser. Det samme var Correia. Henrik selv var den bedst udrustede, nemlig foruden sit undertøj og skjorte desuden en sweater, to par sokker og almindelige sko.

Mandag, den 18. august.

Det var efterhånden blevet lyst, så Henrik kunne danne sig et bedre skøn over den situation, de var havnet i. Bådens fangline havde han fastgjort til flåden. Han havde dog indtil nu siddet med fanglinen i hånden for at kunne fjedre lidt. Der var nemlig i løbet af natten opstået lidt sø. Nu i dagslyset opdagede han, at der var et stort hul i bådens agterende, sandsynligvis forårsaget af en af nazisternes granater. Den var således aldeles ubrugelig til sejlads. Mens de alle sad og frøs i det våde tøj, sad han og tænkte på den kaleche, der var fastgjort til de to tofter i båden.

Han kunne konstatere, at båden flød på de monterede lufttanke, og at der måtte være så tilpas med luft inde i båden, at man kunne få hovedet op over overfladen og trække vejret. Instinktivt stak han hånden i sin højre lomme. Gudskelov! Den lille lommekniv var der stadig. Stor var den ikke – vel fem-seks centimeter i sammenfoldet stand, men den havde altid været ham en trofast hjælper til forskellige små opgaver. Han sad og tænkte videre over det og tog så en beslutning. Han ville i vandet og op inde i båden og forsøge at få gjort kalechen fri, så man af den kunne lave en eller anden overdækning af flåden. Hvis det kunne lade sig gøre, ville det blive mere udholdeligt, og måske kunne de få klæderne tørret lidt.

- Ljunggren, sagde han. Jeg vil prøve, om jeg kan bjerge kalechen fra båden, så vi kan lave et telt.

- Det lyder godt, styrmand, sagde Ljunggren, men De er nok klar over, at det er en farlig manøvre. Har De virkelig kræfterne til det?

- Det må komme an på en prøve, svarede Henrik. Jeg gør det i hvert fald.

- Hvordan vil De løse den? De surringer er blevet godt våde og umulige at få bundet op. Og tung som fa'en er den også.

Henrik åbnede hånden og viste Ljunggren den lille kniv. Svenskeren nikkede bifaldende.

- Men, sagde Henrik. Jeg behøver jeres hjælp. Jeg tager tampen af fanglinen om livet, og i det øjeblik den bliver tot, så må De hive alt det De kan.

- Det er forstået, svarede Ljunggren. Vi skal nok sørge for, at De kommer om bord igen. Sæt i gang!

Henrik tog skoene og sweateren af og bandt fanglinen om livet. Et øjeblik fik han betænkninger. Det var under alle omstændigheder en desperat handling, han indlod sig på, men situationen var vel også den mest desperate for alle seks. Så lod han sig sænke ned under båden og dukkede straks op indeni. Han så, at der var masser af plads op til kølen, og så gik han i gang. Som Ljunggren havde forud-

set, var knobene på surringerne så hårde som sten. Først fik han løsnet surringen fra den ene af bådens tofter. Den bandt han sammen med linen omkring livet, og dernæst kappede han med den lille kniv surringen på den anden tofte. Han fik en forskrækkelse, da han var lige ved at tabe kniven. Vægten af kalechen og de tilhørende jernstivere trak ham straks ned, men øjeblikkelig begyndte de andre at hale ham op igen. Prustende kom han op til overfladen, og hjælpssomme hænder fik både ham og kalechen trukket op på flåden.

Ljunggren ville med det samme have Henrik til at smide tøjet, så man kunne få det vredet nogenlunde tørt, men det modsatte han sig.

- Lad os først få lavet noget læ, sagde han.

Ved fælles hjælp fik de rejst kalechen med jernstiverne og resterne af surringerne. Det meste af flåden var nu dækket af et "telt", og først derefter tog Henrik tøjet af og fik det vredet. Da han atter klædte sig på, gav han sin skjorte og et par sokker til de andre.

- Så er vi i hvert fald to, der har sokker på, tænkte han.

Dagen slæbte sig af sted. Omkring dem var der intet at se efter sænkningen. Intet andet end et stort hav. Et koldt hav. Stemningen var mere end trykket, og hver mand tænkte sit om, hvordan dette ville ende.

Ljunggren bandede over "de satans mordere i deres jævle ubåde" og fortsatte en stund i den dur. Det foregik på hans modersmål, så kun Henrik forstod ham. De andre hørte nærmest ikke efter, men sad bare hensunkne i det, der vel kunne kaldes dyb fortvivelse. Henrik forstod hans harme, og hans egen var ikke mindre, men han bed det i sig.

- Hvordan kom De egentlig fra skibet, spurgte han Ljunggren?

- Ja, det var noget af en historie, svarede denne. Jeg havde taget en times rortørn for englænderen Ryan. Han havde et maveonde, så jeg beordrede ham til køjs. Da jeg kom ned på kammeret, smed jeg bare nogle af kludene og lagde mig på køjen. Jeg vågnede, da den skide torpedo ramte, og sprang ud på dørken. Tøj kunne jeg ikke finde i mørket og pludselig kom der vand ned ad lejderen, så jeg for op på dækket. Der kunne jeg så at sige gå ret ud i havet, og der prøvede jeg at svømme væk. Men skibet sank jo så hurtigt, og jeg kunne mærke, at jeg blev suget med ned. Og så – lige over mit hoved drejede skruen stadig rundt. Der var vel ingen, der kunne slå den fra, og der var vel også stadig damp på maskinen. Inden den ramte mig, sendte den pludselig en bølge mod mig, og den tog mig med – og lige før det var for sent, var jeg oppe på overfladen. Så fandt jeg først en olietønde og derefter træstammen. Resten kender De. Hvad med Dem selv, styrmand?

Henrik berettede, hvordan han selv var endt i havet.

- Ja, vi har vist begge været heldige, sagde Ljunggren. Det er værre med de stakler, der gik med ned. Det er også satans! Når vi nu var nået så langt på rejsen. Hvorfor skulle de også skyde med kanoner på os. De havde os jo.

- Der var nok ingen, der skulle overleve, svarede Henrik. Og der fik de også ram på os. Jeg nåede at se, at de ramte broen i en voldsom eksplosion. Den dræbte vel alle der. Var Muhammad på radiostationen?

- Det vil jeg tro. Han kom op på den sidste af sine vagter, da jeg gik fra.

Radiotelegrafisterne gik "zonevagt" efter GMT-tid, og Muhammads bestod af fire gange to timer. Henrik sukkede dybt. Ikke alene over Muhammads død, men over alle de dejlige mennesker, han på kort tid havde lært at kende. Halvdelen af dem var gifte og havde vel også børn. Kaptajn Nielsen havde i hvert fald, for dem kendte han jo. De yngre folk havde forældre, som engang ville høre om deres søns sørgelige endeligt. Det var naturligvis også tilfældet for familierne til alle de tusindvis af andre søfolk verden rundt, som måtte lade livet i denne sindssyge krig. De var jo bare ganske almindelige mennesker, der samvittighedsfuldt røgtede deres erhverv.

- Nej, det går ikke at forfalde til sådanne tanker, tænkte han. Jeg må tænke på de fem her. Alligevel var hans egen familie konstant i tankerne.

Han følte, nej han erkendte, at han havde et ansvar for dem. Ikke alene var han den ældste, men han var også en af skibets officerer. De øvrige havde allerede stiltiende accepteret dette.

Da det blev aften, tog han to små pakker brød op fra den tank, som var fyldt med det eneste spiselige, de var i besiddelse af. Han delte det rundt i sparsomme rationer. Vandtanken turde han ikke åbne, da søen til stadighed slog ind over flådens bund.

Tirsdag, den 19. august.

Natten bød ikke på megen søvn til de nødstedte. Den eneste, der tilsyneladende havde fået sovet en del, var Will Dwyer. Henrik tilskrev det ren og skær udmattelse. Canadieren var faktisk mere død end levende, da Ljunggren hev ham op på kølen af den kæntrede livbåd. Han deltog heller ikke, da Henrik skulle hives op efter ekspeditionen ind i livbåden. Han var dog lidt bedre denne morgen, og teltet begyndte at vise sin berettigelse. Det gav dem rigtig god læ, selv om de meget af tiden kunne mærke en kold trækvind. Der var kommet lidt mere sø i nattens løb, og livbåden gav sig i fortøjningen. De ville godt

have haft mulighed for at fortøje den lidt mere hensigtsmæssigt, fordi den var medvirkende til en mere stabil flåde.

Der var ikke meget tovværk til rådighed, så Henrik overvejede at skære livlinerne langs bådens sider fri, men det ville kræve nok en tur i vandet. Det var han ikke så villig til, så han udsatte det til en eventuel senere lejlighed. I stedet begyndte han at brække brædderne, som dækkede vandtanken, op og løftede tanken og surrede den øverst på flåden. Han uddelte derefter afmålte portioner brød, og da man havde spist, fik hver et lille mål vand.

Allerede fra start rationerede han forbruget af vand meget kraftigt, da det viste sig, at tanken maksimalt indeholdt 15 liter. Det svarede vist for øvrigt til 2 gallon, som der stod præget på siden, så det ville han disponere efter. Den medfølgende nøgle til tanken stoppede han i bukselommen for alle tilfældes skyld.

I hver ende af teltet havde Correia og Ljunggren lavet en sprække på cirka 6 tommer i sejldugen. Således kunne de på skift holde udkig det meste af horisonten rundt. Det blev foretaget hele døgnet og særligt i de mørke timer blev der spejdet efter lys. Teltet eller kalechen bestod af imprægneret ravndug i en skrigende gul farve. Farven spekulerede de ikke så meget på, men de satte virkelig pris på, at det var vandtæt. Der skulle ikke megen sø til, før det vaskede ind over den lavtliggende flåde. Bunden var næsten til stadighed overskyldet.

I dagens løb prøvede alle at få en smule søvn, enten liggende på en af de to "bænke" eller siddende med benene trukket op under sig. Henrik spurgte Correia, hvordan han og de to kullempere var kommet væk fra SESSA.

Correia fortalte, at han havde siddet på Bernadinos kammer og småsludret med ham og José, da sidstnævnte var kommet op fra fyrpladsen efter, at han var blevet afløst af islændingen Adils. Netop som Correia ville sige godnat til de to, ramte torpedoen. De løb alle tre skrækslagne op på dækket i bagbords side, og næsten i samme øjeblik så de flåden blive revet ud af sin fortøjning og drive ned mod dem. Correia selv sprang resolut ud i havet, svømmede mod flåden og fik hold på den i det stille vejr. Hans landsmænd tog mod til sig og sprang også i vandet, og på en eller anden måde fik de alle reddet sig op på flåden. Suget fra det synkende skib havde ikke berørt dem. De havde kastet sig fladt ned, da de hørte og så glimtene fra ubådens granater. Også de havde set de store træstammer komme farende op fra vraget, og hver gang de hørte plasket, da stammerne igen ramte vandet, skreg de højt af skræk. De havde også hørt flere råb om hjælp, men selv om de svarede, så de ingen overlevende.

Henrik prøvede at få styr på disse begivenheder, for hvis han slap levende fra dette, skulle der berettes om alt, hvad han til den tid kunne huske. Denne tirsdag aften delte han igen lidt brød rundt og alle fik

et lille mål vand. Det var blevet vindstille, og søen havde lagt sig bortset fra en svag nordlig dønning. Der var huller i skydækket, og ved flere lejligheder fik han et glimt af Nordstjernen og andre af de kendte stjernebilleder. Han prøvede at sjusse sig til, hvor han havde verdenshjørnerne. Ikke, fordi han havde noget at bruge det til, men det adspredte tankerne.

Onsdag, den 20. august.

Denne nat fik Henrik sovet nogle timer med afbrydelser, men han følte sig udhvilet. Han foretog den nu sædvanlige omdeling af brød og et lille mål vand. Så kom han til at tænke på aftenens forsøg på at stedfæste verdenshjørnerne.

- Jeg må se, om jeg på en eller anden måde kan følge med tiden, tænkte han.

Han havde set, at flåden havde fået en skade på et af hjørnerne, og at en stor flis var revet løs fra træværket. Den brækkede han af, og med den lille kniv snittede han den til en firkantet stok. Den var ca. $\frac{3}{4}$ tommer i omkreds og ca. 14 tommer lang. Så begyndte han møj-sommeligt at skære data i stokken. På den ene side skar han: 300 SM K53 REYKJAVIK "SESSA" og på den modsatte side: 17-8 KL 22.00 HB.

Det skulle forstås således, at den 17-8 kl. 22 gik s/s SESSA ned 300 sømil fra Reykjavik, kurs 53°. De 300 sm regnede han med, da han klokken otte om aftenen målte, at der var 320 sømil tilbage, og da man havde sejlet to timer med en fart af 10 sømil, måtte der være 300 tilbage. På uret på 1.mesters kammer havde han set, at klokken var næsten 22.

På den ene kant af stokken skar han et hak for hver dag, de tilbragte på flåden. Det tog ham det meste af den dag at skære denne stok med den lille kniv. Ind imellem sludrede han lidt med de øvrige, som – bortset fra Ljunggren – fra tid til anden sank hen i mismod. Han og Ljunggren prøvede hele tiden at holde humøret lidt oppe hos især portugiserne. Dwyer var det vanskeligere med. Han var ind imellem helt uklar og vrøvlende.

Torsdag, den 21. – til onsdag, den 27. august.

Dagene begyndte at ligne hinanden. Tiden slæbte sig af sted, og det blev mere og mere vanskeligt at holde en samtale i gang. Vejret skiftede også meget, uden at man på noget tidspunkt havde rigtig dårligt vejr. Det begyndte at blive koldere for hver dag. Mændene blev mær-

ket af denne kulde, og særlig fødderne havde de svært ved at holde varme. Meget af tiden soppede de i vandet på flådens bund. Ljunggren havde af en kapokvest lavet sig et par ”sko”, hvor kapokken var nede om fødderne. Correia og Bernadino prøvede sig også med sådan beskyttelse af fødderne. Henrik, som både havde sokker og sko, masserede både sine fødder og ben flere gange i døgnet. Han forsøgte at få de øvrige til det, men det var kun Ljunggren, der gjorde det til stadighed.

Den 24. august, ugedagen efter, at SESSA var blevet sænket, var vandtanken ved at være tom. Henrik undlod at drikke sin daglige ration, og de øvrige måtte nøjes med en slurk. Heldigvis satte det ind med regn, og så fik de travlt med at bjerge noget af det. Teltet blev gjort løs i de to bagerste hjørner og holdt oppe ved hjælp af de små årer, flåden var udstyret med. Derefter skar Henrik et lille hul, der hvor sejldugen var lavest på midten. Her tog han vandmålet og holdt det under, hvorefter det blev fyldt på vandtanken. Den dag fik alle et ekstra mål vand. Det gentog sig på andre dage, hvor de fik regn.

Da teltet igen var rejst, følte Henrik sig lidt træt og satte sig op i et hjørne på bænken og faldt straks i søvn. Da han vågnede igen efter et par timer, følte han sig bedre tilpas end meget længe. Ud på aftenen, efter deres usle måltid, var Ljunggren i snakkehjørnet.

- Jeg savner Johan, sagde han. Nåja, jeg savner selvfølgelig dem alle, men Johan og jeg havde det nu godt sammen. Han var meget underholdende, og vi havde faktisk samme mening om mange ting. Humor havde han også, og så sang han jo helt fantastisk. Ikke?

- Det gjorde han i hvert fald, sagde Henrik. Kendte De ham fra tidligere?

- Jeg mødte ham et par gange i den svenske sømandskirke, men ellers ikke.

- Sømandskirken?

- Nåja, ikke i selve kirken, men i kaffestuen, hvor vi samledes og sludrede, spillede kort og hørte radio. Det var jo ikke hver aften, man havde mulighed for at gå på taverna. Eller råd, for den sags skyld.

- Nu De nævner radio. Den aften, Johan Alm sang om Briggen Tre Brøder, syntes jeg, at jeg havde hørt den samme stemme i radioen. På engelsk godt nok, men alligevel utrolig lig hans stemme. Og det var også en helt anden form for sang – vistnok noget jazz-agtigt. Der blev også sagt, hvad sangeren hed, men det har jeg glemt. Det var et italiensk navn – Francis et eller andet.

- Nåh, ham. Ja, jeg ved, hvem De mener. Det er en splinterny jazzsanger, som vist nok er på vej frem. Ham har jeg hørt flere gange, og det er helt rigtigt. Stemmen minder rigtig meget om Johans. Jeg tror faktisk, Johan prøvede at efterligne den. Han hedder Francis Sinatra. Ham skal man nok komme til at høre mere til.

Når Ljunggren og Henrik havde sådanne samtaler, foregik det på deres modersmål, og det affødte mistænkelige blikke fra de øvrige. Det meste af tiden talte man engelsk sammen – så godt, det nu kunne lade sig gøre. I hvert fald tilnærmelsesvis engelsk. Alligevel foretrak de to at bruge deres eget sprog, og så fik det være, at de øvrige måske troede, at de talte om dem, eller at det var noget hemmeligt. Henrik satte stor pris på samtalerne med Ljunggren, og han var overbevist om, at der var gensidigt.

En dag begyndte tømmermand Dwyers fødder at blive blå, og han havde stærke smerter. Henrik prøvede at varme hans fødder ved at massere dem. Den unge mand skreg af smerte, mens det stod på. Derfor lod han ham lægge sine fødder ind til sin egen krop, for på den måde at varme dem. Det blev dog værre, og samtidig bredte misfarvningen sig langt op ad benene. Senere fandt Henrik ud af, at det måtte have været koldbrand.

Selv fortsatte han med flere gange i døgnet at massere sine egne fødder og ben, og når ikke portugiserne gjorde det selv, tog han over. Selv om de skreg højt af smerte, fortsatte han. Han prøvede at få dem til at forstå, at det var livsvigtigt.

En aften med stille vejr, hvor Henrik sad og døsede, lød det pludselig fra Bernadino, som havde holdt udkig gennem sprækken i teltet: "Chief! Chief, jeg kan se noget lys, der bevæger sig".

Henrik kom hurtigt på fødderne og skubbede portugiseren blidt væk fra sprækken. Skuffet vendte han sig til Bernadino og sagde: "Det er nordlys!"

Derefter måtte han forklare portugiserne, hvad nordlys var og, at det var meget almindeligt på disse breddegrader. Og var han skuffet, så var Bernadino det ikke mindre. Correia derimod kendte godt til fænomenet fra sin tid i de store fiskeskonnerter, og han gav sig til at trøste sin landsmand. Enhver, der ikke havde set det før, kunne tage fejl, sagde han til den arme Bernadino. Det skal du ikke være ked af. Den anden havde dog stadig lidt dårlig samvittighed, fordi han med sit glædesudbrud havde indgivet dem falske forhåbninger.

Det blev onsdag den 27. august, og de havde nu været på den lille flåde i 10 døgn. Intet havde de observeret, og som Ljunggren sagde, kunne de for den sags skyld lige så godt have ligget ude midt i Stillehavet. Der var det i det mindste varmere, påstod han. Dagen lignede de foregående, og vejret var ikke det bedste. Vinden var tiltaget, og søen var urolig. De havde stadig den ubrugelige livbåd fortøjet til flåden, og den virkede nærmest som et drivanker. Den var dog begyndt at ligge dybere og dybere i vandet, og på et tidspunkt ville den nok blive for tung. Henrik indså, at de i så fald ville blive nødt til at kappe fortøjningen.

I løbet af dagen havde han lagt mærke til, at José ikke var helt sig selv. Han blev ved med at flytte rundt fra en plads til en anden. På et tidspunkt lå han på knæ midt på flåden, hvor den var lavest. Vandet skyllede ind over ham. Henrik fik ham halet op på den side, hvor han selv sad. Om aftenen, efter at det var blevet mørkt, lå han ved Henriks fødder og var meget urolig. Nogen tid efter blev han helt rolig. Da han havde ligget sådan en tid, tog Henrik flådens lille lommelygte og lyset ned på ham. Han så da, at den stakkels man ikke havde langt igen. Han lå helt sammenkrøbet, hvorfor Henrik lagde ham ret ud med lidt til at støtte hovedet. Der gik ikke ret lang tid, så konstaterede Henrik i lommelygtens svage skær, at José var afgået ved døden.

Torsdag, den 28. og fredag den 29. august.

Det var en trist Henrik, som denne morgen måtte skære et kors i sin "kalender" ud for dagens hak. Inden deres sparsomme morgenmåltid hjalp mændene hinanden med at klæde Josés afsjælede legeme af. Tøjet, en sweater og et par bukser blev givet til de to, der havde færrest klæder på. Dwyer fik sweateren og Bernadino bukserne. Joao Correia spurgte Henrik, om han måtte tage den afdødes vielsesring og give til hustruen, hvis han nogensinde fik chancen. Det fik han naturligvis lov til, da han og José var bekendte hjemmefra Portugal, og Correia kendte familien.

Henrik prøvede at huske noget af begravelsesritualet, så han kunne udtale en sidste hilsen til José. Det lykkedes, og derefter sænkede de ham i havet. Bagefter sad de alle en stund i tavshed og mindedes. Nok et navn var føjet til den alt for lange liste over ofre for U38's krysteragtige handling. Den første, der tog ordet, var Göte Ljunggren:

- Hvis jeg overlever dette, melder jeg mig til US-Marines, for jeg vil have hævn. De feje hunde til tyskere skal få min kærlighed at føle, fnøs han.

- Selvfølgelig overlever De, Ljunggren. Det gør vi alle, sagde Henrik, men lød dog ikke særlig overbevisende.

De to portugisere var tavse, og canadieren var efterhånden så medtaget af sine dårlige ben, at han nærmest var fraværende. Ind imellem sagde han noget, men det var uforståeligt for de øvrige.

"Beskøjterne" og det lille mål vand blev også fortæret i tavshed. De tørre kiks smagte efterhånden ikke særlig godt, og vandrationen var ikke nær nok til at skylle smagen væk. Henrik funderede over, om José måske var død af dehydrering. At det var en medvirkende årsag, var han ikke i tvivl om. Ljunggren mente, at han havde set, at José på et tidspunkt havde drukket havvand i ren desperation. Han

var dog ikke sikker, men det bestyrkede Henriks teori om dehydrering.

Dagen slæbte sig af sted som de foregående. Ljunggren sad det meste af tiden og holdt udkig og blev afløst af Henrik ved mørkets frembrud. Alle, der havde en mulighed for det, prøvede at få en smule søvn. Det var en næsten umulig handling på den lille flåde.

Fredagen blev dagen, hvor de måtte tage afsked med deres "drivanke", fordi den sønderskudte livbåd nu lå så tungt i vandet, at den var blevet en belastning. Den havde godt nok hele tiden givet dem en form for læ, og den havde medvirket til at holde flåden nogenlunde stabil, når søen var urolig. Nu var den begyndt at trække i flåden, så den meget af tiden krængede temmelig meget. Der var intet i båden, som de kunne have gavn af. Det var forsvundet, da båden blev slynget i vandet og kom til at ligge med kølen i vejret. Henrik sagde til de øvrige, at nu havde den gjort sin pligt. Den havde forsynet dem med det udmærkede "telt", som udover at give mændene ret godt læ, tillige havde givet dem tilskud af drikkevand.

Med den lille kniv foretog han en næsten ceremoniel handling, da han kappede fortøjningen. Båden sank få minutter efter, så det var ikke et øjeblik for tidligt, han traf sin beslutning. Flåden rettede sig også, så den nu lå vandret.

Correia tog tønnen med at holde udkig, og Henrik tog et kig på Dwyers syge ben. De var nu blå helt op til skridtet, og der var intet, man kunne foretage sig for at bedre det.

- Det er vist bare et spørgsmål om tid, hviskede Henrik til Ljunggren.

Denne havde på samme tid taget et kig på Bernardino, som også var begyndt at skranke. Han havde masseret kulleemperens fødder, så den stakkels mand skreg højt af smerte. Det var den 12. dag på flåden, og i den tid havde de alle haft fødderne i det vand, som uophørligt skvulpede ind over flådens planker. Kun, når de havde benene trukket op under sig, siddende på en af de to "bænke", kunne de undgå vandet.

Ljunggren så på Henrik og trak meget sigende på skuldrene.

- Ja, jeg er enig med Dem, Ljunggren, sagde Henrik, men vi må ikke lade de andre vide det. Jeg kan sagtens følge Dem, og jeg tror ikke, vi alle overlever. Vi må og skal gøre alt, hvad der kan gøres for at holde os i live. Jeg ved godt, at det er en floskel, men som min far altid sagde: "Så længe der er liv, er der håb!"

- Jamen, det har De da ret i, styrmand, svarede svenskeren, men jeg synes efterhånden ikke, vi har ret meget at have det håb i. Jeg ved, det er et uartigt spørgsmål, men – har De nogen anelse om, hvor vi måske er?

- Jeg ved, hvor vi var, da vi blev torpederet, og hvis vi, som jeg tror, driver med Golfstrømmen, så kan vi ikke være så langt fra Island.
- Kanske, svarede den anden, men – hvorfor ser vi så ingen søfugle – for eksempel?

Det kunne Henrik ikke svare på. Han følte sig meget træt og lod Ljunggren forstå, at han ville hvile lidt. Han krøb sammen på den ene bænk og lagde sig nogenlunde til rette. Han faldt næsten øjeblikkelig i søvn og følte sig meget bedre tilpas, da han vågnede næsten tre timer senere. Ljunggren havde afløst Correia ved udkigshullet, så da Henrik havde masseret sine fødder og ben, tilbød han at afløse svenskeren. Derefter holdt han udkig, til det lysnede den næste morgen.

Lørdag, den 30. august.

Netop som dagen begyndte at gry, mærkede Henrik en regndråbe i sit ansigt. Han kaldte straks på Ljunggren og Correia. De gjorde teltet los i siderne, så det dannede den velkendte tragt på midten. Derefter begyndte de at samle regnvand, så længe bygen varede.

Mens Henrik var beskæftiget med at fylde vandet i den næsten tomme tank, kom Bernadino hen bag ryggen af ham og sad klinet tæt op til ham. Han sagde ikke et ord, og Henrik troede, at den anden ville prøve at få lidt varme, nu da teltet var åbent på to sider. Da regnen stoppede, og han var færdig med at fylde i tanken, lukkede og låste han den. Den specielle nøgle havde han for længst gjort fast til den lille datostok.

Derefter vendte han sig for at flytte til en bedre plads. Bernadino sad stadig tæt ind til ham uden at der kom en lyd fra ham. Ved at vende sig, opdagede Henrik hvorfor. Den stakkels mand var simpelthen afgået ved døden.

Med hjælp fra Correia og Ljunggren blev han lagt hen i den ene side af flåden, hvorefter Henrik lagde sig over ved siden af Dwyer. Canadieren var meget uklar, og fra tid til anden sagde han, at nu ville han gå i land og handle. Han ville købe cigaretter. Senere blev han endnu mere uklar, og ud på formiddagen døde også han. Tyskernes ugering havde krævet yderligere to menneskeliv. Med vemod skar Henrik et dobbelt kors ud for dagens hak.

Ud på eftermiddagen gjorde de tre tilbageværende sig klar til at begrave de to afdøde. Henrik gjorde ikke så meget ud af at huske rituallet denne gang. Ingen havde lyst til at høre det, og med ganske få ord overlod han ligene til havet.

Mens de var i færd med dette, hørte de motorlarm fra en flyver. Henrik skar straks udkigshullet så stort, at han kunne få hovedet og en

arm ud for at påkalde sig flyets opmærksomhed. Han vinkede til piloten, som fløj over dem i ganske lav højde. Han var overbevist om, at de var blevet set fra flyet, som fløj i nordlig retning. Derfor sagde han til Ljunggren og Correia, at de nok kunne forvente at blive bjerget dagen efter. Og med udsigt til dette slog de sig til tåls for natten.

Søndag, den 31. august.

Hele natten havde de tre skiftet til at holde godt udkig, mens "frivagten" fik en velfortjent søvn. Nu var de bedre udrustet med tøj, og mens den ene holdt udkig, var der en bænk til hver af de andre. De kunne oven i købet lave sig en lille hovedpude af det overskydende tøj. Det betragtede de som ren luksus.

Correias fødder havde det ikke så godt, og han vægrede sig ved at massere dem. Det gjorde Ljunggren og Henrik så for ham, mens portugiseren jamrede sig højlydt, hver gang de rørte ham. Hans humør var dog bedret lidt efter gårsdagens overflyvning og Henriks udtalelse om snarlig bjergning.

Ved det beskedne morgenmåltid var Ljunggrens humør også steget et par grader. Så meget, at han fik de tørre beskøjter til at blive et festmåltid.

- En kiks med tandsmør og flodkrebs, det skal smage, spøjte han. Sikken dog et smørgåsbord. Og Janssons Fristelser – så lille kiks, nu skal du agere rugbrød. Drammen må du tænke dig til, men styrmanden har lovet, at du nok skal blive skyllet ned – med dobbelt mål vand.

Henrik glemte for en stund deres håbløse situation og lo af bådsmandens skæmteri. Selv Correia måtte trække på smilebåndet.

Dagen gik med spændt at holde udkig. Henrik havde efterhånden fået styr på verdenshjørnerne, så selv om den drivende flåde flere gange skiftede retning, kunne han hurtigt pejle sig ind på en nogenlunde korrekt kurs. Kun i overskyet vejr kunne det knibe lidt for ham, men når solen var fremme, gik det fint. På klare nætter hjalp stjernerne ham med orienteringen.

Foruden Henrik bar tre af de skibbrudne armbåndsur, men de havde alle taget skade af en tur i havvand. Correia havde dog stædigt forsøgt at få sit eget i gang. Hver gang solen var fremme, havde han lirket bagkapselen af og forsøgt at få det tørret. Hans stædighed blev belønnet, da de havde været 7 dage på flåden. Han fik uret i gang, og da solen stod højest, satte han det til klokken 12. Således kunne mændene altid få en omtrentlig tid at gå ud fra. Det var selvfølgelig ikke det, de havde mest brug for, men de brugte det ved vagtskifte, når de holdt udkig.

Og udkig blev der holdt denne dag, men uden resultat. Intet var at se. Vand, vand og atter vand. Et par gange fik de øje på en søfugl, og så vidt Correia kunne skønne, var det en stormfugl eller sule, som vist var det rigtige navn. Det gode humør dalede lidt igen, men Henrik trøstede de to andre med, at de stadig drev med Golfstrømmen og, at de snart kunne være henne under Island. Synet af stormfuglen fik ham til at lufte muligheden for, at man måske ville blive observeret af fiskere.

Mandag, den 1. og tirsdag den 2. september.

De to følgende døgn blev lange. Ud over at holde udkig foretog de tre sig intet. Samtalerne var korte. De tørre og ildesmagende kiks blev skyllet ned med et minimum af vand. Kræfterne var ved at svinde, de var usoinerede og tøjlet var belagt med salt fra det evindeligt overskyllede "dæk". Teltet kunne ikke holde træk ude, og kulden var blevet mere fremherskende. Håbet om at blive set af andre fartøjer var ved at svinde.

Henrik havde kvaler med sin samvittighed, fordi han måske havde givet dem falske forhåbninger om snarlig redning. Han håbede inderligt, at han havde skønnet rigtigt, da han fastslog, at de drev med Golfstrømmen. Han tænkte mere og mere på sin kone og lille datter.

- Har De børn, Ljunggren, spurgte han bådsmanden.

- Ikke så vidt jeg ved, svarede denne. Der var godt nok den lille Lucinda i Havanna. Hende har jeg set temmelig ofte, når vi har været der med KUNGSHOLM. En af kompiserne i klubben fortalte mig, at han havde set hende med en lille gut på armen, så – hvem ved? Det må jeg undersøge, når jeg en gang kommer der igen. Og De, styrmand?

- Jeg har en datter, som kun var få måneder gammel, da jeg mønstrede ud sidst. Hun bliver tre år, når vi kommer til januar. Gad vide, hvornår jeg får hende at se igen, svarede Henrik. Og hvad med Dem, Correia, fortsatte han på engelsk. Har De nogen børn?

- Nejda, svarede denne. Jeg har en kæreste hjemme i San Paio i Portugal, men vi vil ikke have nogen, før vi bliver gift. Det sømmer sig ikke!

Ljunggren vendte hovedet bort, så Correia ikke hans smørede grin. Henrik så bebrejdende på ham. Correia var jo en troende katolik.

- Det er jeg helt enig med Dem i, sagde han så til Correia. Og jeg håber, De får rigtig mange børn, når den tid kommer.

Samtalen døde ud, og mismodheden sænkede sig atter over dem.

De to næste nætter påtog Henrik sig at holde udkig. Om dagen sov han, så godt det nu kunne lade sig gøre.

Onsdag, den 3. og torsdag, den 4. september.

Da solen viste sig denne morgen, følte han sig træt – meget træt. Skuffelsen over ikke at have set andre skibe efter overflyvningen sad dybt. Han havde været helt overbevist om, at piloten havde set flåden med det gule telt og, at han noteret dens position. Det kan også godt være, at han havde observeret den, men ikke havde lagt noget betydende i det. Der drev vel så meget rundt på havet, og med den hastighed, flyet havde, er det vel ikke så let at se enkeltheder.

- Han har ikke set, at der var nogen, der vinkede, tænkte Henrik. Og det er der vel ikke noget at sige til. Det var så heller ikke denne gang, vi skulle reddes.

Træt var han også i øjnene efter to nætter at have holdt intens udkig. Selvom søen var forholdsvis rolig, stod vandet stadig og skulpede i flådens bund, og flere gange tog denne også vand ind over teltet. Han lod en hånd køre rundt i ansigtet for at tørre salt af kinderne. Han lagde da mærke til, at skægstubbene ikke længere var så stive at røre ved. Det var næsten som om, skægget var begyndt at krølle.

- Gad vide, hvordan jeg ser ud, funderede han. Nå, det kan jo også være flintrende ligegyldigt.

Da han kiggede til de to andre, så det ud til, at de sov rimeligt tungt. Det var som om, at de havde vænnet sig til kulden og den evindelige træk under teltet. Det var en stor hjælp at kunne iføre sig lidt ekstra klæder. Nu kunne man jo også ligge udstrakt på bænken og have noget under hovedet. Alligevel undrede det ham lidt, at ingen af dem reagerede, da han begyndte at rumstere med vandtanken. Det gjorde de derimod, da han udstødte et: Pokkers også! Det viste sig, at der kun var vand tilbage til højst tre gange.

- Hvad plager Dem, styrmand, lød det fra Ljunggren.

- Det er snart slut med vandet. Vi var nok lidt for hurtige med det ekstra mål efter regnbygen forleden.

- Så må håbe, det snart bliver regn igen, sagde svenskeren og slog sig åbenbart til tåls med det.

Regnvejr så det dog ikke ud til at blive. Der var fuldstændig klar himmel og vind var der næsten ikke. Henrik anslog det til højst styrke 2, som kom fra nordøst.

De indtog derefter de nu næsten uspiselige kiks og fik hver et lille mål vand at skylle efter med. Henrik lagde sig derefter, og Correia overtog udkiggen. Om eftermiddagen blev Henrik vækket af en lettere ophidset Ljunggren, som havde set røg i en nordlig retning. Han blev straks lysvågen.

Ganske rigtigt. Og nu så de endog røg fra flere skibe. Henrik antog, at det var fiskere. Da de havde holdt udkig efter skibene i nogen tid,

kom et af dem nærmere. Så tæt på, at de kunne se omridset af skroget.

- Jeg tror, det er fiskere, sagde han til Ljunggren. Lad os lægge teltet ned og prøve at ro i retning af skibene.

De skyndte sig at lægge teltet, og så tog Henrik den ene af de to små årer, mens Ljunggren og Correia skiftedes til at ro med den anden. De var godt klar over, at de ikke kunne ro så langt, for det var trods alt en flåde, og den var så godt som umulig at manøvrere. De håbede, at hvis det var fiskere, så ville de sikkert på et tidspunkt få øje på flåden.

Da de havde roet temmelig længe uden at komme synderligt nærmere skibene, gav Henrik ordre til at holde inde.

- Nu hviler vi os lidt, og så ta'r vi os en tår vand. Så må vi se, om vi har kræfter til at ro videre.

Derpå drak de hver et mål vand, og dermed var vandtanken tom!

De fortsatte med at ro, og selv om det efter de to andres mening var formålsløst, fortsatte de dog, til mørket brød frem. Da de kunne se røgen fra skibene forsvinde i horisonten, holdt de inde og rejste igen deres telt.

Skuffelsen var næsten ubærlig, og Correia sank hen i fortvivlelse. Selv Ljunggren viste små tegn på opgivelse, men Henrik blev ved med at indgyde dem håb. Det virkede noget forslidt, men nok en gang sagde han til dem: "Så længe der er liv, er der håb".

- Vi MÅ ikke give op nu. Vi er nået så langt, og der må komme en eller anden form for hjælp. Alle, der har haft noget med SESSA at gøre, må vide nu, at skibet er forlist. Mæglere på Island, kontoret i New York og Maritime Commission. Måske sender de nogen eller noget ud for at lede efter os. Jeg er godt klar over, at I er udmattede, og jeg selv har det heller ikke for godt, men lad os nu prøve at holde os i live – lidt endnu, sagde han. Jeg for min del vil prøve at få lidt søvn. Så må I skiftes til at holde udkig.

Det var den længste sammenhængende "tale", han havde holdt på flåden, og han fornemmede at de to lavede en smule op. Derefter lagde han sig, men det var ham umuligt at falde i søvn. Derfor lod han de andre få fri og satte sig selv i udkigshullet. Der blev han ved natten igennem at stirre ud over det øde og kolde hav.

Den næste dag blev en af de længste dage på flåden. Sådan følte det for de tre. Vejret var rimeligt med meget lidt sø og kun vindstyrke 3 til 4, men dog nok til, at flåden tog mere vand over end i de seneste par dage. Den lå også noget uroligt på vandet. Det var, som om den tillige var begyndt at ligge dybere. Det foruroligede Henrik lidt, for tænk hvis en eller flere af tønderne var blevet læk. Det havde han ingen mulighed for at kontrollere, så han slog det hen.

Samtalerne indskrænkede sig til nogle få ord. Ferskvand var der ikke noget af, så de tørre kiks sad fast i halsen, når de prøvede at spise. Correia var helt holdt op med at spise dem, skønt de to andre faktisk tvang ham til det. Portugiseren var nærmest apatisk, og de skønnede, at det gik den forkerte vej med ham. De fritog ham derfor fra udkig den følgende nat, og pakkede ham ind så godt, som det nu en gang kunne gøres.

Ljunggren tog første udkigsvagt og kaldte på Henrik midt på natten. Han tog så sidste tårn. Og han tog også Correias del af vagten.

Fredag, den 5. september.

Hen ad formiddagen vækkede han en slumrende Ljunggren og sagde, at nu ville han se, om han kunne få noget søvn. Svenskeren overtog udkiggen, men aldrig så snart var han nået hen til hullet, før de alle hørte en dampfløjte udstøde to skarpe stød.

Henrik for op og skubbede Ljunggren væk fra udkigshullet i teltet, og hvad han så, fik ham til at spærre øjnene op. En destroyer for fuld damp styrede ret ned mod flåden. Den førte det amerikanske Stars and Stripes, og Henrik begyndte straks at vinke til den. Om bord på destroyeren blev der vinket tilbage. Der blev slået ned på farten, og det store, gråmalede skib gled ned forbi flåden, vendte og kom så langsomt glidende hen mod dem.



USS LANSDALE

(foto: NavSource, v/Fred Willshaw)

En kasteline blev sendt over mod Henrik, som greb den, og Ljunggren og han fik gjort den fast. Flåden blev halet næsten alongside destroyereren, og der blev hængt et redningsnet ud på skibssiden. Tre mand kravlede ad nettet ned på flåden for at hjælpe de skibbrudne om bord på destroyereren, som havde lagt sig med stævnen op mod vinden.

Correia fik som den første en line bundet om livet og blev halet om bord, hvorefter Ljunggren fik samme tur, skønt han mere eller mindre selv klatrede op. Henrik selv klatrede hele vejen op samtidig med, skønt det til sidst kneb med kræfterne. Da han satte fødderne på destroyerens dæk, svigtede benene under ham, og for at undgå at falde, greb han fat i den nærmeste og tog ham om halsen. Denne viste sig at være destroyerens næstkommanderende, som dermed var det første menneske, der tog sig af ham.

Vel oppe på dækket så Henrik på Ljunggren og smilede. Den anden smilede tilbage, og hvordan han havde mønstret væske nok til de par glædestårer, der løb ned ad kinden, var en gåde for Henrik. Selv havde han en klump i halsen, men græde kunne han ikke. I næsten 40 timer havde ingen af dem fået så meget som en dråbe vand. Det første, han gjorde derefter, var at sikre sig, at han stadig havde sin "kalenderstok" med nøglen til vandtanken.

Correia var allerede båret under dæk, og alt, hvad Henrik i det øjeblik kunne sige til Ljunggren, var: "Endelig!"

Ombord på DD426, USS Lansdale, 5.september.

Det var chefen selv, der i sin kikkert fik øje på en lille gul plet langt forude et par grader om styrbord. Lieutenant Commander John Connor var netop kommet på broen af USS LANSDALE efter en kort lur. Da han havde check'et kurs og fart og fået en ultrakort situationsrapport fra vagthavende, tog han kikkerten og begyndte at afsøge farvandet forude.

Destroyeren var blevet omdirigeret fra sin oprindelige kurs mod Reykjavik, da der var opfanget nødsignaler fra et norsk skib. Da man nærmede sig den opgivne position, var chefen blevet kaldt på broen.

Han tog kikkerten ned, gned sine øjne lidt og ledte igen efter det gule, han mente af have set. Han fandt det, og denne gang var han sikker.

- Aitkens, sagde han til sin næstkommanderende. Prøv lige at se her. I den retning. Fortæl mig, hvad De ser.

- Der er noget gult – et eller andet, svarede Aitkens lidt efter. Ja, det er helt sikkert. Det kan være et fiskefartøjs bøjle eller – ja, jeg ved ikke rigtig.

- Vi går i hvert fald hen og kigger på det, svarede chefen. Det kan også være et flyvrag – en vinge, måske.

Da destroyeren nærmede sig den gule genstand, så de, at det var en minimal redningsflåde med et skrigende gult sejl spændt over. Og snart kunne de skimte en vinkende person, hvorefter der blev kommanderet redningsrulle. Næstkommanderende gik på dækket, en petty officer stod klar med en kasteline og andre gjorde redningsnettet klar.

- Der er mere end en på flåden, sagde Aitkens. Det er måske overlevende fra det norske skib. Lad os få samlet dem op.

Som sagt, så gjort – og da Aitkens hjalp den første på benene, spurgte han ham om hvilket skib, de kom fra.

- Vi er overlevende fra det danske skib SESSA – nåja, LONGTAKER hed det nu. Vi var indregistreret i Panama.

- Javel, nå det er jer, svarede Aitkens. Vi har jer på en liste over savnede fartøjer. Men, lad os nu få jer under dæk. Det er vist tiltrængt.

Andre besætningsmedlemmer fik efter ordre fra chefen bjerget den lille flåde om bord på LANSDALE for det tilfælde, at andre skibe observerede den og derfor ville bruge kræfter på at undsætte den.

Aitkens fulgte Henrik forud og ned på banjerne, hvor den udmattede styrmand satte sig på et bord. Lidt efter blev også Ljunggren og Correia bragt derned, og endelig fik de vand. De fik tre glas hver, og da de bad om mere, blev det afslået. Det måtte vente lidt, for det kunne de slet ikke kapere, blev der sagt. Derefter blev de alle tre klædt af og fik rent undertøj på. De fik en feltseng og tæpper stillet til rådighed.

- DET var vel nok dejligt, udbrød Henrik, hvilket de to andre kun kunne være enige i.

Lidt senere fik de hver en skål med tomatsuppe. For første gang i næsten tre uger fik de noget varmt gennem halsen.

Mens de lå der, kom den første af Ljunggrens sædvanlige rammende replikker:

- Her trækker det da i hvert fald ikke!

Hver halve time fik de så noget flydende. Først fik de kaffe, og senere fik de en toddy. Derpå var det igen noget suppe. Om aftenen stod den på to blødkogte æg. For de tre var det som at være på Waldorf Astoria sammenlignet med de trængsler, der var gået forud.

Næstkommanderende kom senere ned til dem, og nu fik de en længere snak med ham. Han fortalte dem om deres egentlige opgave med at søge efter det nødstedte norske skib. Det viste sig, at flåden lå på næsten den position, som skibet havde opgivet. Da de i stedet

fandt de tre, blev de enige om, at enten var skibet totalforlist, eller også havde man opgivet en forkert position. Eftersøgningen fortsatte dog. Aitkens fortalte videre, at de tre var umådelig heldige med at være blevet observeret og, at de kunne takke sejldugens gule farve for i det hele taget at blive set. De var, som han sagde, blevet set på utrolig lang afstand, og det var kun på grund af farven.

Henrik fastslog derefter, at den presenning eller kaleche havde reddet deres liv tre gange. For det første havde den givet dem læ, så de ikke frøs ihjel, dernæst havde den givet dem vand, når det regnede og endelig var den årsag til, at de overhovedet var blevet fundet.

Lørdag, den 6. september.

De tre reddede søfolk havde haft en rolig nat, selv om de lå på lidt primitive feltsenge. Efter de næsten tre uger med et minimum af søvn under de mest ekstreme forhold, var det absolut tiltrængt. De følte sig alle mætte efter gårsdagens "festmåltid", som Ljunggren kaldte det. I forhold til det, de var vant til på flåden, var det vel også den rigtige betegnelse.

I løbet af formiddagen blev de flyttet til et stort kammer, som lå lige under broen. Der var kun én fast køje, som Correia fik, da han var den, der var mest medtaget. Kammeret var udstyret med badeværelse og toilet, så Henrik og Ljunggren var ikke sene til at få et i høj grad tiltrængt bad. Henrik var den første, og mens han klædte sig på efter badet, kunne han høre Ljunggren synge under bruseren: "Flicka från Backafall... Det glædede ham meget, at den kække svensker var ved helt at være sig selv igen efter den hårde tørn på flåden. Da Ljunggren kom ud fra badet, lod Henrik ham vide, at det var dejligt at høre ham synge.

- Ja ja, han Francis Sinatra skal vel tåle lidt konkurrence, han! svarede bådsmanden straks.

Feltsengene var blevet flyttet til kammeret og blev forsynet med lidt mere køjetøj, så nu var de ret behagelige at ligge på. Det gjorde de to så i en rum tid, mens de drak kaffe og røg cigaretter. De havde meget, de skulle indhente. Samtidig blev der også sat rigeligt med frugt og frugtsuppe frem. Det havde åbenbart sin virkning, for der blev brug for toilettet for første gang i tre uger.

Om aftenen fik de besøg af chefen, John Connor, som havde lyst til at sludre lidt med dem. Han ville først høre kort om, hvordan det hav-

de været på flåden, og han udtrykte sin beundring for deres handle-måde siden forliset og deres vilje til at holde ud.

Selv fortalte han om, hvordan han først havde fået øje på det gule telt og, at han i første omgang troede, at det var en bølge fra en trawler. Da han senere så, hvad det var, han havde ændret kurs mod, var han blevet temmelig berørt og ovenud lykkelig for, at de tre var i live.

- Det er jo endt som i et eventyr, sagde han. Det kunne Deres store fortæller, Hans Christian Anderson ikke have skrevet bedre. Ja, ham kender De vel så godt?

- Joda, det gør alle danskere, svarede Henrik. Jeg er selv bysbarn med ham, og bor ikke ret langt fra hans barndomshjem.

- Det lyder spændende. Det må jeg høre mere om senere, hvis der bliver en lejlighed til det.

Chefen kunne videre fortælle, at man nu havde krydset i en stor kvadrat ud fra positionen, som var opgivet fra det norske skib. Man havde ikke fundet det mindste vraggods eller andet, der kunne stamme fra skibet. Helt naturligt var han gået ud fra, at enten havde man opgivet forkert position eller også var skibet gået ned med mus og mænd. Derfor havde han nu sat kursen mod Reykjavik.

Det viste sig senere, at positionen var opgivet forkert. Der blev nemlig bjerget flere besætningsmedlemmer et helt andet sted.

Søndag, den 7. september.

Om morgenen blev de igen beværtet og denne gang med lidt mere fast føde, ja faktisk med en rigtig frokost. Da det var overstået, kom en ung sanitetsmand ind til dem for at tage et kig på deres fødder. Han så forskrækket på Correias ophovnede og blå fødder og gjorde nogle notater om, at "denne mand skal under lægebehandling straks efter ankomst".

Henriks fødder og ben var han mere tilfreds med, men også Ljunggrens bekymrede ham øjensynligt. En af tæerne på højre fod havde det vist heller ikke særlig godt, og han sagde til svenskeren:

- Jeg er bange for, at De mister denne tå. Jeg tror, lægerne vil fjerne den!

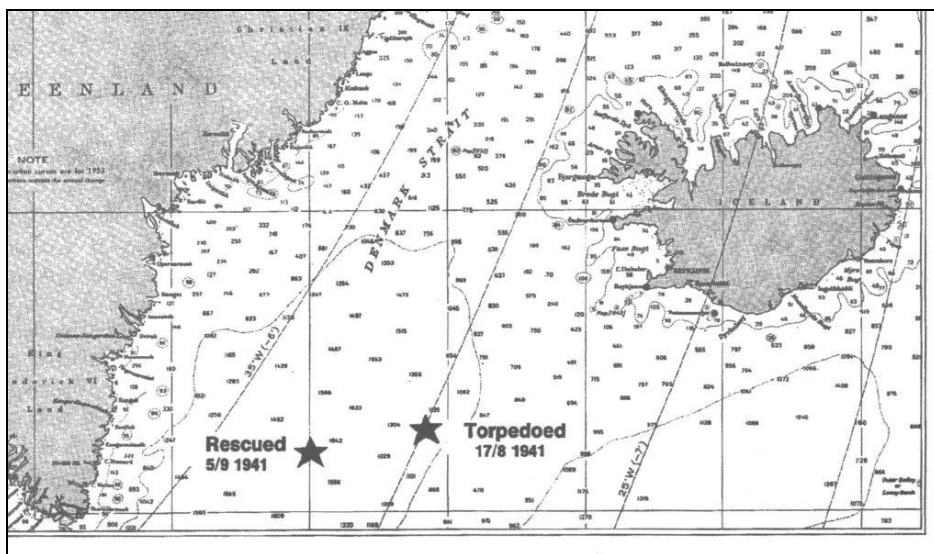
- Ikke tale om, protesterede Ljunggren.

- Hvorfor ikke?

- Fordi det er det ben, jeg bruger, når jeg skal sparke de dovne dæksfolk i røven!

Og så lo han. Ljunggren lignede nu helt sit gamle jeg.

- Hvis det skal være, så skal det vel være, sagde han. Lad os nu se, om tåen ikke kan klare sig.



Næste besøg på kammeret fik de af næstkommanderende, Aitkens, som medbragte et søkort. Her havde han udsat to punkter. Henrik havde givet ham positionen, hvor de blev torpederet. Aitkens havde udsat positionen for sænkningen til 61°26' Nord, 30°50' Vest, og positionen, hvor de blev bjergret til 61° 03' Nord, 34°50' Vest. Flåden var altså drevet 114 sømil i sydvestlig retning. Det var lige modsat af Henriks bestik, da de havde været lige nord for Golfstrømmen. I stedet måtte de være drevet med Labrador strømmen. Havde de fanget Golfstrømmen, var de måske blevet observeret tidligere, og i hvert fald var de drevet meget nærmere den islandske kyst.

Henrik og Ljunggren blev inviteret op på broen, hvor officererne holdt et lille afskedsritual i form af et glas rom og en masse lykønskninger med tiden fremover. De lovede at overbringe de pæne ord til Correia, som selvfølgelig også fik sin rom.

Derefter stod Henrik en tid i brovingen og kunne iagttage Islands forrevne kyst, som de med god fart nærmede sig. Mens han stod og nød en cigaret, kom minderne pludselig vældende ind over ham. Han tænkte på de stakkels ofre for tyskernes feje angreb. Det var kun kaptajn Nielsen, han havde kendt i længere tid, men skønt han først havde mødt de øvrige ved påmønstringen, var han kommet til at synes om de fleste. 24 uskyldige og fredelige mænd, der blot passede deres dont, var blevet ofre for nazisternes feje angreb.

Han så mændene for sig og mindedes flere af de små oplevelser, han havde haft med dem. Der var den unge vendelbo, Knud, som var den der tog imod ham den første dag. Den sludrevorne høker, københavneren Poul, som ikke vidste alt det gode, han ville gøre for

besætningen. Førstemester Lauersen, som var den rolige og besindige i maskinen og, som han førte lange samtaler med ved måltiderne.

Telegrafisten, Willy Muhammad, som han også kom tæt ind på livet af i deres mange samtaler. Så var der jo også Johan Alm med den smukke sangstemme, men som han ikke nåede at kende særlig godt. Så vidt han huskede, havde de vist kun talt sammen et par gange i officersmessen.

Det var dog mest kaptajn Nielsen, der dukkede op i erindringerne. Han havde savnet ham under hele opholdet på flåden. Han var fuld af respekt for kaptajnen, som var en helt igennem dygtig sømand, og som – det var han overbevist om – ville have drevet det rigtig vidt i rederiet. Henrik var nu helt sikker på, at kaptajnen sammen med de øvrige på broen var blevet dræbt af den granat, der pulveriserede hele den øverste del af overbygningen.

Han tænkte meget på kaptajnens familie hjemme i Tarup, da han pludselig så for sig et billede af sin egen kone og lille Sonja. Så kunne han ikke længere holde sig, men begyndte stille at græde. Han kunne ikke holde tårerne tilbage, og så sig hastigt omkring og sikrede sig, at ingen andre overværede det.

Så mandede han sig op og vendte blikket mod land. Få minutter senere droppede USS LANSDALE ankeret på reden ud for Reykjavik. En lang og besværlig rejse fyldt med grumme og tragiske oplevelser var endelig slut.

Søndag aften blev de tre overlevende fra SESSA afhentet fra USS LANSDALE og i en motorbåd sejlet ind til Reykjavik. På kajen ventede en ambulance, som bragte dem til British Hospital No.50 i Reykjavik. En lille hytte blev anvendt som kontor, og der blev Bjerregaard og Ljunggren vist ind, mens Correia straks blev indlagt.

De to andre fik fødderne undersøgt, og derefter blev også Ljunggren indlagt, hvorimod Bjerregaard blev erklæret rask. Han blev derpå i bil fragtet til en engelsk forlægning, Camp Caledonia. Her skulle han overnatte i en barak og fik stillet en "seng" til rådighed. Sengen var et hønsenet udspændt over en træramme på fire ben og forsynet med madras og fire tæpper. Det blev ikke til megen søvn, for fødderne værkede, så han ikke kunne have tæpper over. Han trak derfor sine sokker på, og alligevel frøs han i den kolde barak.



Matros Joao Correia i sin sygeseng på hospitalet i Reykjavik.

Om mandagen kom den amerikanske konsul med lidt penge, hvorpå han kørte med konsulen ind til Reykjavik. Her ekviperede han sig med det mest nødvendige.

På reden lå skibet s/s ALCEDO, hvor han kendte 1.styrmænd Nielsen. Han fik sendt et brev ud til ham, og dagen efter besøgte kaptajn Eriksen og styrmænd Nielsen ham i Caledonia Camp. Sammen spiste de middag i Reykjavik og tog senere på hospitalet og besøgte Ljunggren og Correia. Derfra gik turen til den danske konsul Stoor.

Kaptajn Eriksen tilbød Bjerregaard, at han kunne bo om bord hos ham, indtil de skulle sejle. Det tog han imod.

Den følgende lørdag blev han inviteret til et besøg hos den danske minister, Frank de Fontenay. Da fru hørte, at han boede i en militærlejr, tilbød parret ham, at han kunne bo hos dem. En af deres sønner var bortrejst, så de stillede hans værelse til rådighed. De aftalte, at han skulle flytte ind mandag.



Ljunggren i sygesengen

Samme dag gik han i land fra ALCEDO. Der var kommet telegram om, at han skulle henvende sig hos SESSAs agent, "Einskipafelag Islands", hvor han ville få de penge, han havde nødig. Han kvitterede for 400 kroner, hvoraf Ljunggren og Correia skulle have 100 kroner hver.

Først tog han ud til Ljunggren, som var flyttet til et hospital 15 kilometer fra Reykjavik. Derefter hentede han sit tøj i Caledonia Camp og kørte til minister de Fontenay, hvor han blev indkvarteret.

Han blev inviteret til middag, og om eftermiddagen hørte de sammen i radio fra London på dansk, at "de tre reddede fra SESSA ligger på hospitalet med svære forfrysninger i benene!"

Næste morgen fik han morgenmad på værelset; men middag og aftensmad indtog han på Hotel Island. Der fortalte man ham, at den danske stemme fra London havde oplyst, at "styrmand Henrik Bjerregaard fra s/s SESSA nu var oven senge og, at han havde været ude i solen!"

Den 26. september fyldte Kong Christian X 71 år, og Bjerregaard var i den anledning inviteret i Gesandtskabet, hvor der deltog omkring 80 gæster.

Det blev oktober, og ministerens søn kom tilbage, hvorfor Bjerregaard måtte flytte på hotel. Ved samme tid blev Ljunggren udkrevet og kunne ikke få noget værelse. Han måtte tage til takke med de kummerlige forhold i Camp Caledonia. Heldigvis blev der et dobbeltværelse ledigt på hotellet, så de to flyttede sammen.

Den 10. oktober blev Bjerregaard kaldt til det amerikanske konsulat, hvor han fik at vide, at han og Ljunggren kunne få skibslejlighed til New York på et af Ford-rederiets skibe. Det tog han straks imod.

Dagen efter tog han og Ljunggren ud på hospitalet for at se til Correia. Han havde det meget bedre, om end han nok måtte være indlagt mindst tre uger endnu. De to gik ombord på m/s LAKE OSWEYA. Om eftermiddagen lettede skibet anker og afsejlede fra Reykjavik.

Tilbage i New York skiltes Ljunggren og Bjerregaard, men lovede hinanden at ville holde kontakten ved lige. Ljunggren gjorde alvor af sin trussel om at ville lade sig indrulle i den amerikanske hær, hvor han blev en af US Marines. Han nåede at overleve yderligere to torpederinger og at deltage ved landgangen i Normandiet. Til bladet "The American Swedish Monthly" fortalte han senere i et interview, at han da aldrig nogensinde havde været nervøs ved at være til søs.



To gode venner.

- Men der skete noget underligt i biografen for nylig, sagde han. Der blev som forfilm sendt en ugerevy, og i et af indslagene viste man et handelsskib sejle i roligt farvand – og pludselig forsvandt det i en voldsom eksplosion, ramt af en torpedo. Jeg hoppede højt i stolen af bar forskrækkelse og var urolig længe efter. Det var en mærkelig oplevelse.

Hver gang en orlov eller anden fritørn tillod det, opsøgte han sin tidligere 1.styrmænd. Så blev der talt om "gamle dage" og de kammerater, der var gået til ved SESSA's forlis, ligesom de hver for sig kunne berette om, hvad der var sket siden dengang.

Også da krigen var slut, mødtes de to fra tid til anden. Bjerregaard fortsatte i konvojsejladser, og Ljunggren havde en længere orlov efter D-dag i Normandiet, så der var gode muligheder for at mødes.

De delte deres respektive oplevelser med hinanden, og under et af møderne fortalte Ljunggren blandt andet, at han en aften, hvor han var på restaurant sammen med en flok andre marinere, var blevet kontaktet af en "bindegale" nordmand, som ville have ham med på en tømmerflåde tværs over det meste af Stillehavet. Hertil svarede svenskeren, at han efter tre uger på en redningsflåde, der ikke kunne manøvreres, ikke nogensinde mere skulle ud på en flåde – frivilligt, og ønskede så ellers nordmanden god tur!

De mødte aldrig siden Joao Correia, men Bjerregaard fik dog lidt at høre om, hvordan det var gået ham sidenhen.

Skibsreder Knud Lauritzen havde nemlig sat sig for at undersøge, hvad der var blevet af de to øvrige, efter at Bjerregaard senere havde mistet kontakten til Ljunggren.

Han fandt frem til Correia, der da var pensioneret og havde slået sig ned i sin hjemby.

Det viste sig, at portugiseren var mere medtaget end først antaget. Han fik amputeret flere tæer og måtte blive på hospitalet i Reykjavik indtil julen 1941. Da blev han ombord på et amerikansk orlogsfartøj sendt først til et militærhospital i Brooklyn og derefter Marine Hospital på Staten Island. Her blev han til sidst i 1943, hvorefter han blev erklæret rask. Han fortsatte med at sejle i amerikanske skibe, og efter at have erhvervet amerikansk statsborgerskab, var han heldig at få hyre på en rute mellem staterne og Portugal. Her blev han endelig som 33årig gift med sin ungdomskæreste. Han vedblev at sejle, indtil han i 1967 fik kronisk bronkitis. Han nåede at blive far til tre børn.

Det lykkedes ligeledes Knud Lauritzen at spore sig frem til Ljunggrens familie i Västervik i Sverige. Der fik han oplyst, at Ljunggren døde som 59årig på et hospital i San Fransisco i den 30 oktober, 1968.



Prokurist, senere direktør, Tage Nielsen rejste ved krigens udbrud i 1939 til New York for at varetage rederiets interesser i Nord- og Sydamerika.

Derigennem blev han medlem af bestyrelsen for "Danish Ship Operating Corporation".

I 1942 stillede han sig til rådighed for gesandt Henrik Kauffmann i Washington og blev samtidig leder af Det Danske Generalkonsulats Grønlandsafdeling. Dermed stod han under krigen for Grønlands forsyninger og for afsætningen af grønlandske

varer. Efter krigens afslutning var han medvirkende ved oprettelsen af Det Danske Generalkonsulats Handelsafdeling i New York og var i de første måneder desuden leder af afdelingen.

Som påskønnelse af sit arbejde under krigen for Danmarks sag og anseelse i USA blev han tildelt Kong Chr. X's Frihedsmedalje og blev samtidig Ridder af Dannebrog.

Som 52årig i 1959 opsagde han sin stilling i rederiet for at bosætte sig fast i USA, primært af hensyn til sine tre døtre, som alle var bosat i New York.

Lieutenant Commander John D. Connor fortsatte som chef på USS LANSDALE året ud, og hans videre løbebane kendes ikke. Han traf aldrig siden nogen af de tre overlevende fra SESSA.

USS LANSDALE, DD426 fik en krank skæbne. I april, 1944 deltog skibet i en konvoj fra Gibraltar til Bizerte, Tunis i Nordafrika. Ud for Algiers kyst blev konvojen den 20. april om natten angrebet af tyske Henkel og Junker fly udstyret med luftbårne torpedoer. Et handels-skib, s/s PAUL HAMILTON havde inklusive sin besætning i alt 580 ombordværende, deriblandt 500 Army Air Force tropper og et antal andre soldater. Skibet, der var fuldt lastet med ammunition og andre eksplosiver, blev ramt af torpedoer og blev sprængt i stumper og stykker. Alle 580 omkom.

I ildskæret fra denne eksplosion blev silhuetten af LANSDALE et oplagt mål for flyene, og efter at være blevet ramt af mindst fem torpedoer, sank skibet. Der var på det tidspunkt 282 ombordværende, hvoraf 234 blev reddet. 49 af dem var sårede, og 7 døde senere.

Ubåden, U38 nåede med fregattenkapitän Heinrich Schuch kun at sænke ét skib, som uheldigvis var SESSA. Derefter sejlede Schuch den til Stettin, hvor den endte sine dage som skole- og øvelsesskib.

Schuch førte derefter først U105 og siden U154, og med disse nåede han at sænke yderligere 6 skibe. U105 blev i juni 1942 angrebet af australske Sunderland-fly i Biscayen og måtte meget beskadiget søge nødhavn i Spanien.

Han gik i land i 1943 og varetog herefter forskellige opgaver i Marinekommandoen. Han døde som 61årig i 1968.

I løbet af 1943 vendte situationen sig således, at de Allierede begyndte at få overmagten til søs for så vidt angik ubådene. Mange kræfter blev sat ind på at bekæmpe dette uvæsen. Ny teknologi som sonar og radar blev installeret i orlogsskibene, så de bedre var i stand til at lokalisere ubådene, og langtrækkende fly bombarderede dem dag og nat. Utallige dybvandsbomber blev kastet og tvang ubåden op til overfladen, hvorefter den blev uskadeliggjort. Ved et tysk ubådsangreb på en konvoj i foråret 1943 var vejret med konvojen. Det blev tåge, og ubådene kunne ikke orientere sig om, hvor skibene befandt

sig. Det kunne derimod krigsskibene, som havde den nye teknologi. Dette angreb kostede tyskerne otte ubåde.

Da krigen var slut i 1945, havde tyskerne mistet mere en to tredjedele af sin ubådsflåde og omkring 28.000 mand omkom.

I Bayonne, New Jersey lå SESSA oplagt side om side med JL's s/s PAULA. Ligesom SESSA blev det beslaglagt af US Maritime Commission og fik navneændring til s/s MONTANA. . Umiddelbart efter SESSA blev det også sendt til Reykjavik. Den 11. september blev det sænket af nazisterne tæt på den grønlandske kyst. Her var der ingen overlevende.



s/s PAULA, som blev sænket af U105, ført af Georg Schewe. Han havde i forvejen 14 handelsskibe på samvittigheden



s/s MARIA i krigsmaling.

Bjerregaards tidligere skib, s/s MARIA gjorde hele krigen med for amerikanerne. Det slap fra mange konvojsejladser uden nævneværdige skrammer, og efter krigen kom det tilbage til Danmark.



MARIA DAN ført tilbage til sit oprindelige udseende.

Bortset fra Reeferbådene var alle J.L skibe udstyret med pigenavn på fem bogstaver. Senere vedtog rederne, at navnene skulle efterfølges af et "DAN". Noget af det første, der blev gjort, da man fik skibet hjem, var at få malet helt nyt navn. MARIA DAN blev senere ombygget til skoleskib for dækselever, og det var i øvrigt mit allerførste skib som nyudklækket radiotelegrafist.

Bjerregaard fik efter sin indsats og sit gedigne sømandsskab stor opmærksomhed fra både britiske og amerikanske medier. I Reykjavik var de overlevende samtaleemne i flere uger.

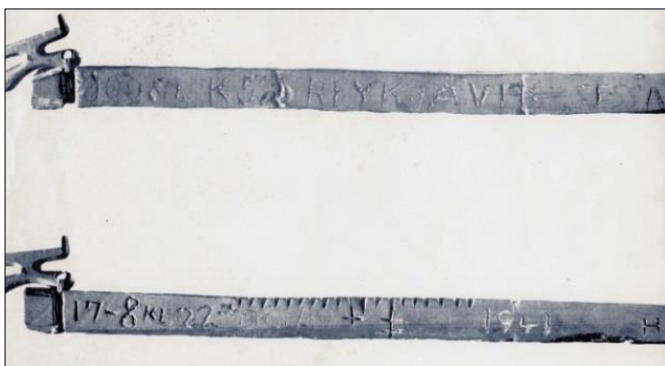


Henrik Bjerregaard viser sin datostok under opholdet på Island.

I de engelske biografer viste man ham gående med stok ikke længe efter ankomsten til Reykjavik. Der får man et indtryk af, hvor hårdt præget han var af opholdet på den lille flåde.

(Klippet kan findes på nettet ved at skrive: Longtaker i søgerubrikken).

"Datostokken" med nøglen til vandtanken vedhæftet findes i dag på Frihedsmuseet sammen med Bjerregaards beskrivelse af forliset.






Denne lille, godt brugte kniv, som Bjerregaard altid havde i lommen, er i sammenfoldet tilstand ca. 6 cm lang. Den var til stor hjælp på flåden. Det sidste, han sagde, inden han gik i land for godt, var: "Den skal De have, Røn, for så ved jeg, den er i gode hænder!"

Den er ligeledes overdraget til Frihedsmuseet.

Det er meget begrænset, hvad der findes af billedmateriale fra den tid, og i sagens natur var der intet fra tiden på flåden. Derimod var der i Bjerregaards efterladte arkiv dette udklip fra en datidig avis, som omtalte anvendelsen af de små nødflåder.

USS LANSDALE

SHIP'S POSITION.



N. NAV. 143.
(Nov., 1917.)

At 12⁰⁰ M.
5 September, 1941

U. S. S. _____

Latitude by Secca sank observation 61-26 N

Longitude by " observation 30-50 W

Latitude by Survivors picked up D. R. 61-03

Longitude by " " D. R. " " 34-50

Distance made good since Sinking, 114 miles

Error of standard compass by Obs. for heading _____

Remarks: Drifted on average course
259° T, Distance to nearest land
island 364 miles. Distance to nearest
land Greenland 221 miles

Respectfully submitted,

L J J Aitkens

Navigator.

To the Commanding Officer.

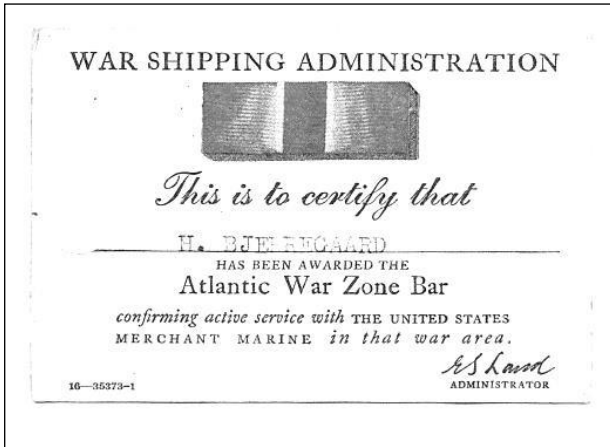
U. S. GOVERNMENT PRINTING OFFICE

4-1450

Som fortalt tidligere drev flåden 114 sm i retning 359° fra positionen, hvor SESSA sank.

Notatet, som næstkommanderende afleverede til chefen, blev overladt til Bjerregaard efter, at det var behørigt indført i LANSDALE's logbog.

Det er opbevaret i hans efterladte arkiv, men er nu næsten ulæseligt, men dog stadig et bevaringsværdigt dokument.



Disse hæderstegn modtog Henrik Bjerregaard, ligesom adskillige andre civile, der sejlede i konvoj for amerikanerne, blev tildelt dem.





Rear Admiral Emory Scott Land.

Viceadmiral Land blev af USA's regering udpeget til at være den, der fik ansvaret udbygge staternes skrumpende handelsflåde. Det blev blandt andet startskuddet til de masseproduktionen af Liberty både. Desuden blev han bemyndiget til at beslaglægge udenlandske oplagte skibe rundt omkring i USA. Regeringen Roosevelt kunne se skriften på væggen og indså, at man på et eller andet tidspunkt ville blive nødt til at gå i krig.

Det skete som bekendt den 7. december, 1941 med japanernes angreb på Pearl Harbor.

De Liberty skibe, der "overlevede" krigen, blev senere overtaget af civile rederier. og blandt andet J. Lauritzen benyttede sig af dette. Således var et par af skibene i flere år indsat på rederiets West Coast Line.

UNITED STATES MARITIME COMMISSION
WASHINGTON

OFFICE OF THE CHAIRMAN

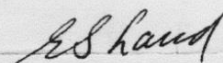
November 5, 1941

Mr. Henrik Bjerregaard
First Mate SS SESSA
c/o Georg Bech, Esquire
Danish Consul General
17 Battery Place
New York, New York

Sir:

I have read, with great interest, the official documents regarding the sinking, without warning, of the SS SESSA, of which you were First Mate, and have felt the greatest admiration for your heroic action toward saving the lives of your fellow seamen immediately after the sinking and during the following nineteen days while you were adrift on one of the ship's rafts. I wish to extend to you in behalf of the Commission, and in my own behalf, our sincere commendation for your unselfishness and bravery, which comport with the best traditions of sea service.

Sincerely yours,



E. S. Land
Chairman

Brevet, hvor admiralen udtrykker sin anerkendelse af Bjerregaards indsats ved forliset og det efterfølgende ophold på den lille flåde.

Bilag

2343 Massachusetts Avenue, N.W.,
den 19^e December 1941.

Hr. Styrmand H. K. Bjerregaard,
c/o Mr. Tage Nielsen,
Wessel, Duval & Co., Inc.,
67 Broad Street,
NEW YORK CITY, N.Y.

Kære Styrmand Bjerregaard,

Jeg føler Trang til at skrive til Dem for igen at sige Dem, hvor stor en Oplevelse det var for mig at læse Deres Beretning fra S/S "SESSA" S Forlis. Det er muligt, at De beskedent kun synes, at De har gjort Deres Pligt, men saa har De i alt Fald gjort den paa en Maade, som alle Danske har Lov til at være stolte af.

Jeg tillod mig at vise Deres Beretning i Fru Toksvig's Bearbejdelse til vor store Landsmand William S. Knudsen. Denne har bedt mig fortælle Dem, hvor meget det har glædet ogsaa ham at læse Deres Beretning, og han har bedt mig om, som et lille Udtryk for sin Beundring, at sende Dem den vedlagte Check paa \$100.00, som han beder Dem disponere over, saaledes som De finder bedst.

Med venlig Hilsen

Deres hengivne

Henrik Kauffmann

I kølvandet på sænkningen af SESSA opstod der en korrespondance mellem Henrik Bjerregaard og gesandt Henrik Kauffmann, som var virkelig imponeret over styrmandens indsats. Denne mente til gengæld, at han kun havde gjort sin pligt som ansvarlig officer i et dansk handelsskib. Kauffmann undlod ikke at rose Bjerregaard ved enhver lejlighed. Dette er et af de sidste breve de to imellem.



s/s POTOMAC, Fall River Navigation

Bjerregaard fortsatte i konvojsejladserne. Nu var det fra tid til anden som "Commodore", som var den kaptajn, der havde kommandoen over de i konvojen deltagende handelsfartøjer.

Fra den 5. juni 1944 til den 31. oktober 1945 førte han sit sidste af de beslaglagte skibe. Det var skibet s/s POTOMAC, som også var indregistreret i Panama og administreret af rederiet "Fall River Navigation". Det var en bedaget damper, som lykkeligvis klarede det sidste krigsår uden større uheld.

Det var langt fra alle beslaglagte skibe, der havde nogen høj standard. Det var også dem, der var mest udsat i konvojerne, da de som regel var langsomt sejlen. POTOMAC var et af dem.

Skibet var dog "armeret" med en antiluftskytskanon på hækken, og på en sliske lidt agten for overbygningen ses en af de små flåder sat op i rigningen klar til at blive sat i søen.

Som det tydeligt fremgår af billedet, havde skibet ikke megen luksus at byde på, men dette til trods forblev Bjerregaard dog halvandet år på skibet som dets kaptajn. Han gik først i land, da der ikke mere var brug for skibet, og det blev lagt op.

Serial No. PAN- 3024 Date of issue June 3rd, 1944

SEAMAN'S EMPLOYMENT CARD

For use on
War Shipping Administration Vessels CGO 3rd ND REG 9 1944
 Under Panamanian Registry

H. Bjerregaard
 (Signature of seaman)

Chas. F. Partus
 Investigator USCG

THIS CERTIFIES, That *****HENRIK KRISTIAN BJERREGAARD*****
 (Holder)

is qualified for employment on vessels owned by or under charter to the United States War Shipping Administration registered under the laws of Panama subject to all the terms and conditions of the application made by the holder under General Order No. 41.

Restrictive endorsement _____
S. A. Hedrick
 (Issuing office)

Dated: _____ At Baltimore, Md.

FALL RIVER NAVIGATION COMPANY

21 WEST STREET
 NEW YORK 60, NEW YORK
 TELEPHONE WHITEHALL 3-0684

In replying, address communication to the Company

Please mail copy of your reply to our Main Office: 130 South Main St., Fall River, Mass.

TO WHOM IT MAY CONCERN:

This is to certify that Captain Henrik K. Bjerregaard has served as Master of the Panamanian S/S "POTOMAC" during the entire time the Fall River Navigation Company operated this vessel as General Agents for the War Shipping Administration, viz. from June 5, 1944 until October 28, 1945.

During this time Captain Bjerregaard has proven himself a very capable ship's master and has carried out his duties to our fullest satisfaction. It is with regret that due to the fact that we have no other Panamanian vessels under our operation, now that the "POTOMAC" has been laid up, we are unable to offer Captain Bjerregaard another master's position.

Captain Bjerregaard is leaving with our best wishes for his future endeavors and we are glad to recommend him to anybody who may need a capable master.

New York, N.Y., October 31, 1945
 United States of America,
 War Shipping Administration,
 By: FALL RIVER NAVIGATION COMPANY,
 General Agent.
Svend Hansen
 Svend Hansen,
 President.

Kaptajnets amerikanske "søfartsbog" øverst, og nedenunder en anbefaling for god og trofast tjeneste i s/s POTOMAC.

EPILOG



Den lille familie blev endelig genforenet i løbet af 1946.

Henrik Bjerregaard måtte vente fem lange år endnu, inden han atter blev genforenet med sin hustru og datter. Ligesom hundreder af danske søfolk måtte han opgive forsøget på at vende hjem til sit besatte fædreland.

I stedet fortsatte han som nævnt med at sejle i konvojerne til Island og Murmansk. Han undgik utroligt nok flere torpederinger i modsætning til sin tidligere bådsmænd, som jo yderligere to gange måtte i bådene. Konvojsejladserne var dog ikke søndagsudflugter, og han måtte se flere af de øvrige skibe blive sænket eller beskadiget. I en del tilfælde måtte han med sit eget skib assistere ved bjergning af overlevende.

I årene, indtil han fik skibsløjlighed til Danmark, blev han boende i fru Hetlands Boarding House. Ved et tilfælde fandt han ud af, hvordan

hans værtinde havde skaffet sig de guldtrusser, hun i sin tid syede på hans uniformsjakke. Hun havde ganske enkelt sprættet dem af sin afdøde mands paradeuniform, som hun ellers passede nænsomt på. Efter sin hjemkomst mistede han kontakten til den gamle dame, og hvordan det siden gik hende, vides ikke. Huset på hjørnet af Cranberry og Hicks står der stadig.

Som afrunding af beretningen om SESSAs forlis kan fortælles, at på Bjerregaards opfordring og anvisninger blev samtlige små og større flåder samt livbåde nu udstyret med væsentligt flere hjælpemidler og proviant. Der blev lagt mere tovværk i flåderne, og sejldug til afdækning af flåderne blev imprægneret og malet gult. Ekstra batterier til lygter, fiskegrej m.m. Dette var gældende for alle de beslaglagte skibe. Alt sammen som følge af Bjerregaards dyrt købte erfaringer.

I 1946 vendte Bjerregaard endelig hjem til Danmark og blev forenet med sin hustru og nu 7årige datter. I nogle år boede familien fortsat hos Karen søster, men med tiden købte han villa i Odense forstaden Hjallesø og etablerede sig her med sin lille familie. Han fik ikke flere børn, for den tid var vist forpasset. Han viste sig at være en habil hjemmehåndværker og klarede selv al vedligehold i villaen, ligesom han fra tid til anden fabrikerede havemøbler og andet til hjemmet.

Han fortsatte sin ansættelse i rederiet J.Lauritzen og avancerede efterhånden til skibsfører. Knud Lauritzen opfordrede ham på et tidspunkt til at tage til Kogtved Søfartsskole og fortælle om SESSAs forlis og sin efterfølgende, mirakuløse redning. Han efterkom opfordringen og fortalte meget detaljeret om forliset og dets tragiske følger.

- Jeg gad nok vide, hvor mange aspiranter fra det hold, der opgav at fortsætte til søs efter det foredrag, sagde han senere.

Han opnåede i kraft af sit gode sømandsskab hædrende omtale, da han som kaptajn på m/s HELGA DAN med sin besætning nåede frem til Quebec i Canada den 13. februar, 1958.

Aldrig før var et oceangående fragtskib kommet så tidligt igennem isen på St. Lawrencefloden, som udgør søvejen til The Great Lakes i USA og Canada.

JL havde med indsætningen af polarskibe, hvoraf den første var KISTA DAN, fået godt fat i ishavssejladser. Flåden bestod efterhånden af en halv snes fartøjer. Det begyndte med sejladser på Grønland

og Finland i vinterhalvåret, og blev udvidet med at fragte mandskab og udstyr til forskellige baser i Antarktis.



Bjerregaard vurderer situationen før St. Lawrence floden.

Derfor mente man hos rederne, at man godt kunne prøve kræfter med den isbelagte flod og få gang i sejladsen også om vinteren. Man valgte at begynde med de to søsterskibe, HELGA og THORA. Efter en noget besværlig rejse i ekstremt dårligt vejr over Nordatlanten nåede Bjerregaard frem til Anticosta øen i munden af St. Lawrence. Isen var dette år ikke så voldsom svær at forcere, og uden assistance fra isbrydere tog det mindre end to døgn at nå Quebec.

(Året efter blev vi derimod fanget af isen et par gange og måtte ty til isbryderhjælp).

Nu havde rederiet bevist, at den tilfrosne St.Lawrence flod godt kunne besejles i vinterperioden med isforstærkede handelsskibe. JL indledte med denne sejlads sin "St.Lawrence Winter Service", som blev opretholdt i de følgende 6-7 år. HELGA DAN blev på det nærmeste "adopteret" af Quebec, og det blev til adskillige interviews i både TV og radio, ligesom besætningen blev inviteret til forskellige begivenheder rundt i byen.



Bjerregaard nåede at komme både i Radio Canada og i TV.

Skibet nåede dog også at blive arresteret! En morgen, da overstyrmanden kom op på broen, var der smækket en plakat på døren i styrbord side. Den meddelte, at skibet var blevet arresteret på grund af "ubetalte fordringer". Bjerregaard blev for en gangs skyld virkelig vred, og det viste sig da også, at der var tale om en misforståelse.

Han blev meget populær blandt agenterne og befragterne på disse rejser, for han gik ikke af vejen for at holde party fra tid til anden. Det var ingen dårlig idé at stå på god fod med både dem og myndighederne.

Det gavtede os især, når vi gik fast i isen. Der gik nemlig politik i det en overgang. Havnearbejdere og lodser var af en eller anden grund sure over, at man åbnede vintersejlads på floden.

To rejser om året blev det til, for efter den tid var det muligt for almindelige skibe at sejle på floden. Så fortsatte HELGA i "vagabondfart" eller trampfart, som det rettelig hed. Det passede ham fint, fordi mange af rejserne gik til varmere himmelstrøg.



Når man ligger så godt og grundigt fast i isen, er det bare med at komme ud og få dokumentation for det.

En af skibsmæglerne i Quebec var med på en del af rejsen, og han påstod, at han havde magt over situationen, og når han var om bord, ville der ikke ske noget ved at vi måske ville gå fast.

Det var årsagen til, at Bjerregaard lokkede mig til at illustreret det med nedenstående karikatur malet på bagsiden af et gammelt søkort.

Originalen blev sendt til rederiet.



Monsieur Roger Paquin sørgede for, at HELGA ikke sad fast i isen!

Bjerregaard var også populær hos sine besætninger, om end der blandt enkelte styrmænd herskede en anden opfattelse – måske, fordi han af og til ”blandede” sig med dæksbesætningen. Han kunne fra tid til anden godt finde på at slå et slag indenom matrosmessen og sludre om arbejdet eller måske om gamle dage. Han gjorde ikke forskel på ”høj og lav”.

Hvis han ikke var blevet sømand, kunne han sikkert være blevet en god herrefrisør. Når han så en af folkene, der var blevet lidt for langhåret, tilbød han en klipping. De fleste slog til, at resultatet var slet ikke dårligt.

HELGA DAN lå kort før jul 1960 i Fredericia og var udlosset. Ordren var, at skibet skulle gå til Hamburg og begynde lastning til Canada. Det var den 22., så man skulle ligge standby, opankret på Elben hele julen, da lastningen ikke ville begynde før den 27. Så ”opfandt” han et mindre maskinhavari, som ville tage mindst 3 dage at reparere. På den måde fik vi jul i Fredericia. Derfor kunne de af frivagterne, der boede nærmest, nå at holde jul hjemme. Sådan var han også!

På en rejse fra Mestersvig (Grønland) med malm til Bremerhaven spurgte 3.styrmænd, som var færing, om ikke man kunne ”samle” hans kone op ved passage af Færøerne. Hun skulle ellers på en længere rejse for at komme med på hustrusejlads fra Tyskland. Hendes bror ville sejle hende ud med sin trawler. Bjerregaard sagde til styrmændene, at han skulle få Gnisten til at arrangere kontakt til trawleren – og således blev der et rendezvous med trawleren og konen kom om bord.

Næste dag ringede Bjerregaard til rederiet, spurgte om han kunne samle konen op fra trawleren. Det kunne der ikke være tale om – det var slet ikke muligt.

- Ikke muligt, svarede han. Det gjorde vi ellers i går!

Om han nogen sinde fik en reprimande for dette, må stå hen i det uvisse.

Fynsk lune var han også i besiddelse af: Når et af rederiets faste besætningsmedlemmer havde været hjemme på ferie, skulle vedkommende tilbage på skibet udfylde et skema med oplysninger (som i øvrigt for det meste allerede lå hos rederiet). Det irriterede den gode skipper lidt, for, som han sagde: ”Jeg er vel ikke blevet ukendt, bare fordi jeg har været væk en måneds tid?” Og så skrev han i rubrikken for øvrige bemærkninger: ”Jeg bruger lyserødt toiletpapir!”

Når HELGA sejlede i isfyldt farvand, var det ofte påkrævet, at den vagthavende navigatør måtte navigere skibet fra istønden i formasten. (Se billedet af HELGA DAN fast i isen)

Adgangen til denne "crows nest" foregik inde i den hule mast ad en lidt besværlig lejder med mange trin. Skønt han var ved at være lidt trind om livet og ikke længere var så godt til bens, tog Bjerregaard fra tid til anden sin tørn i tønden. Selv var jeg et par gange oppe for at holde ham ved selskab, så jeg kan forestille mig de problemer, han måtte have haft ved at klatre op. Det var blandt andet i sådanne stunder, han "lukkede" op og fortalte mere og mere om SESSA samt om tiden før og efter.

På mange af mine aftenvagter på radiostationen kom han også et smut indenfor, når han havde været på broen. Så sludrede vi en times tid, og når han var gået, fik jeg travlt med at skrive ned, hvad han havde fortalt.

I 1962 måtte han lade sig sygeafmønstre på grund af en efterhånden alvorlig diabetes. Senere på året blev han pensioneret i en alder af bare 58 år. Det var sidste gang, jeg så ham. Efter at jeg selv var gået i land, planlagde jeg ofte en tur til Odense for at besøge ham. Det blev aldrig til noget.

Da jeg besluttede mig for, at historien om Henrik Bjerregaard og hans indsats ved SESSA's torpedering og hans ophold på flåden skulle fortælles, søgte og fandt jeg hans familie. De afsluttende ord i denne beretning er blevet mig fortalt af primært hans barnebarn, John Sunesen.



s/s ENERGI af Marstal.

Henrik Bjerregaard lærte at leve med sin sygdom, og han fik et godt otium i familiens skød. Hans eneste barn, Sonja blev gift med skibsmægler Gunnar Sunesen, og sammen fik de sønnerne Niels-Erik og John.

De to drenge havde altid et godt forhold til deres morfar, og utallige historier blev fortalt igen og igen. At høre om sejskibstiden var særlig fascinerende, og når han fortalte, kunne man næsten høre tovværket knage og vinden suse i riggen.

Det lå i kortene, at deres morfar skulle være sømand, og han fik det da også næsten ind med modernælden. Faderen sejlede med det gode skib s/s ENERGI, og moderen havde ham ofte med ombord.

”De tørrede mine bleer på motorblokken”, fortalte han tit.

En af de første hyrer, Henrik selv fik, var såmænd med s/s ENERGI.

Den 13 . juni, 1981 døde hans hustru Karen, og ikke længe efter – den 27 september måtte Henrik Bjerregaard selv give op.

I en alder af 77 år kastede en brav og stædig hædersmand for sidst gang ankeret.



En ung Bjerregaard med en "skibbruden" albatros.

KILDER.

“FRIVAGTEN” – Rederiet J. Lauritzens firmablad.

Kaptajn H. C. Røder: “De sejlede bare...”

Mike Kemple Collection: Sænkningen af s/s ATHENIA

Charles C. Wales: Beretning om USS LANSDALE DD426

Fred Willshaw, NavSource, USA.: Billederne af LANSDALE

Clay Blair: “The Hunters” (U38 og Fregattenführer Heinrich Schuch.)

NYC Municipal Archive: New York motiver.

Bundesarchiv, Tyskland: Keroman basen og U37 I dok

M/S Søfartsmuseet i Helsingør: Skibsfotos.

Kaptajn Henrik Kristian Bjerregaards efterladte arkiv, samt mit eget kendskab til kaptajnen og mine notater efter tre års tjeneste på ms HELGA DAN.

Sangen ”Flicka från Backafall”, hvoraf jeg har medtaget 2 vers, er skrevet af Gabriel Jönsson med melodi af Gunnar Turesson. (Elkan og Schildknecht, Emil Carelius, Stockholm).