

Maritime erindringer

1951 - 1965



Anker Rønberg



Arsukfjorden med Kugnait fjeldet i baggrunden

”Maritime erindringer 1951 – 1965”

af Anker Rønberg.

Bogen er primært baseret på Anker Rønbergs erindringer som navigatør i Rederiet J. Lauritzen.

Bogen kan lånes som e-bog af Slægtsforskernes Bibliotek via internettet.

Redaktion & bearbejdning:

Bjarne Rasmussen, 2018



Barndomshjemmet i Thyborøn. Her boede tre familier.

Indholdsfortegnelse

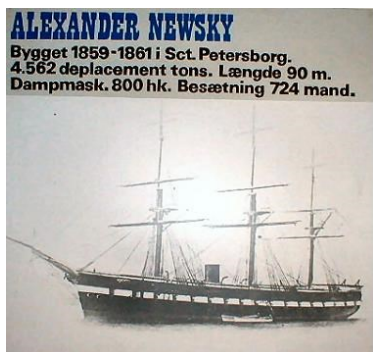
1951 J. Lauritzens søfartsskole i Kogtved	5
1951 "Venøsund" af Struer	16
1953 s/s "Alexandra"	25
1953 s/s "Stina Dan"	30
1954 m/s "Argentinean Reefer"	41
1954 m/s "Paula Dan"	44
1955 m/s "Greta Dan"	62
1955 m/s "Brazilian Reefer"	64
1955 Navigationsskole.....	69
1957 s/s "Maria Dan"	74
1957 m/s "Anita Dan"	80
1958 Søværnet	83
1961 m/s Varla Dan	109
1961 m/s Marna Dan.....	112
1961 Kogtved Søfartsskole	119
1962 m/s Anita Dan	122
1962 Mestersvig – Sejladslederassistent	125
1962 - 1964 Antarktis	146
1965 Mestersvig – Sejladsleder	152
1965 Afrunding på mine maritime erindringer	169

1951 J. Lauritzens søfartsskole i Kogtved

Uddannelsen begynder

Aldrig var jeg i tvivl om, hvad jeg ville være, når jeg blev stor. På begge sider og langt tilbage var der sømandsslægter.

Da "Alexander Newsky", Zarens yacht strandede ved Harboøre blev min oldefar skipper på en af de russiske slæbebåde, da den russiske kaptajn døde. Senere flyttede hele familien til Sankt Petersborg, men det er en lang historie. Oldefar sejlede så efterfølgende for den russiske zar, af hvem han fik sit eget flag at føre, og dette flag anvendte min mor efter



farfars død til at lægge under juletræet, og det gik efterhånden til. Min farfar tog også skibsførereksamen, og han blev senere kendt som blokadebryderen fra Port Arthur under den russisk-japanske krig i 1905, og det skrev han en bog om. Han blev senere havnefoged i Lemvig, hvor han også døde i 1939. Han var den eneste af mine bedsteforældre jeg har kendt



Min farfar var blokadebryderen fra Port Arthur under den russisk-japanske krig i 1905, og hans far var skibsfører hos den russiske zar og bosiddende i St. Petersborg. Familien stammede fra Lemvig, og det var også her min farfar endte sine dage som havnefoged i 1939. Han var den eneste af mine bedsteforældre jeg har kendt.

Min mors familie stammede fra Fanø, og min morfar var skibsfører i rederiet J. Lauritzen, da han omkom ved en minesprængning under 1. verdenskrig. Min far

var blevet styrmand på redningsdamperen "Vesterhavet" og derfor boede vi i Thyborøn under hele krigen, indtil han i 1946 blev lods i Esbjerg. Alle mine onkler var også søfolk, hovedsagelig navigatører.

Det var imidlertid ikke nogen let sag for mig, da min skolegang jo foregik i Thyborøn, som var et stærkt indremissionsk samfund, og det var skolen så sandelig også. Undervisningen var hovedsagelig udenadslære af salmevers, bibelhistorie og skriftsteder fra Luthers lille katekismus. Regning og matematik blev anset for uvæsentlige fag.

Da vi i 1946 flyttede til Esbjerg, måtte jeg derfor gå 5. klasse om, da det var efter dette klassetrin, man kunne rykkes op i mellemskolen efter bestået prøve. Det blev en vanskelig tid at komme fra landsbyskolen til Stormgade skole med 2000 elever, nye fag og nye kammerater, men det lykkedes efter hårdt slid, som ikke levnedede megen plads til leg efter skoletid, for hvis jeg ikke klarede mellemskolen, blev jeg truet med at komme i skrædderlære.

Den 1. juni 1951 kom jeg glad hjem fra eksamen i engelsk med et ug⁺, det var samtidig min fødselsdag, og derhjemme lå der brev fra rederiet J. Lauritzen, at jeg var optaget på deres søfartsskole i Kogtved ved Svendborg. Dette havde været drømmen, og jeg vidste alt om denne skole og om rederiet, hvori flere af mine familiemedlemmer havde sejlet.

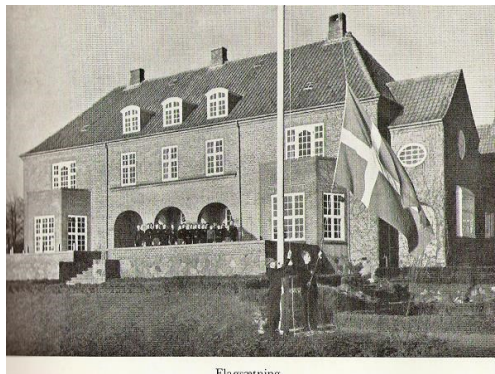
Nu tegnede min fremtid sig pludselig lys, og jeg glædede mig til at begynde skolen efter sommerferien, og i mellemtiden kunne jeg læse nedenstående beskrivelse fra den medsendte folder, og der var også nogle opgaver, der skulle aflægges prøve i ved ankomsten til søfartsskolen. Folkeskolen forlod jeg med stor glæde, og lovede mig selv, at der ville jeg aldrig mere sætte mine ben efter dette det mest sorte kapitel i mit liv.

Jeg var dog ikke helt uforberedt på min nye tilværelse, hvor jeg skulle klare mig selv, for i de foregående år var jeg blevet oplært i at sy knapper i tøj, stoppe strømper, stryge tøj, og meget andet, som min far fandt, ville være nyttigt, samtidig med, at det nok var lidt lettere for min mor.

Jeg var også blevet udstyret med et kohorn fyldt med talg, hvori mine sejl nåle sad, så de ikke rustede. Der var blevet taget mål til vore uniformer, blå drejlstøj til arbejde, mørkeblå bukser med sømandssweater og stortrøje samt to sæt kakitøj til sommerbrug, og herpå skulle der syes mærkater samt navne.

J. Lauritzens Søfartsskole

”Siden 1930 har Rederiet taget aktiv del i arbejdet med at give vordende



Navigatører en foruddannelse ved at drive Skoleskibsvirksomhed.

I 8 År var »Fanø« - en 3 m.

Topsejlskonnerter med Hjælpemotor -

Rederiets eneste Skoleskib; i 1939

udvidedes Skoleskibsflåden ved, at

Rederiet anskaffede et nyt Skoleskib,

»RØMØ«, som blev bygget på Basis af de

Erfaringer, man havde fået ved Driften af

»FANØ«.

Året efter - 1940 - blev Forholdene på Grund af Besættelsen meget alvorlige for Skoleskibs-uddannelsen. Statens Skoleskib »Danmark« blev oplagt i Amerika, »Georg Stage« blev ikke sat i Drift, Rederiets ene Skoleskib »RØMØ« befandt sig i Valencia, og man anså det for betænkeligt at sætte »Fanø« i fart som skoleskib. Disse Omstændigheder kunne medføre, at der senere vilde blive en følelig Mangel på unge Navigatører, og Rederiet besluttede derfor at oprette en Søfartsskole, som fik til Huse på Sømandshøjskolen i Svendborg; der blev udarbejdet en særlig Arbejdsplan for Rederiets Søfartsskole.

Senere kunde Rederiets Skoleskibs-uddannelse atter genoptages. Man satte igen »Fanø« i Drift som Skoleskib. Da »Rømø« stadig var bundet i Valencia, blev Skibet solgt til Spanien, og man indkøbte i Stedet for en Skonnerter fra Sverige, som blev ombygget og indrettet til Skoleskib under Navnet »Turø«. Hvert af disse Skoleskibe blev bemanded med Kaptajn, Styrmand, Kok, Ungmand og 6 Elever blandt Søfartsskolens Dreng.

Resultaterne af Uddannelsen på Søfartsskolen blev, at Rederiet besluttede at fortsætte denne Uddannelsesform, som i første Omgang var en Nødforanstaltning, og man købte derfor i Sommeren 1943 Villaen St. Jørgens Gård i Kogtved, hvor Søfartsskolen nu har til Huse.

Som Elever på Skolen optages Drengene i Alderen Mellem 15 og 18 År. Undervisningen og Opholdet på Skolen er gratis, således at Drengene, der opfylder Betingelserne om Sundhed og forudgående Uddannelse, kan optages uden Hensyn til Økonomiske Kår.

På Skolen undervises mest i praktiske Fag som Bådtjeneste, Skibmandsarbejde, Betjening af Skibsmotor etc., medens der i de teoretiske Fag som Navigation, Søvejsnegler, Dansk, Regning og teoretisk Sømandskab behandles Emner, som Eleverne vil få Nytte af i de første År som Sømænd. Der holdes desuden en Del Foredrag af almenopdragende Art.

Der lægges Vægt på Gymnastik og Idræt, idet Sømandens Arbejde ofte stiller store Krav til hans Fysik, og det er derfor af Betydning, at han er i god, legemlig Form. Også Svømning er et af de vigtige Fag, og det er Skolens Mål at træne Eleverne op til ikke alene at kunne klare sig selv i en Nødsituation, men også at kunne hjælpe andre.

På skolen findes to 24 Fods hvalbåde, som anvendes ved Undervisning i Sejlads og Holdroning, samt et Par joller, hvori Eleverne oprøves i Enkeltmandsroning, Vrikning og Trosseføring. I skolens Garage er opstillet en 35 H. K. »Alliance« skibsmotor, og Eleverne får en Del praktisk Kendskab til en sådan Motors Betjening..

Hvert Kursus slutter med en Prøve, og hver Elev får desuden et Afgangsbrev, hvori Bedømmelse af Flid Orden og Opførelse er anført i første Række Tidligere Elever kan altid søge Råd og Vejledning på Skolen og Rederiets Kontor, hvorfra man følger Elevernes videre Færden og Udvikling”.

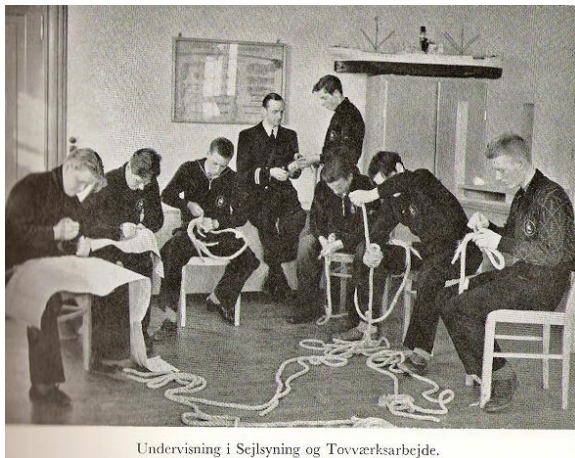
Endelig oprandt dagen, og rundt omkring i landet fik forældre sat 30 håbefulde drenge ind i toget, for en bil var der nok ikke mange, der havde, og på

banegården blev vi modtaget af 2. styrmand Skov, der sørgede for, at vi kom ud til skolen, hvor vi blev modtaget, fik anvist en køje i de tre elevværelser, og der blev udleveret køjetøj. I køjen var der nye krølundsmadrasser, og de blev i sømandssproget kaldt for en "æselfrokost".

Vi var som sagt 30 elever, 28 dæks elever og 2 kokkeelever, og vi kom fra alle egne af landet, men jeg tror nok, vi fra Esbjerg var de fleste – fire så vidt jeg husker. Vi fik forevist skolen, og ovre under Thurø lå det nye skoleskib "Lilla Dan" opankret. Næste dag startede så den nye dagligdag, hvor vi først og fremmest måtte aflægge prøverne i søvejsreglerne, sejlføringen på "Lilla Dan" samt nogle knob, som vi havde lært hjemmefra.

Den daglige rutine bestod af udpurring klokken 6, hvorefter der var bad i Svendborg Sund indtil 1. oktober og efter denne dato gymnastik på den lange gang. Dette blev efterfulgt af køjeredning samt rengøring på skolen og i kamre med efterfølgende flaghejsning, og flaget blev naturligvis sunget op. Derefter var der morgenmad i spisesalen, hvorefter vi stillede til morgenmønstring på den lange gang, hvor forstanderen skibsfører P:M: Pedersen (Peder Husejer) samt skolens næstkommanderende 1. styrmand Dyhr-Nielsen gav besked om dagens program, eller de uddelte en opsang, når det fandtes fornødent.

Herefter gik vi til undervisning i teorilokaler eller til den mere praktiske undervisning i sejlkælderen, hvor vi fik undervisning i knob og splejs samt i sejlsyning. Vi skulle alle sy vores egen køjesæk, der senere fulgte os i mange år på vore udmønstringer, og jeg er stadig i besiddelse af min.



Nede ved bådebroen lå de to 26 fods hvalbåde samt de tre joller, der blev anvendt til øvelser i at ro og vrikke samt til undervisning i trosseføring. Lidt senere fik vi også en stor spidsgatter

”Betta Dan”, der var gaffelrigget, og med den lærte vi at sejle for sejl. Det var alt sammen god og spændende undervisning – helt ulig den, vi kom fra. Af og til hjalp vi også gartner Mortensen med almindelig vedligehold på skolens område.

I den mere teoretiske undervisning lærte vi søvejsregler, herunder især vigereglerne, samt lidt navigation og arbejde i søkortet. På skibsmodellerne lærte vi praktiske sømandskab samt de mange benævnelser på de enkelte ting om bord, og der var mange nye udtryk,, vi måtte lære, da de ville blive en del af vores hverdag, når vi skulle mønstre ud i skibene og stå på egne ben.

Til søs går man vagt, og det gjorde vi også på skolen, hvor vi havde skiftende nattevagter, hvor vi runderede for brand og uregelmæssigheder, og det var også nattevagten, der sørgede for udpurringen. Der blev også gået vagt i weekenden, så der altid var en elev til at modtage eventuelle gæster. Vi gik også ankervagt ude på ”Lilla Dan” og det kunne være noget af en hård tørn, når vi i dårligt vejr skulle ro derud, for strømmen i Sundet kunne være meget strid. På skift hjalp vi også økonomaen med bakstørn og opvask, for det var naturligvis manuel opvask. Måltiderne blev indtaget ved de to lange borde, hvor vi havde vore faste pladser, og oppe ved højbordet sad skolens officerer med deres familier, hvorfra de kunne holde et vågent øje med os, for det var også et led i skolens undervisning, at vi lærte at spise med kniv og gaffel samt fik gode manerer.

Der blev i det hele taget lagt vægt på, at vi lærte almindelig god opdragelse, da vi med tiden skulle repræsentere rederiet rundt omkring i verden. Maden var lavet af vore økonoma, der blev assisteret af de to kokkelever, og disse to varetog på skift madlavningen om bord på ”Lilla Dan” Kosten på skolen var god og rigelig, foruden at der blev lagt vægt på det sunde.

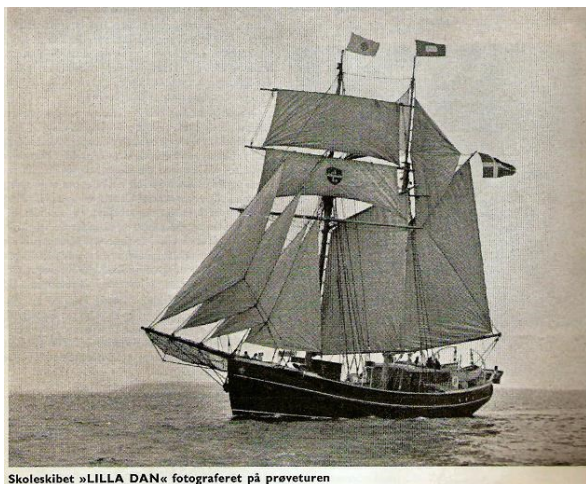
På onsdag eftermiddage var der landlov og det var der også lørdage, hvor vi dog skulle være tilbage på skolen senest klokken 22 – præcis. Hver minuts forsinkelse medførte en straf på tab af en times landlov senere. Et skib ventede jo heller ikke på en sømand, der kom for sent, og mange søfolk har måttet betale dyrt for at blive agterudsejlet. En enkelt gang i kursusforløbet havde vi en weekend fri for at tage hjem til familien, og her var begrundelsen selvfølgelig, at drengene skulle lære at være væk fra mor i længere tid, og således kunne de fleste regler

begrundes i forhold, vi senere ville komme ud for. Der blev derfor også lagt stor vægt på vores evne til at rydde op på værelserne samt at redde køjen.

En gang om ugen var der danseundervisning, der blev ledet med hård hånd af fru Kruse, og her deltog også skolens personale med forstanderen i spidsen. Igen fordi vi senere skulle kunne repræsentere rederiet rundt i verden, når der blev holdt party om bord for forretningsforbindelser. Til at begynde med dansede vi med hinanden, men senere kom der piger fra en danseskole inde i Svendborg, og det gjorde straks danseundervisningen mere populær. Vi sluttede med afdansningsbal, hvor pigerne mødte op i deres fineste balkjoler og hvide handsker, mens skolen gav festmiddag.

Alle hverdage havde deres specielle arrangement, som kunne være selvforsvar, foredrag eller filmforevisning. Knud Lauritzen var selv nede og holde et par stykker, og en af gangene fortalte han således om skibenes skorstene, og om hvorledes der i sin tid blev lavet lukkede styrehuse, hvor man indtil for nylig havde stået på en åben bro. På skolen var der selvfølgelig indrettet et rederkammer med udsigt over sundet.

Lilla Dan (fra Frivagten)



- er en topsejlskonnert på 94 br. reg. t eller 140 t dw. Stormastens højde bliver 22,70 m, og skibet, der forsynes med en hjælpemotor, kan for motoren alene gøre en fart på ca. 7,5 knob. Skibets samlede sejlareal er ca. 274 Det er tanken, at eleverne på Søfartsskolen i to hold skiftevis skal sejle med LILLA DAN i øvelsesområderne i farvandet syd og øst for Fyn.

Prøveturen

Den 16. marts afleveredes LILLA DAN ved en teknisk prøvetur, i hvilken deltog skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen, skibsinspektør Axel Nielsen og indkøbschef Alf Møller samt kaptajn P. M. Pedersen, styrmand J. Dyhr-Nielsen og skibsbygmestrene Johannes og Jørgen Ring-Andersen.

LILLA DAN er blevet et meget smukt, lille skib, præget af soliditet og godt håndværk helt igennem. Men det er ellers et meget mærkeligt skib. Hele det ydre udstyr på dækket er alt sammen som fra 1800-tallet: rær, braser, fald, skøder, kofilnagler, taljer, gerder, blokke, vævlinger, svineryg, stokanker o. s. v., og styringen foregår på åbent dæk. Går man derimod under dækket, er udstyret yderst moderne fra midten af i 1900-tallet: radio, radiotelefon, radiopejler, elektrisk lys, centralvarmeanlæg, rustfrit stål og plastikbeklædning, tip-top moderne motorrum med elektrisk fordelertavle.

Kabyssen er udstyret med et Aga komfur, og banjerne er rummelige og lyse - ja, de er endog udstyret med moderne kunstværker, nemlig af malerinden Gudrun Nielsen og maleren S. Hjort Nielsen. Der er 16 køjer, og i særlige tilfælde kan der ophænges hængekøjer, så alle skolens elever kan få plads om bord. Køjerne er forsynet med moderne, hygiejniske gummimadrasser. Kahytten er ligeledes udstyret med møbler af lyst egetræ og forsynet med et bibliotek. Her findes endvidere billeder af rederiets stifter, konsul D. Lauritzen, og af Lise («Lilla») Lauritzen og fru Karen Hartvig Møller.

Vi elever blev inddelt i 2 hold, som på skift havde undervisning om bord på Lilla, som til at begynde med hovedsagelig gik ud på, at vi skulle gøres fortrolig skibet, dets indretning, sejlføring samt alle de forskellige tovender, fald, skøder, braser m.m.

Senere foretog vi korte ture i nærliggende farvande, og vi sluttede med den store tur i september, hvor det ene hold var inviteret til stabelafløvning i Aalborg af "Greta Dan", der blev bygget til rederiets West Coast Line. Det var selvfølgelig en stor oplevelse, og om aftenen var vi elever inviteret med til den store festmiddag i restaurant "Kilden".

På denne tur sejlede vi om natten, som selvfølgelig var noget helt nyt for os, og vi var naturligvis inddelt i vagter. Vi havde forstanderen som skipper på denne tur, og senere havde også det andet hold en uge-tur med Dyhr-Nielsen. En anden mindeværdig tur havde vi med hvalbådene, hvor vi roede Thurø rundt i det smukkeste sommervejr.

Men også disse 5½ måned fik en ende, og vi var begyndt at længes efter at komme ud og prøve kræfter om bord på et rigtigt skib. På skolen blev der afholdt eksamen, hvor hjemmевærende kaptajner og andre søfartskyndige deltog som censorer. Det hele sluttede på festlig vis, hvor vi fik vore eksamensbeviser udleveret af Knud Lauritzen ved den store afskedsmiddag.

De sidste dage gik med afrigning, inden vi måtte til at tage afsked med hinanden og skolens afholdte personale. Vi kunne herefter tage hjem til julen hos vore familier, og det var kun et mindretal, der ikke ville fortsætte til søs. Men inden vi kunne komme på rigtig langfart, skulle vi lige have klaret vores "sejlskibstid" på et år, da den var en betingelse for optagelse på en navigationsskole. Det var den gang, der stadig fandtes en mængde småskibe, skonnerter og galeaser, der sørgede for den lokale transport, og disse skibe var for de flestes vedkommende en god fortsættelse af søfartsskolen samt gode lærepladser.

At vi elever så også var gode for småskibene, er en helt anden sag.

I slutningen af 1961 blev jeg som styrmand sendt ned til Søfartsskolen i Kogtved som lærer, men da var det Eisfeldt, der var forstander, og som en af Peder Husejers drenge, var det ikke lige mig, han havde brug for, da der var indført en helt ny "style" på skolen, så det passede mig fint, at mit ophold der ikke blev af længere varighed, men det vender jeg tilbage til i et senere kapitel.

Nogle år senere blev Eisfeldt dog selv bedt om at forlade skolen, og min afløser Eigil Larsen, blev den nye forstander.

50 års jubilæet

I 1991 var der nogen, der tog initiativ til at vi skulle mødes for genses efter 50 år, og det blev af flere grunde en uforglemmelig oplevelse.

Vi mødtes på hotel Svendborg ved 10-tiden til fælles morgenbord. Flokken var jo skrumpet meget ind, da nogle var døde, og andre var af forskellige årsager ikke mødt op, for det havde ikke været nogen nem opgave, at finde alle adresserne frem.

Til stede var også vores gamle skibsinspektør og nu skibsreder Axel Nielsen samt Knud Lauritzens datter og "Lilla Dans" gudmoder Lise Loft Lauritzen. Efter at have kigget lidt på hinanden, begyndte genkendelsen at gå op for os, og det varede heller ikke længe inden snakken var i fuld gang, så vi kunne få udfyldt de mellemliggende 50 år, og der var masser at fortælle.

Vi var inviteret ud på Søfartsskolen, som jo da var overtaget af rederiet A.P. Møller, som havde taget over efter rederiet J. Lauritzen. Ude på skolen blev vi modtaget af vagthavende elev, så der var ingen ændring, og skolens forstander, en kaptajn fra Mærsk bød os velkommen og viste os derefter rundt på skolen, som i det store og hele lignede sig selv, I de forløbne år var der dog foretaget mange om- og tilbygninger, flere dog i Lauritzen regi. Flere af de gamle billeder med JL-skibe hang stadig på væggene. Undervisningen og den måde skolen blev drevet på lignede også det gamle.

Vi fik en meget grundig rundvisning på skolen og også lejlighed til en sejltur med en af de helt nye fartøjer, en moderne "rescuebåd", som det hedder på nydansk, men de gamle hvalbåde var der ikke længere, men den ene af dem, "Læsø" er senere genopstået i nyt regi ved Havneskolen under skolevæsenet i Esbjerg.



Efter rundvisningen inviterede skolen på frokost i vores gamle spisesal, og vi sluttede af med at hygge os ude på terrassen i det dejlige solskin, hvor vi også fik taget vores gruppebilleder, inden det var tid at bryde op.

Axel Nielsen syntes imidlertid, at vi godt kunne forlænge vores sammenkomst, så han inviterede til lidt mad på sin gård, der lå i nærheden af Fåborg. Ved ankomsten til gården blev vi imidlertid mødt af de forfærdelige nyheder fra New York, som naturligvis rystede os alle, når vi på skift var inde for at se de frygtelige billeder fra World Trade Center i fjernsynet. Vi fik dog også tid til at snakke og fortsat udveksle historier, og vi fik set den smukke gamle gård, men vi vil aldrig glemme denne særlige dag, som nu kendes verden over som "nine eleven".

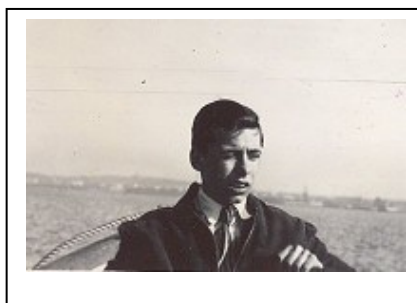


1951 – ”Venøsund” af Struer

Sejlskibstid med 3m/msk ”Venøsund” af Struer



Hjemkommen fra søfartsskolen i Kogtved fejrede vi julen i Niels Juelsgade 18, men det blev dog ikke nogen lang juleferie, hvilket jeg dog ikke havde noget imod, og efter nogle få dage måtte jeg til at pakke min køjesæk for at rejse af sted til min første hyre.



Min onkel Johan, der var havnefoged i Lemvig, havde gennem bekendte på de kanter skaffet mig en hyre på den 3-mastede motorskonnert ”Venøsund” af Struer, og den 27. december 1951 skulle jeg mønstre i København som dæksdreng til en hyre af 125 kr. pr. md., men dertil kom også

et tillæg på 5 kr. for madraspeng, da vi selv skulle anskaffe os en "æselfrokost" til køjen. Den der var i køjen, fandt jeg imidlertid tilfredsstillende, og den holdt fint hele min tid om bord.

"Venøsund" var imidlertid ikke nogen helt almindelig skonnert, som man ellers kunne se sejle rundt i de danske farvande. Mejeribestyreren i Struer med flere var gået sammen om indkøb af en tidligere landgangsboat, som de



forsynede med 3 master og lod indregistrere som skonnert, og dermed kunne man anvende de danske lovbestemmelser for sejlads med sejlskibe, og landet havde jo et stort

transportbehov efter krigens afslutning i 1945. Skibet lignede også mere en moderne coaster med stor lukket bak, og i den hævede poop var der maskinrum samt beboelse for hele besætningen, som bestod af skipperen, en styrmand (bedstemand), en maskinmester, en kok samt tre drenge.

Om bord blev jeg modtaget af kaptajn K.G. Nielsen, som var en meget flink og hjælpsom mand, som ofte havde sin kone med om bord. Styrmanden var en noget tvær færing. Mester, Carl Andersen var udlært på et motorværksted i Lemvig, hvor han så havde taget en motorpasserprøve, og ham var vi alle glade for. Kokken Hugo, som var lidt ældre end mig, lavede udmærket mad, selv om han kom rigelig med sukker i sovsen. Han hjalp også til på dækket, men gik ikke vagt. Per var den ældste af os drenge og Sofus den mindste i størrelse. Om bord var der kamre nok, så jeg fik mit eget kammer, og det var vild luksus for den tid.

Heldigvis kom jeg på skipperens vagt, og vi gik selvfølgelig ”kineservagt”, som 2-skiftet vagt blev kaldt. Fra lodskutteren var jeg vant til at styre, men det her var helt anderledes, for der var en stor hydraulisk styremaskine, og der skulle ikke drejes meget på rattet, før det gik helt galt, men efter nogen tid blev jeg rigtig god til at styre og holde en støt kurs med kun små justeringer på rattet. Der blev selvfølgelig styret efter et godt gammelt magnetkompas anbragt i et nathus.

”Venøsund” var som tidligere omtalt en ombygget landgangsbåd, den var 50 meter lang, lastede 160 tons og var forsynet med to store luger med hver deres tunge træbom og motorspil. De to store luger var forsynet med skærstokke og lugedæksler af træ, og det var tungt arbejde at gøre laste- eller losseklar. Bommene måtte vi ofte hale op med håndkraft, når der om vinteren var problemer med at starte motorspillene.

Over lugerne var der presenninger, 3 stk. om vinteren. Om vinteren når de var dækket af is, måtte vi hale dem op med spillene. Når lugedækslerne skulle af eller på, måtte vi balancere ude på skærstokkene hen over de dybe lastrum, men også det blev rutine for os. Den gang var der ikke noget, der hed arbejdstilsyn.



Om vinteren kunne spillene godt volde problemer, da de så var vanskelige at starte, og ofte måtte der flere startpatroner til, mens vi om sommeren kunne starte dem ved hjælp af et håndtag på svinghjulet. Men ved fælles hjælp fik vi tre drenge nu altid klaret problemerne,

så havnearbejderne kunne komme i gang, og vi kunne gå ned til vores morgenmad i messen.

Vi sejlede for det meste på østtyske eller polske havne, hvor lasten oftest bestod af kali eller kul til danske provinshavne. Ved kullaster måtte vi tit selv ned i lastrummene for at lempe kullene godt ind under dækket, og det var et beskidt og besværligt arbejde, og derfor var vi heller ikke glade for kullaster, som jo også indebar, at lastrummene skulle gøres ekstra godt rene inden den næste last kali. Efter en lang arbejdsdag i havn, kunne vi drenge være både trætte og søvnige, når vi ved aftenstid igen sejlede ud.

Skibet skulle gøres søklar og derefter var der vagter og rortørn, der skulle passes, men det var der nu ingen af os, der klagede over, for sådan var jo vilkårene. Der var et godt kammeratskab mellem os drenge, vore foresatte behandlede os rigtig godt, selv om færingen til tider var noget tvær. Rigtig dejligt var det, når skipperens kone sejlede med, for så lavede hun tit maden og bagte kage til eftermiddagskaffen. Det gjorde hun heldigvis ofte.

I min skoletid var jeg tit ude at sejle med lodskutteren, og det var det gamle træfartøj, hvor der hang årtiers tung lugt af dieselolie overalt, og derfor skulle der heller ikke meget til, før jeg blev dårlig, og rigtig søsyg blev jeg, når vi i længere tid lå ude ved barren og ventede på skibet, der skulle lodeses, så derfor var jeg lidt bekymret for søsygen, da jeg kom om bord på "Venøsund", men det gik heldigvis rigtig godt. Kun på en af de første ture, hvor vi kom ud i meget dårligt vejr, blev jeg søsyg, men vagt og rortørn skulle jo passes, så det kom jeg hurtigt over, og siden har jeg heldigvis aldrig været søsyg.

For det meste sejlede vi på de østtyske havne, især kom vi ofte til Wismar efter kali, og det var som at komme til en helt anden verden. Haven og byen var stærkt præget af krigen og de mange bombeangreb, så der var ruiner over alt, og det hele var beskidt, gråt og trøsteløst. Der var stor fattigdom, og når vi gik i land, blev vi fulgt af fattige børn, der forsøgte at tigge. Ved ankomsten til havnen var vi blevet mødt af talstærkt politi og andre myndigheder med våben i hånd. Alt var forbudt, og hele skibet blev grundigt undersøgt, men alligevel lykkedes det for os at smugle nogle cigaretter i land, som var i meget høj kurs, når de senere blev solgt til havnearbejderne eller oppe i byen.

Efter fyraften gik turen som regel op til det populære værtshus Stadt Hamburg, hvor der var "vin, kvinder og sang". Selve stedet var lige så trøsteløst som resten af byen, men det var også her byens kvinder samledes for at glemme deres triste tilværelse og måske tjene en skilling ved at betjene søfolkene. Dette var noget af et chok for en ung sømand, og for ham syntes kvinderne at være ældgamle, skønt de nok ikke har været mere end omkring de 30 år.

Det var et meget barsk miljø, som jeg husker det, og især husker jeg den fattige gamle mand, der altid kom og ville sælge sine aviser, som kun få var i stand til at læse. Mange håned ham, men andre gav ham dog en lille skilling. En gang vi kom derned, fik vi at vide, han var blevet slået ned en aften han gik sin runde. Nu var han død. "Stadt Hamburg" var en havneknejsje af værste skuffe, men det eneste sted at gå hen for sømanden. I de østtyske havne stødte man ofte på kammeraterne fra søfartsskolen, der sejlede med diverse galeaser og skonnerter, og så blev der udvekslet erfaringer.



I 2002 sejlede jeg selv ned til Wismar for at gense stedet, og det var denne gang et noget mere opløftende besøg, for der var kommet gang i oprydningen og restaureringen efter DDR-tiden, og der var kommet farver på byen. Oppe på torvet lå stadig Stadt Hamburg, men nu var den blevet til byens førende restaurant og hotel, og selvfølgelig var jeg inde og få mig en god "rumpsteak", efter at have hørt Angela Merkel holde en politisk tale ude på torvet foran det pompøse, men ikke særlig kønne partihovedkvarter.

Befolkningen i det tidligere DDR var meget venlige og hjælpsomme, så efterhånden har jeg været rundt til alle de havne, vi kom til med "Venøsund". Stralsund og Rostock var et par af de andre havne vi ofte anløb og enkelte gange var vi i Lübeck samt Sttetin i Polen. Lasterne fra østersøhavnene gik til de danske havne og ofte til havne oppe i Limfjorden.

Når vi skulle op i Limfjorden lykkedes det ofte skipperen at få det meget således, at vi ankom til Aalborg, når det var ved at blive mørkt, for så kunne vi ikke komme videre før næste dag, da der ikke var lys i farvandsafmærkningen vest for jernbanebroen. Det gav jo så en "bondenat" i denne livlige by, hvor restauranterne "Håbet" og "Bazaren" var yndede mål for søens folk, da der var både dans og unge piger. En gang i Aalborg gik jeg ind til skipperen for at hæve lidt penge til en forventet god aften i byen, men da jeg bad om 15 kr. af mit tilgodehavende, fik jeg dem ikke uden videre, da skipperen ville vide, hvad jeg skulle bruge så mange penge til, og jeg forsøgte med en forklaring om klipning og biografbesøg samt andet, der faldt mig ind, men den hoppede han dog ikke på, og han mente, at 10 kr. måtte være mere end rigelig til det formål. Han kendte jo godt den rette sammenhæng, men følte et ansvar for den unge sømand.

Der var dog andre måder at tjene lidt lomme penge på. Hos skibshandleren kunne vi bestille cigaretter og spiritus på udførsel. En flaske snaps kostede 5 kr., anden spiritus 8 kr. og et karton cigaretter 10 kr. Ved ankomst til havn gemte jeg så en flaske og et karton for tolderne, og efterfølgende var disse varer jo lette at afsætte til havnearbejderne. Denne lille bibeskæftigelse gav jo sømanden med en lille hyre lidt ekstra lomme penge.

En gang i Randers følte jeg mig så rig, at jeg gik ind på Hotel Randers, hvor jeg fik en rigtig god middag, og jeg følte mig som en Krøsus. Når jeg tog en cigaret frem, kom tjeneren straks springende for at tænde; og de har sikkert moret sig over denne knægt. Efter middagen ville jeg da lige ringe hjem, men da min far hørte, hvor jeg var, bad ham mig skrubbe ud med det samme, for han vidste godt, at dette var byens fornemste hotel. I Østtyskland købte jeg engang en flot sleben glaskaraffel samt 6 glas for et karton cigaretter.

En enkelt gang var vi også i Hamburg, og der var der jo masser af fristelser for de, der havde penge, men det havde jeg dog ikke, så for mine få Mark købte jeg et meget stort marcipanbrød, Lübeckermarcipan, og på vej ud ad floden sad jeg i mørket på min vagt og guffede den i mig. Det skal man ikke gøre, for jeg fik det efterfølgende meget dårligt, og så røg det hele ud over siden, mens skipperen var så flink at overtage min rortørn.

Min 18-års fødselsdag fejrede jeg om bord på "Venøsund", selv om "fejre" nok er et for voldsomt ord at bruge. Vi var på vej ned mod Holtenau og Kielerkanalen, og jeg havde morgenvagt fra 4 til 8. Ved 9-tiden kunne vi gå ind i slusen, og ved fortøjninger skulle alle mand være klar for og agter, og dermed gik det meste af den frivagt. Gennem kanalen var der mange stop, hvor vi på flere vigepladserne måtte fortøje, og så var der igen brug for alle mand, så søvn blev der ikke noget af, men ved kaffetid, hvor der var en pause i arbejdet, kaldte skipperens kone os ned i messen, hvor hun havde dækket fødselsdagsbord med chokolade og hjemmebagt kage. Det var umådelig sødt af hende, og på den måde fik jeg alligevel lidt fødselsdag ud af det. Efter Brünsbüttel var der igen almindelig søvagt, men denne fødselsdag glemmer jeg aldrig.

Vi havde også en tur til London, hvor vi dokkede på nordsiden af Themsen, tæt ved City. Om morgenen kom så havnearbejderne om bord for at starte losningen, mens skipperen måtte op til mægleren. Det gav styrmanden problemer, for han kunne ikke ord engelsk, og det viste sig, at jeg var den eneste, der havde lidt kendskab til sproget, men da fandt jeg sandelig også ud af, at der var stor forskel på mit skoleengelsk og det sprog, arbejderne talte. Der kom dog gang i arbejdet, og min anseelse steg hos styrmanden samt hos de øvrige om bord.

Efter fyraften skulle vi selvfølgelig i land, og jeg havde glædet mig til at komme op og se alle de kendte steder som Trafalgar Square med Nelsonsølen, Saint Pauls Church, Piccadilly Circus, parlamentsbygningerne, ja, alle de steder, som jeg havde hørt så meget om under krigen og senere i skolen. Den øvrige besætning ville imidlertid også i land, og som sprogkyndig måtte jeg så

være vejviser for dem, selv om de ikke helt delte mine ønsker om at se de kendte steder, men jeg fik dem dog trukket rundt i byen og fik et hurtigt kig på bygninger og pladser, som blev afvekslet med besøg på diverse pubber, så begge parter kunne være nogenlunde tilfredse.

Men så var der "Mester", der begyndte at snakke om piger, som jeg skulle finde til ham, og selv om han kun talte bredt vestjysk, havde han alligevel fået opsnuset navnet på en bestemt gade. Dette projekt var jeg imidlertid ikke særlig begejstret for, og jeg syntes da slet ikke, man kunne gå hen til en pige på gaden og fremsætte den slags tilbud. Men Mester havde mere forstand på den sag end mig, og da jeg fik besked på, at gå hen til en bestemt pige, var jeg ikke særlig lykkelig, men til min store overraskelse sagde hun ja, og efter at aftalen om prisen var bestemt, forsvandt hun og Mester ind i en sidegade. Der stod så vi andre og ventede utålmodigt, for det var ved at være sent, klokken var over 11, og snart gik den sidste bus, og "gaten" ind til dokken ville blive låst for natten.

Vores bus kom forbi, vi tog en hurtig beslutning, sprang på den og kom dermed rettidig om bord. Værre var det gået mester. Vi var jo forsvundet, da han havde ordnet sit, men der var ikke flere busser, så han måtte selv finde ned til floden og så til venstre. På den måde fandt han frem til dokken, men da var gaten låst for natten, og måtte han finde et sted, hvor han kunne komme over muren ved godt 4-tiden. Næste morgen fik jeg selvfølgelig en skideballe, og så var det glemt. Senere på dagen sejlede vi igen, men jeg havde da oplevet London på en alternativ måde.

I løbet af sommeren kom vi også til Drammen i Norge, hvor der var stor byfest, da man skulle fejre byens 900 års dag. Om bord på "Venøsund" skulle vi selvfølgelig også op til den store byfest om aftenen, men forinden skulle vi da lige have nogle øl i messen, og det var åbenbart blevet til for mange for mig, så da vi kom op til den kølige aften på kajen, var det som at få en hammer i hovedet, og jeg vendte tilbage til skibet, hvor jeg med besvær fandt køjen, der kørte kraftig rundt med mig, og det endte da også med, at jeg måtte kastede op, og det var ikke rart den næste morgen, men siden den tid

har jeg aldrig kastet op i køjen. De andre havde vist en god aften, og nogle havde også fået selskab om bord. Vi havde mange andre besøgende om bord, der ønskede at købe noget med spiritus i. Bådkompasset i redningsbåden, der jo indeholdt sprit, var bjærget i tide, og hvad vi havde smuglet, var hurtigt solgt, men så var der stor efterspørgsel efter vores skosværte, hvoraf nordmændene kunne udvinde spritten, så de var ret tørstige. Ingen af os kunne drømme om en sildemad med hvid Tit til.

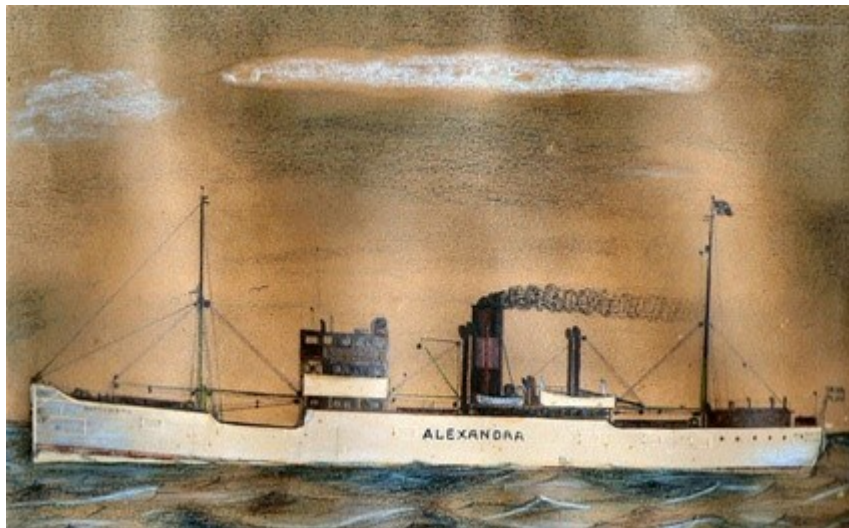
Tidligere havde vi også været i Varberg, hvor vi lå en weekend over, vi satte vores jolle i vandet og roede rundt, men det var også her, jeg for første gang prøvede at gå på klipper. En anden gang i Frederikshavn byttede skipperen cigaretter og brændevin med en fisker til en hel kasse jomfruhummer, og så havde flere rigtig festmåltider.

I de første måneder, hvor det stadig var vinter, fik jeg til opgave at male ude agter i vores stores og proviantrum. Det tog lang tid, for malearbejde havde jeg ikke prøvet før, og det medførte da også et par bemærkninger fra skipperen, men ellers var de meget overbærende.

Efterhånden fik de nu noget mere gavn af mig, og den 24. juli blev jeg ommønstret til jungmand, hvorefter hyren steg til 150 kr. pr. md., og efterhånden afmønstrede flere af kammeraterne, nye kom om bord, så det efterhånden var mig, der måtte gå i forhånd. Vi fik en ny kok, der havde været i fremmedlegionen, og han kunne nogle drabelige historier. Vi fik også ny styrmand til afløsning af den mutte færing, og det var et godt bytte. Jeg var i det hele taget meget glad for at være om bord, og på intet tidspunkt fortrød jeg den vej, jeg havde valgt, men jeg havde også hele tiden vidst, at jeg skulle være om bord i et helt år, og da tiden nærmede sig, så jeg da også frem til, at jeg ikke skulle gennem nok en vinter om bord.

Den 18. dec. 1952 kunne jeg så afmønstre, da vi lå i Aarhus. Køjesækken blev igen pakket, jeg fik sagt pænt farvel og tak til skipperen og hans kone samt til mine kammerater om bord, hvorefter jeg kunne tage hjem til far og mor og holde jul, og jeg havde endda sparet penge op, så der var en pæn afregning.

1953 – s/s Alexandra Hovmestermath



Næste trin i min uddannelse var, at jeg skulle tilbage til rederiet J. Lauritzen som styrmandsaspirant, men der ville først være en ledig hyre i april, så jeg fik en midlertidig hyre på gamle "Alexandra" fra DFDS, hvor jeg den 16. jan. 1953 mønstrede som hovmestermath, og skulle gøre tjeneste henne i salonen direkte under hovmesteren og jomfruen, frk. Sommer.

Samtidig med mig mønstrede Jørgen Steffensen, som også stiledede mod at blive styrmand, og han kom til at gøre tjeneste som messedreng i officersmessen. Vi fik anvist fælles kammer i dækshuset agter, der flugtede med dækket, og vi havde ofte vand på dørken i dårligt vejr. "Alexandra" var bygget i 1931 på Helsingør Skibsværft med byggenr. 200 Den kulfyrede dampmaskine ydede 1.570 hk som kunne give en fart af godt 13 knob. Tonnagen var BRT 1.463 og den kunne laste 1.513 tons. Skibet blev solgt i 1964

"Alexandra" var en af de sidste kulfyrede dampere i den danske handelsflåde, og den sejlede i fast rutefart mellem Esbjerg og Grimsby.

Kaptajn om bord var Raahauge fra Fanø, en lidt ældre men venlig herre, der hælde lidt til missionen, men dog ikke mere end han altid havde rigeligt med smør med til Grimsby, hvor det blev afhentet af unge piger, og så strålede han som en lille sol, når han fulgte dem i land. 1. styrmand var Hans Madsen, som kom med bemærkninger om, at jeg skulle sørge for, han blev lods. Det blev han dog også senere, men det var nu ikke min skyld.

Hovmesteren var en lille rund mand, venlig, men bestemt, også meget krævende, når det gjaldt arbejdet. Kokken var den kendte Schmiggelow. Salonen var adskilt fra anden beboelse og kabyssen ved en lastluge, så jeg måtte ud på dækket, når maden til passagererne skulle hentes.



Passagerapteringen bar selvfølgelig præg af byggestilen fra 1931, virkelig flot, men ikke særlig venlig for dem, der skulle gøre rent. Mine arbejdsopgaver bestod i rengøring i passagerafdelingen samt opvask og hjælpe til i pantryet ved

måltiderne. Hver eftermiddag i ugen havde desuden sin særlige arbejdsopgave, som pudsning af sølvtoj eller nedvaskning af hele pantryet.

Dagen startede kl. 6.30, hvor min første opgave var at fjerne alle de sorte pletter fra gummikanterne på den brede trappe, der førte op til passagerkamrene. De sorte pletter fremkom, når passagerne havde gummisåler på skoene, hvilket nok ikke blev benyttet af rige mennesker i -31, men disse mærker skulle fjernes med ståluld og knofedt.

Det kunne tage rigtig lang tid, så ofte måtte jeg stå tidligere op om morgenen for at nå arbejdet, for det var virkelig noget hovmesteren lagde vægt på, og dette samt rengøring af toiletter skulle være afsluttet senest kl. 8,

når der skulle serveres morgenmad. Resten af formiddagen, var der andre rengøringsopgaver, der ventede. Efter middagsserveringen havde jeg fri i ca. 1½ time, inden der skulle rigges til kaffe, og når det var overstået, skulle der gøres klar til middagen og den efterfølgende store opvask. Det var før, der var noget der hed opvaskemaskiner. Dagens sidste opgave var at servere kaffe ved 20-tiden for styrmanden på broen.

Jeg havde ingen problemer med at sove om natten. Når vi lå i havn, og passagerne var gået fra borde, gik det lidt lettere, men jeg misundte ofte Steff, der havde det lidt nemmere og sjovere henne hos officererne.



Den værste stormflod i Nordsøen i nyere tid fandt sted 1. februar 1953, og den forårsagede et digebrud i Holland med næsten 2.000 dødsofre til følge. Lavtrykket kom oppe fra Orkneyøerne og gik ned gennem Nordsøen, hvor vi lå i dens kurs. Det var selvfølgelig den værste storm, jeg havde oplevet til søs, og vi lå da også underdrejet i 6 – 8 meter høje bølger, og skibet tog nogle svære overhalinger, der gav masser af vand på dækket, og skibet arbejdede meget hårdt i søen.

Nu var det tilfældigvis også den ugedag, hvor der skulle vaskes ned i pantryet, og "comehell or high water" det skulle gøres, men nemt var det bestemt ikke. I forbindelse med middagen senere måtte jeg hen i kabyssen for at hente maden, som blev anbragt på et stort fad. Da det så rimelig roligt ud, lukkede kokken mig ud i sidegangen, hvorefter han hurtigt fik lukket døren igen, og der stod jeg med fadet højt løftet i den ene arm, mens jeg med den anden holdt mig fast i gelænderet. Da tog gamle Alexandra en kraftig overhaling, og sidegangen blev fyldt med vand, som stod mig op til brysthøjde, men maden holdt jeg fri og tør. Da jeg kom hen til salonen fik jeg ikke ros, men en skideballe, fordi jeg havde gjort mig våd, hvorefter jeg fik 5

minutter til at få tørt tøj på, for hovmesteren kunne jo ikke have det drypperi i pantryet. Heldigvis var ikke alle passager nede og spise, og frk. Sommer hjalp senere med opvasken, der ikke var så nem at styre.

Til sidst fik jeg også balanceret kaffen op til Hans Madsen, hvorefter Steff og jeg fik fjernet det værste vand fra dørken i vort lukaf samt hængt vort våde tøj til tørre.

Vi sejlede som sagt i rutefart mellem Esbjerg og Grimsby med landbrugsprodukter og passager, og det sket heldig ofte, at jeg fik en drikkeskilling, når de gik i land, og det var jo noget af en opmuntring. En gang havde vi fodboldspillere med til Esbjerg, bl.a. Jens Peter Hansen, det store idol, men han gav nu ingen drikkepenge, selv om han havde fået ekstra opvarthning.

Når vi lå i Esbjerg var det kutyme, at der blev dækket op til en rigtig god frokost i officersmessen for tolderne, og når de var bænket med øl og snaps inden for rækkevidde, benyttede vi os af lejligheden til at komme i land med en enkelt flaske og et karton. Det var ikke det store smugleri, kun til eget forbrug samt en lille ekstra lommeskilling. Var det derimod "Rotten", der var på vagt, så var vi det også. Når vi lå i Esbjerg, havde jeg en fri eftermiddag, og på vejen hjem til Niels Juelsgade var jeg altid forbi en bagerforretning, hvor der blev købt stort ind, og så stod den på wienerbrød og flødeskumskager, men siden den tid er det ikke den slags forretninger, jeg har frekventeret.

I Grimsby benyttede vi os også af en friaften til at besøge de lokale pubber, hvor den foretrukne drink var Gin og Lime, og så var der desuden meget hyggeligt på disse pubber, hvor der ofte var fællessang, men skulle vi træffe piger, måtte vi hen i den lokale kirkes ungdomsklub, som var samlingsstedet for ungdommen, og det var ikke svært at overtale en pige til en biograftur, hvor man fik flere film på en aften, og så måtte man desuden ryge, som vi alle gjorde. Der var pauser, hvor unge piger gik rundt og solgte is og chokolade, og så blev der tanket op. En gang trak en pige mig med hjem, men inde i stuen sad hendes forældre, som jeg skulle præsenteres for, og da svingtede modet mig og jeg spændede. Det var også spændende at gå rundt og

se på forretningerne i Grimsby, og her var en Woolworth et foretrukket sted at se på varer og de unge piger.

Vi lastede som sagt landbrugsprodukter til England, og de halve svinekrope i sækkelærred blev båret om bord på ryggen af havnearbejderne, og lastrummet kunne nedkøles. Smørdritlerne blev rullet ind gennem sideportene. Når vi så kom til Grimsby, kom myndighederne om bord for at kontrollere temperaturen, og de var meget strenge. Ved losningen blev de halve grise læsset på åbne togvogne, hvor de så kunne stå i mange timer i bagende sol, og det måtte jo så blive deres sag, men vi undrede os.

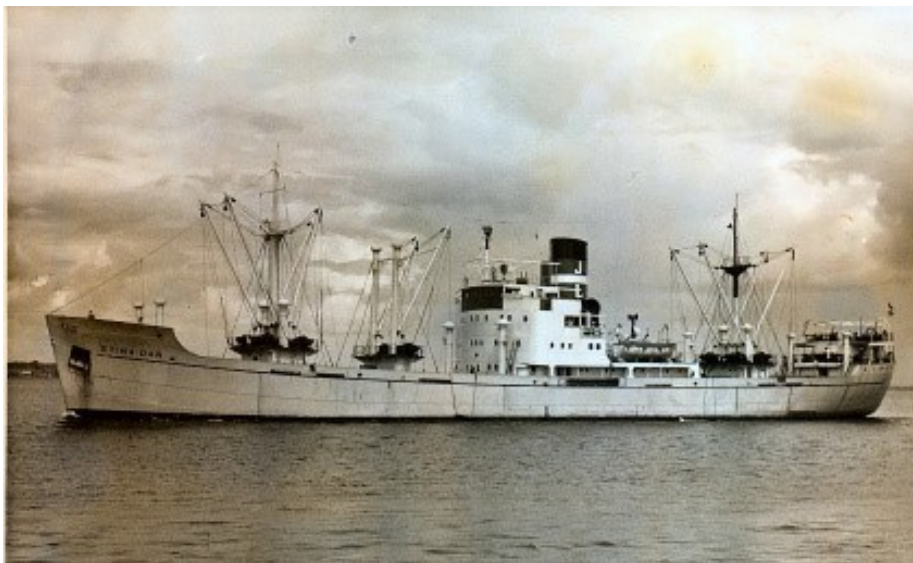
Endelig kom der brev fra rederiet Lauritzen om min udmønstring med s/s "Stina Dan" og jeg kunne forlade gamle Alexandra den 2. april. Det havde været en god og lærerig tid om bord, og ved afmønstringen fik jeg sandelig rosende ord med fra hovmesteren, en mand af den gamle skole, hvor der ikke var nogen slinger i valsen. Allerede den 7. april 1953 kunne jeg gå om bord på mit nye skib der lå i Kalundborg, men mere om det i næste kapitel.



Vi kom i avisen, da vi vandt i fodbold

1953 s/s "Stina Dan"

Jungmand og letmatros



Det var med store forventninger, at jeg den 7. april 1953 med min køjesæk på nakken steg på toget i Esbjerg for at rejse til Kalundborg, hvor jeg skulle mønstre om bord på rederiet J. Lauritzens s/s Stina Dan, der lossede ørkensand fra Casablanca. Sidst på en blæsende eftermiddag ankom jeg til skibet, som forekom mig kolossal stor, hvor den lå næsten udlosset, og jeg entrede op ad den store landgang med køjesækken på nakken, fandt en styrmand og blev installeret på mit kammer, som lå i stb. side, på agterkant af midtskibsbygningen. Det store kammer skulle jeg dele med den anden aspirant Flemming Beier fra Stenløse.

Den 9. marts 1949 overtog rederiet nybygningen "Stina Dan", der var en moderne stykgodsbaad, bygget som åben shelterdækker med en dødvægtstonnage på 3425 eng. tons. til en fart på 12,5 knob. Dampmaskinen var oliefyret. Skibet var bygget til højeste isklasse 100A1. Skibet var forsynet med 5 luger samt 2 master og 2 samsonposter med i alt 10 bomme, der blev betjent af 30

dampspil anbragt på anbragt på spilhuse. Det menige mandskab boede agter mens den øvrige besætning boede midtskibs, hvor der også var messer for de forskellige besætningsgrupper. De fleste boede i enekamre. Skibet førtes af kaptajn J. J. Sørensen. Senere fandt jeg ud af, at kaptajnen var kendt som "Palermo", overstyrmanden eller 1. styrmand var Hans Mathiasen fra Fanø, der havde sejlet konvojsejlads under krigen, hvilket havde påvirket ham så meget, at rederiet senere tog ham i land og gav ham et job på rederiets lager i København. 2. styrmand var Anton Moyell også kendt under navnet "Rubberleg", og jeg kom på hans vagt 12 til 16 og 00 til 04, som også blev kaldt hundevagten. Hovmesteren var fra Fanø, hed Rasmussen, og han leverede rigtig god kost efter rederiets høje standard.



Maskinchefen var i mine øjne en ældre mand, som sjældent vovede sig ned på dørken i maskinrummet, men han nøjedes med at overskue tingene oppe fra maskintoppen. Maskinassistenter og de øvrige mestre boede ovre i bb. side i "Smedegade", hvor der tit var liv og glade dage, når vi lå i havn, og der kom jeg ofte. Stina Dan var beskæftiget i Finlandsfarten, hvor den sejlede med papirbatter (cellulose) til hovedsagelig pladser på Themsen. Af og til kunne der komme en afstikker til Casablanca efter ørkensand til "Syren" eller en tur til Middelhavet, hvor vi f.eks. kunne laste salt til Island.

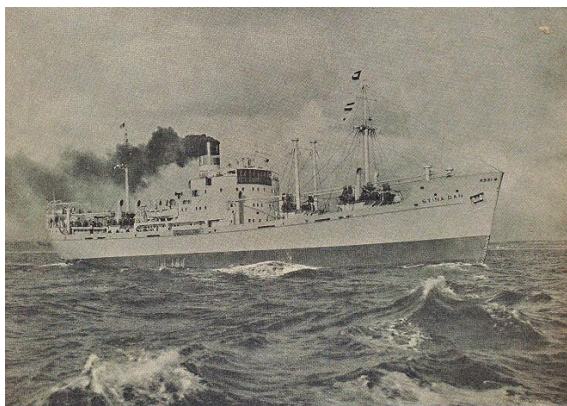


I disse år var der en del kontroverser med Sømændenes Forbund vedrørende aspiranterne, men vi elever var jo om bord som overtallige besætningsmedlemmer, så den kontrovers kom der ikke meget ud af, og i det daglige mærkede vi ikke noget til det, og vi blev sat i arbejde af bådsen, men vi var dog ikke velsete i

matrosmessen. Til gengæld kom vi meget i fyrbødermessen, hvor donkeymanden, som hed Hans Søttrup og var fra Esbjerg, tog sig vældig pænt af os, og han var et menneske, jeg aldrig glemmer. Når vi skulle i land, kunne vi dog godt følges med matroserne. Jeg var for øvrigt mønstret som elev/ungmand om bord, og vi fik da også overenskomstmæssig hyre samt udbetalt overtid, og derfor var der heller ikke noget her, forbundet kunne stille op.

Efter afgang fra Kalundborg fortsattes rejsen op til Finland, men oppe i Østersøen var der stadig koldt og i den Finske Bugt var der endnu is. Stina Dan var forsynet med selvstyrer, så vi to mand på 2. styrmands vagt skulle derfor tørne om udkig og fløjtetørn. Fløjtetørne måtte godt gå ned, men det skulle være således, at han kunne høre fløjten, hvis der blev brug for ham, men hans opgave var også at lave kaffe og sørge for udpurring.

Udkiggen foregik oppe i brovingen i læ side, men det kunne alligevel godt være en kold tjans om vinteren, og man forsøgte da at snige sig hen til den åbne styrehusdør, hvor det var lidt lunere, men blev tærsklen overskredet, blev man igen gennet helt ud i vingen. I dagtimerne skulle der ikke gås udkig, og vi arbejdede på dækket sammen med dagmændene.



Moyell holdt meget af at snakke og fortælle, og når han var meget optaget af at fortælle, kunne man godt liste sig til at få næsen lidt inden for døren, men når fortællingen var slut, så var det igen ud i brovingen. Anton Moyell var dog en flink styrmand og dertil meget samvittighedsfuld, en god mand

for rederiet, og derfor var det også lidt synd, at han en del år senere, da det gik tilbage for rederiet, var en af de styrmænd, der først blev fyret.

Han fandt dog over i Bresline, som var et mindre coasterrederi startet op af skibsinspektør Axel Nielsen og befragter Bresling, som også havde forladt

rederiet Lauritzen, og de havde startet deres eget rederi. Mere om dem i et senere kapitel. Skibet var forsynet med radar, som hovedsagelig blev brugt i tåget og usigtbart vejr, og det var kaptajnen, der bestemte, hvornår den skulle startes, og om natten blev den låst, og kaptajnen tog nøglen med ned på kammeret, for han skulle jo alligevel purres, når det blev tåget, og det var ikke meningen, at styrmændene skulle bruge den til navigationen, selv om det ville forøge sikkerheden.

Det var som sagt noget større forhold end om bord på "Venøsund", men de 5 luger var stadig forsynet med tunge skærstokke og lugedæksler, der skulle flyttes med håndkraft, og der skulle også her balanceres hen over meget dybere luger, men vi hørte aldrig om nogen, der var styret ned i lasten i forbindelse med dette arbejde. Losning og lastning foregik hovedsageligt med skibets egne bomme, 2 ved hver luge, og det blev også hurtigt hverdag at stille bomme med gerder og preventere. Til at løfte bommene havde vi damspillene. Der var i det hele taget meget, der var nyt for en ung sømand, men her var også de andre matroser og bådsen hjælpsomme. Den jeg havde størst problemer med var overstyrmanden, som jeg følte var konstant efter mig, intet kunne gøres godt nok, og der var daglige skideballe. En dag i engelsk havn var jeg dog sluppet igennem dagen uden skideballe og stod og

glædede mig under bruseren efter fyraften, da døren blev revet op af Mathiasen, og så var der en skideballe for at bruge for meget vand. Efter nogen tid kom Mathiasen dog hjem på ferie, han blev afløst af P. A. Møller, som var en meget rar mand. Da Mathiasen senere kom tilbage, var han som forvandlet, og så var der ros til mig hver dag, og jeg fik mange gode



opgaver. Således blev jeg lampemand og skulle sørge for, at alle petroleumslamper fungerede, for når vi lå i havn, blev donkeykedlen stoppet kl.

22, hvorefter vi måtte bruge petroleumslamperne, og først tidligt næste morgen tørnede donkeymanden til, fik fyret op, og ved arbejdstids begyndelse var der atter strøm om bord.

I Finland anløb vi mange forskellige havne, fra Kotka i den Finske Bugt og helt op til Kemi i bunden af den Botniske Bugt. I Kotka skulle vi selvfølgelig altid op og kigge på pigerne på den stedlige danserrestaurant, og her fik jeg fortalt, at man skulle gå roligt ned om bord efter lukketid. Ikke noget med støjende adfærd for ellers kom politiet, man blev så lempet ind i salatfadet, hvor man fik en omgang knippelsuppe, mens køreturen gik uden for byen, hvor man ville blive sat af i så tilpas afstand, at man kunne nå ned om bord til arbejdstids begyndelse kl. 7.

I Finland havde rederiet ansat en servicemand Sven Lunka, som arrangerede udflugter, fodboldkampe mod andre skibe eller andre spændende ting. Således husker jeg en udflugt til Helsingfors, hvor vi besøgte det olympiske stadion og præsidentpalæet med de imiterede marmorsøjler. En anden gang blev der arrangeret en tur på ski, men jeg husker mest de mange træstubbe, der hele tiden kom i vejen. Ofte lå vi flere JL-skibe i samme havn, hvor vi så kunne gå på besøg og udveksle erfaringer. Om sommeren måtte vi ofte gå gennem skovområder med de utallige myggesværme, men nogen øver heldigvis en større tiltrækning på myggene end andre, så de var gode at følges med. Rederiet fik også indført, at der kom cykler om bord, og de blev flittigt benyttet af hele besætningen.

Om vinteren var det en helt speciel oplevelse at sejle på Finland, hvor vi ofte måtte sejle i konvoj gennem ismasserne, og det var altid spændende, når vi fik assistance af de store og kraftige isbrydere, som kom helt tæt op langs siden, når vi sad fast. På





turene op gennem Østersøen var vi desuden udsat for overisninger, som vi så måtte ud og banke væk, når det igen blev magsvejr. Omkring Ålandsøerne samt andre steder blev der anlagt veje på isen, hvor der var vejskilte, og hvor vejen krydsede en sejlrrende boede brovagten i

et lille hus, og når der kom skib, skulle han trække broen fri af renden. Lodserne kom ud til skibet på cykel, og den blev også halet om bord. Jeg fik nu overenskomstmæssig hyre som letmatros, men alligevel forøgede vi lommepengene med lidt småsmuglerier, når vi var i Finland, ved at sælge en flaske eller to, og så glædede vi jo også finnerne. Mange af havnearbejderne var kvinder, som havde det tungeste arbejde, mens mændene havde de nemmere jobs som at køre spil eller være lugemænd. Vores opgave var som tallymænd, altså at tælle de baller, der kom om bord, afskiberen havde også sine tallymænd, som var yngre kvinder, som vi hyggede os med, og vi afstemte således også vore tallybøger med pigerne, for der kunne jo godt smutte nogle slæng, når man var optaget af pigerne.

En morgen i det tidlige forår lå vi til ankers ud for en finsk havn, og vi gjorde klar til at lette anker og gå i havn, da jeg nede på dækket blev prajet af 1. styrmand, som fra brovingen kastede det finske flag ned, som skulle sættes på fortoppen. Uheldigvis tog et vindpust flaget, og det røg ud over siden. Jeg gjorde en gerdende fast, og via dette reb kom jeg så ned og fik fat i flaget. Derefter kom opturen, som var lang, da vi lå i ballast, men det var dog ikke længere, at det nok kunne lade sig gøre. Uheldigvis vikledede det våde flag sig om benet på mig, og så var det pludselig umuligt, og stille og roligt gled jeg ned i det iskolde vand, men jeg holdt mig dog fast til rebet indtil de andre efter en tid fik fat i en lejder, som de fik ned til mig, hvorefter jeg drivende våd kunne kravle op på dækket. 1. styrmand havde set noget betænkelig ud, men da jeg igen stod sikkert på

dækket, fik jeg besked på at gå hen i kædekassen for at slange kæden da vi lettede anker, da det ville give mig varmen, hvilket det også gjorde. Da ankeret var halet for klyset, fik jeg lov til at gå op på kammeret for at skifte tøj, inden vi skulle være klar for og agter.

Som sagt gik turen med cellulosen ofte til havne på Themsen, især til Gravesend og Rochester, som var populære pladser, hvor vi fortøjede i bøjer ude på floden, og så var både ind til land på bestemte tidspunkter. I Rochester kom vi meget på en stor pub, der hed "The Ship", og her var der hver aften fællessang under ledelse af en mand ved klaveret, og vi kunne alle synge med på de kendte viser. Her var der også dejlige piger, der ikke var uvillige til at lade sig smugle om bord for at fortsætte festen, da pubberne jo alle lukkede kl. 23.

I Gravesend var vi ofte i den stedlige kirkes ungdomsklub, hvor der også var mange søde piger. Her lykkedes det min makker fra Stenløse at forelske sig, og han stoppede kort efter sin karriere til søs, flyttede til Gravesend, blev gift og fik job som fører af en motoriseret trillebør. En aften blev jeg også inviteret hjem af en pige, men da vi trådte ind i stuen, hvor hele familien sad, svigtede modet mig, da jeg tænkte på min makker, og jeg spænedede ud af døren, men hende så jeg aldrig mere. Vi holdt også meget af at gå i biografen, som var helt anderledes og større end Kosmorama i Esbjerg. Det var også et sted, hvor man tilbragte en hel aften, da der blev vist flere film, og i pauserne kom der piger rundt, så man kunne købe sodavand og slik. Det var desuden tilladt at ryge under forestillingen – ja, det var dengang.

Et par gange var vi i Bristol, hvor det var en smuk sejltur op ad floden med de mange slyngninger, op igennem byen, hvor folk vinkede inde fra husene, hvorefter vi fortøjede helt oppe i byens centrum. Denne by var i skarp kontrast til Cardiff, hvor vi lastede kul, og hele denne by gav et meget snavset og deprimerende indtryk. Der var stadig mange spor af ruiner fra krigens tid. Når vi gik ind til byen, kom vi igennem de triste gader med de små triste boliger, som alle var ens, og gennem vinduerne kunne vi se, at man i alle husene havde den samme slags ovale spejl hængende over kaminen. Af spisesteder var der kun nogle få triste steder, hvor man kunne købe fish and chips. En hel del år senere

var jeg igen i Cardiff, som da var total forvandlet med mange ny bygninger, gadelys og neonreklamer, samt masser af restauranter med vidt forskellige menukort.



Der var altid glæde, når vi fik en rejse til Middelhavet. Her oplevede jeg også Biscayabugten, når den viste tænder, Portugisernorden, som var behagelig, når vi var for sydgående, og selvfølgelig var det altid en oplevelse at sejle gennem Gibraltarstrædet, hvor vi til den ene side kunne kigge ind på Gibaltarklippen, som vi alle havde hørt meget om under krigen, og til

den anden side et kig ned mod Afrika, hvor Tanger var berygtet for sin smuglervirksomhed, men vi nød os med at gå ind til Ceuta for bunker, men vi var nu ikke helt trygge ved de mange muslimer i deres særprægede gevandter. Mændene gik i nogle meget vide bukser med hængerøv, og det blev mig fortalt, at det var fordi Muhammed skulle genfødes af en mand, og det troede jeg selvfølgelig på. Den første rejse til Middelhavet gjaldt dog Valencia, som jeg forbandt med det Spanien, jeg havde læst om, og her var det især noget med tyrefægtning og i mindre grad noget med et Franco-styre, som vi ikke beskæftigede os meget med.. Vi sejlede tæt forbi Malaga og de nu så kendte kyster, og dette var før, det var blevet almindeligt for danskere at drage på charterrejse til de spanske strande.

Om aftenen i Valencia skulle vi selvfølgelig op og se på byen, så sammen med de andre matroser gik vi i samlet flok op for at se på herlighederne og skønhederne. Ved et af de første værtshuse på waterfronten skulle vi dog lige ind for at få en øl eller to, og her skete det, at et par af de lokale skønheder, et par søstre, kastede deres kærlighed på en af matroserne og mig, så de blev selvfølgelig budt på en drink, men da vi skulle videre og brød op, blev der ballade, og hele restauranten kom i oprør. Om vi da ikke syntes deres piger var

gode nok til os, og det så ret truende ud, især da bartenderen begyndte at tage flaskerne ned af hylden. Så måtte vi tage sagen op til fornyet overvejelse, da de øvrige fra besætningen ikke var oplagt til slagsmål. Den udvalgte matros var noget handicappet, da han havde den ene fod i gips, så vi blev enige om, at vi to blev tilbage, mens vore kammerater fortsatte byturen, men nu var freden så genoprettet og vi havde en hyggelig aften med pigerne, inden vi fulgtes med dem hjem. Jeg husker tydeligt den spadseretur gennem byens smalle, natstille gader, og pigerne viste os ved en af kirkerne en luge, hvor piger, der var kommet galt af sted, kunne lægge deres nyfødte barn.

Hjemme hos pigerne blev vi modtaget af deres forældre med åbne arme, der blev lavet kaffe, hvorefter forældrene rykkede ud af soveværelset, for der skulle vi fire nu ligge i de meget bløde dobbeltsenge med de store dyner, men således skulle det nok være, og vi havde det selvfølgelig dejligt den nat. Næsten morgen kom forældrene og serverede kaffe for os, og som tak for den gode behandling fandt vi selvfølgelig nogle Pesetas frem som tak for den gode behandling. Da vi senere skulle sejle, blev vi fulgt ned om bord af vore "svigerforældre" og pigerne, som vinkede, da vi sejlede ud af havnen, og vi var da lidt vemodige over at skulle sige farvel til de søde piger. Af Valencia fik jeg ellers ikke så meget andet at se, men var alligevel yderst tilfreds med den oplevelse, jeg havde haft.

Flere gange var vi også i en lille fransk havn i Lyon-bugten i nærheden af Marseille, der hed Port Saint Louis du Rhone, og her oplevede jeg så de franske barer, som igen var helt anderledes, og selv om vi ikke kunne sproget, blev vi altid godt modtaget, men vi havde dog fået indskærpet af styrmændene, at vi skulle passe på med Anis og Pernod, da indtagelse af disse drikke i for store mængder kunne medføre blindhed, så jeg holdt mig til øllet. I denne havn var der et par huse, hvor der skulle være mange kønne piger – og det passede. Ellers var det et ret trist sted med en masse industri. Anderledes hyggeligt var det på de små spanske pladser,



hvor vi lå ude på reden, da der ikke var nogen havn. Saltet kom ud i store træpramme, og mens der blev lastet salt, blev vi sendt ud for at male udenbords fra stillinger. Det var herligt at sidde her i solen med penslen i hånden, og rundt om var der små både, hvorfra vi kunne købe dejlig friske appelsiner for nogle få cigaretter. Det var jo frugter vi kun havde kunnet drømme om under krigen. Efter fyraften kunne vi sejle ind til den lille by og besøge de små hyggelige bodegaer og spise de lokale retter med masser af fisk. Det gik ikke ret hurtigt med at blive lastet disse steder, så vi nød livet. Saltet skulle derefter sejles op til Island, og især en af disse rejser glemmer jeg aldrig, da vi kom ud i en storm syd for Island, og aldrig har jeg set så store bølger. Vi lå selvfølgelig underdrejet, hvilket vil sige, at vi kun med styrefart sejlede op mod bølgerne. Her var selvstyreren slået fra, og vi måtte stå til rors, men kun en halv time ad gangen, da det krævede stor koncentration, for hvis skibet faldt af, og søerne kom bare lidt ind fra siden, kunne det gå rigtig galt, men det gik heldigvis ikke værre end at nogle gelændere blev lagt ned og vore wireruller røg ud over siden. Om bølgernes størrelse kan jeg berette, at når man stod oppe i styrehuset, var man 22 meter over havet, men når man var i en bølgedal, skulle man helt hen til vinduerne for at kunne se op til toppen af den næste bølge. For rorgængerer var det umuligt at se bølgetoppene, men nede i bølgedalen, hvor det var næsten stille, kunne man så se ind i den næste bølge, der tilsyneladende stod som en lodret væg, der kom rullende, men skibet hævede sig stille og roligt og bølgen forsvandt under skibet. Først når man var ved at nå toppen mærkede vi igen stormen, som fik bølgetoppen til at brække over, og det var det farligste sted.

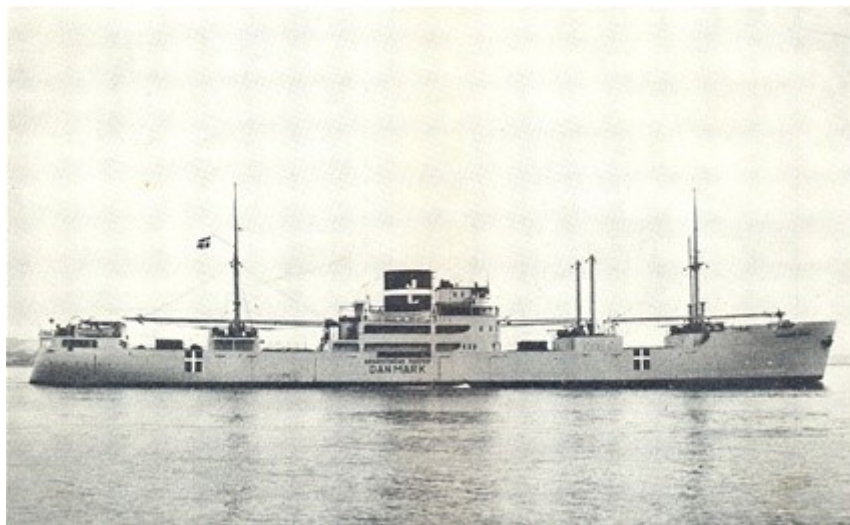
Om bord på "Venøsund" var jeg blevet en dygtig rorgænger, da vi der havde en meget følsom hydraulisk styremaskine, og der havde jeg lært, at være påpasselig og give så lidt ror som muligt, og det kom mig nu til gode. Den rorgænger, der drejer for meget på rattet, kommer ofte galt af sted. Der var også et vis regelmæssighed i bølgerne, for der kom 3 kæmpebølger efterfulgt af 11 bølger, der var noget mindre, men jeg havde aldrig drømt om, at bølger kunne blive så store. På intet tidspunkt var jeg dog bange, men havde fuld tillid til, at skibet nok skulle klare sig, når blot vi gjorde det, vi skulle. Det var dog lidt underligt, når man kom ned på kammeret til frivagt, og kunne sidde og kigge ud

på elementernes rasen, mens jeg kunne høre musik og nyheder fra BBC, som om inter unormalt foregik.

Et par gange var vi også i Rouen, som ligger langt oppe ad Seinen, en skøn sejltur på floden med de mange slyngninger, som nok kunne holde en rorgænger vågen. Men det specielle var, at vi fortøjede langs en kaj på floden, og to gange i døgnnet kom der en stor tidevandsbølge rullende, og to gange i døgnnet kom der lods om bord, maskinen blev startet og vi var klar for og agter ved fortøjningerne. Når så bølgen var tæt ved skibet, blev der slået fuld kraft frem, og når bølgen passerede, blev der slået fuld kraft bak og derefter stop. Det var så spændende om vore fortøjninger holdt. Henne på bakken holdt vi hovederne nede og klar af wirerne, for skulle de springe, kunne det være særdeles farligt, men vi klarede den hver gang uden uheld, og kunne bagefter gå ned og skrive det på vores overtidsseddel.

Vi lå også i Rouen en vintersøndag, og vi var nogle stykker fra Smedegade, der blev enige om at tage bussen ind til Paris, men det var desværre rigtig vinter, og vi kunne se, hvorledes busserne gled af de meget rundede brolagte veje, så al bustrafik blev af lyst, og vi nåede derfor ikke længere end ind til byen Rouen, hvor vi så gik rundt og så på herlighederne, som var til at overskue i vinterkulden, så vi fandt hurtigt ind, hvor der var noget varme samt udsækning. Om aftenen var vi inde på en restaurant for at spise, da pludselig ved 21-tiden en væg gled til side, og den nydelige restaurant blev forvandlet til en natklub. Dermed steg også priserne, så vi begav os ad de isglatte veje tilbage til "Stina", og vi var glade, da vi igen kunne entre op ad landgangen. Det er det nærmeste, jeg har været ved Paris. Midt i november 1953 blev jeg ommønstret til letmatros, og der kom en vinter med masser af oplevelser i isen i Østersøen og Den finske Bugt. Jeg var meget glad for min tid om bord på Stina Dan, men den 24. marts 1954 blev jeg afmønstret på Helsingør red efter 11 mdr. og 18 dage om bord, men nogen lang ferie blev det ikke til, og det havde heller ikke den store interesse. Allerede den 31. marts kunne jeg rejse til Hamburg, hvor jeg mønstrede om bord i m/s "Argentinean Reefer", hvormed jeg skulle sejle til New York med henblik på sejlads på rederiets West Coast Line.

1954 – M/S Argentinean Reefer Med Argentinean Reefer til USA



Allerede den 31. marts kunne jeg rejse til Hamburg, hvor jeg mønstrede om bord i m/s "Argentinean Reefer", hvormed jeg skulle sejle til New York med henblik på sejlads på rederiets West Coast Line. Kaptajn på Argentineren var P. M. Pedersen (Peter Husejer) som havde været forstander på Søfartsskolen i Kogtved, da jeg var elev der. Efter 1 måned og 6 dage afmønstrede jeg i New York den 5. maj 1954.



Argentinean Reefer var et meget smukt skib på 3355 tdw, der var afleveret fra Aalborg Værft i januar 1941, hvor der var enekamre til alle om bord, bortset fra drengene. Skibet blev dog oplagt i København og kom først ud at sejle i 1945, blev solgt i 1968 og ophugget i 1972. Overalt var der teaktræsdæk, og i saloner og

messer var panelerne udført i hårdttræ.

Turen gik gennem Panama kanalen ned til Ecuador, hvor vi lastede baner til New York. Lastningen af baner foregik ved at arbejderne med en stor klase på nakken løb ind gennem skibets sideporte, hvorefter klaserne blev stillet i de mange båse, som vi havde opbygget på de forskellige dæk. I disse bananklaser fandtes der ofte meget kryb som slanger eller store edderkopper. En matros fra Esbjerg blev fuldstændig panisk, når han så en stor edderkop, men de var også meget store.

I New York lagde Argentinean Reefer til nede i nærheden Battery Park på Lower Manhattan i nærheden af Wall Street, og vi elever, der for første gang var i New York, skulle selvfølgelig op og se på byen, for at opleve alt det, vi havde læst og hørt om under krigen. Vi kiggede imponeret på de store banker i Wall Street, og kort tid efter kom vi til Broadway, det var jo meget nemt, så vi begyndte at gå nordpå, men det er som bekendt en meget lang gade, men vi kunne jo tælle os frem, så da vi kom op til 48. gade var vi godt trætte i benene, og her var der et utal af biografer, så vi gik ind i en af dem og så en film.

Senere fandt jeg ud af, at det var her de billige biografer lå, og de viste film som



ikke var alt for stuerene. Da filmen var slut, blev vi hurtigt enige om, at vi ikke havde lyst til den lange spadseretur ned om bord, så vi søgte en "Subway station", så vi kom igen ud på Broadway og gik nordpå, og derefter så vi det helt rigtige Broadway rundt Times Square, hvor alle de helt store biografer og teatre lå, de utallige

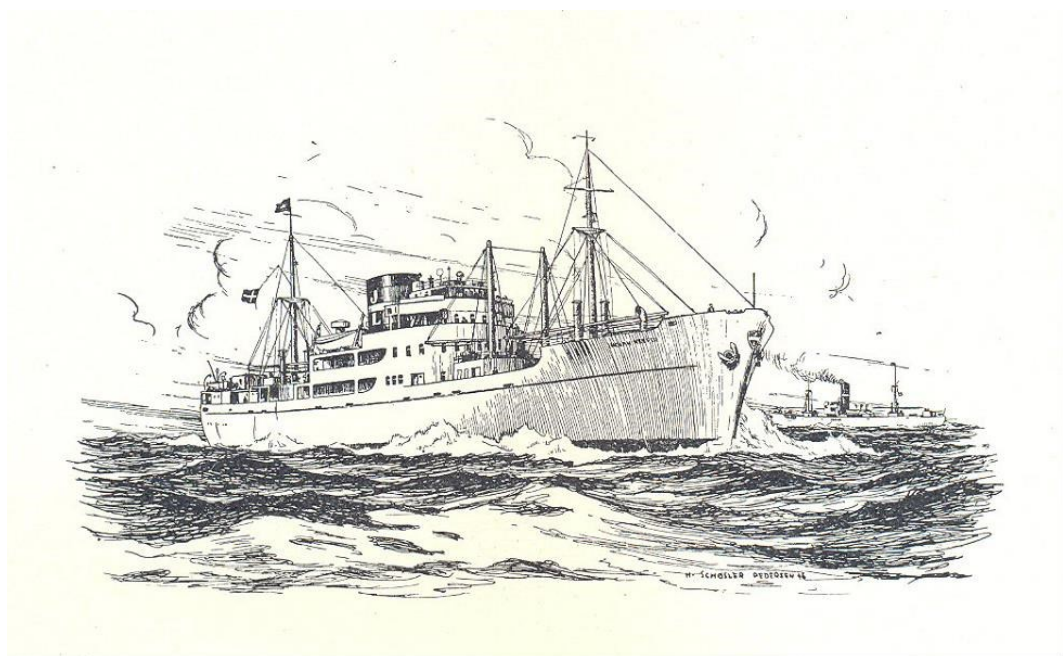
restauranter og de overvældende neonreklamer. Det kunne vi alt sammen bese ved en senere lejlighed, for nu ville vi tilbage til skibet, og vi fik øje på Times Square Station.

Det viste sig at være en kæmpe underjordisk banegård i tre etager, men problemet var nu at finde det rette tog på den rette etage. Vi forsøgte at læse, men kendte alt for lidt til de mange stednavne. Vi prøvede at spørge os for, men

amerikanerne kendte kun til det tog, de selv skulle med, så der var ingen hjælp at hente.

Vi fandt dog noget der lignede, og kom ind på perron, hvor togene kom susende, så det næste problem var så at vælge det rette tog. Et tog kom susende, jeg mente at se det rigtige navn i stævnen, toget standsede, dørene blev åbnet, folk myldrede ud, andre gik ind, og to af os valgte i sidste øjeblik at springe om bord, den tredje tøvede, dørene smækkede i, og vores kammerat ville nu gerne med. Ak, alt for sent, og han stod fortabt tilbage.

Vi havde valgt rigtigt, og kunne stige ud ved Wall Street, hvorfra der ikke var langt igen til vores skib. Vores makker havde taget det næste tog, som var et ekspres tog, og han var derved kommet rigtig langt ud på Long Island, og først ved 4-tiden kunne han vakle om bord. Det var mit første møde med denne storby, som jeg senere skulle blive mere fortrolig med.



1954 – M/S Paula Dan



I begyndelsen af 1947 købte rederiet J. Lauritzen tre skibe i USA. De pågældende skibe var bygget i 1944 og var søsterskibe på 7.300 tdw med en fart på 14 knob, specielt indrettet til stykgods. Selv om de var bygget under krigen, var de ikke som de sædvanlig seriebyggede Liberty eller Victory skibe, men typen blev kaldt C1 A, og de var beregnet til at holde længere. De tre skibe fik navnene Marna Dan, Gerda Dan og Paula Dan.

Skibene var forsynet med svært lastegrej som 2 heavylift bomme og 4 lange bomme ved hver luge. Skibene havde fem luger og 2 mellemdæk, som kunne overdækkes med almindelige trælugedæksler, mens lugerne på hoveddækket bestod af store jernpontoner, der skulle flyttes med spillene, og dermed slap vi for skærstokkene der Som det var almindeligt i amerikanske skibe boede hele besætningen midtskibs, og her var også de tre passagerkamre og messerne placeret. Besætningen bestod af godt. 40 mand, som spiste i 7 forskellige messer. Hovedparten af matroserne og messemændene var fra Chile, som alle var flinke folk. Fyrbøderne eller rettere smørerne var danske og vi fire aspiranter var overtallige besætningsmedlemmer, men selv om der i disse år var strid om

aspiranterne fra sømændenes forbunds side, mærkede jeg aldrig til nogen diskriminering i de skibe, jeg sejlede med, og ofte gik vi da også i land sammen. Vi elever var aflønnet som forbundets medlemmer, og vi fik også udbetalt overtid. Bådsen var dansk, men gift og bosiddende i Valparaiso. Jeg husker også vores donkeymand, et rart menneske, som blev kaldt Napoleon.



Fra Argentinean Reefer blev jeg kørt over til Brooklyn til J. Lauritzens pier 4 næsten under Brooklyn Bridge, hvor jeg blev påmønstret m/s Paula Dan den 6. maj 1954.. Kaptajn var S. Jacobsen, der havde sejlet under hele krigen. Overstyrmand var H. Simonsen, han var færing, men en stille og rolig mand, som det var en fornøjelse at arbejde under. 2. styrmand var Erling Bay Hansen, som var lidt mere ivrig i tjenesten, men ok. Senere fik vi Mogens Kamph som 3. styrmand.

Vi var fire elever om bord og havde vore kamre og messe forude om bb på hoveddækket. Skibet bar tydelig spor af det amerikanske, for her var der ingen træpaneler, men døre og skodder var udført i metal, som var malet, og det var den gang man brugte "plasticmaling", som vi kaldte det. Det var ikke så hyggeligt, som i de danskbyggede skibe, men vi blev hurtigt glade for tingene, som de var.

Paula Dan var indsat i rederiets West Coast Line sammen med de to andre C-både samt blandt andre Greta Dan, hvis stabelafløbning jeg havde været med til i Ålborg i 1951. Ruten gik hovedsagelig fra New York til Valparaiso i Chile med mange havneanløb undervejs og ofte blev ruten forlænget op til Boston eller Canada samt helt ned til Punta Arenas.

Det var forår i New York, og inden vi tørnede til om morgenen kl. 7, sad vi ude på 4-lugen og drak vores morgenkaffe af de amerikanske øreløse kaffekrus, som stadig var om bord. Jeg kan endnu fornemme den stemning der var, når vi alle mand sad under Brooklyn Bridge, med vore krus, hvor morgentrafikken var i fuld gang over hovederne på os.

New York var sådan set vores hjemhavn, og efterhånden blev jeg godt kendt med byen, og efterhånden færdedes vi hjemmevant i byen og det at tage

Subway'en var ikke længere et problem. Ofte tog vi dog kun op i den nærliggende Fulton Street, hvor der var masser af butikker og biografer. Værtshusene havde ikke den store tiltrækning her, da der kun var en flok mænd,



der sad med ryggen til og kiggede fjernsyn. Anderledes end de engelske pubber, hvor der ofte var fællessang. Denne del af Brooklyn var domineret af italienerne, og de havde deres egne radio- og tv-stationer, deres egne aviser på italiensk, og mange kunne ikke et ord engelsk. Havnearbejderne var naturligvis også

italienerne, og indbyrdes talte de kun italiensk. Havnearbejdernes Union holdt striks kontrol med arbejdet og sikkerheden om bord, og det var således fyringsgrund, hvis nogen mødte beruset eller drak spiritus i arbejdstiden. En stærk modsætning til forholdene derhjemme.



Af og til var vi en flok, der kørte op til Germantown, hvor der var store dansehaller med god musik samt mange kønne piger, der gerne ville følges hjem. Blev vi sultne, var der masser af steder, hvor vi for en dollar kunne få en stor T-bone steak efter vi havde været i en af de store Broadwaybiografer. Oppe omkring Times Square var der mange små barer, og en dag vi gik ind på en af dem, var det sandelig

selveste Gene Krupa, verdens bedste trommeslager, der sad og spillede på

forhøjningen bag baren. En oplevelse jeg aldrig har glemt. Noget af det første, jeg anskaffede mig, var en radio. Derhjemme var familiens radio kun beregnet til Pressens Radioavis og om søndagen koncerten fra Wiweks. Af og til kunne vi snige os til at lytte til Radio Luxemburg eller AFN. Her i USA var der masser af radiostationer, som spillede musik døgnet rundt, så det er ikke så underligt, at jeg stadig holder af musikken fra 50'erne.

Min søster Birthe var blevet gift med en styrmand, Peter Søjborg Toft, og hans far, Thines Hansen var rederiets portcaptain i New York, og det nød jeg godt af, da jeg blev inviteret over til dem i Ridgefield på Jersey-siden. Her kunne jeg så opleve et amerikansk villakvarter, de amerikanske piger, som var meget kønne, og for første gang prøvede jeg en bowlingbane. En aften inviterede Thines Hansen på stor middag på det fornemme hotel, The Roosevelt, hvor Guy Lombardo and his Royal Canadians spillede, og der var sandelig også tv-transmission fra restauranten, så her fik jeg brug for mine evner på dansegulvet, hvor jeg svingede Peters lillesøster Alice.



Jo, der var mange store oplevelser for en ung sømand. Vi havde ofte besøg fra den danske sømandskirke, som delte blade ud, og her stødte jeg for første gang på "Time Magazine", som jeg begyndte at læse for at forbedre mine sprogkundskaber og øge mit ordforråd. Senere tegnede jeg selv et abonnement og holdt bladet, til jeg var godt 70 år Af og til var vi også på besøg i sømandskirken, hvor der var forskellige aktiviteter. Med om bord havde jeg de internationale søvejsregler, og hver aften inden lyset blev slukket, læste jeg en regel, da jeg vidste, at de skulle kundes udenad på Navigationsskolen.

West Coast Line

Efter lastning af stykgods i New York gik turen sydover til Philadelphia og Wilmington hvorfra turen fortsatte gennem Chesapeake kanalen over til Baltimore. I disse havne var jeg ofte vagtmand fra kl. 19 til næste morgen kl. 7. Især om sommeren nød jeg denne tjans, hvor jeg riggede min radio til ude på 4-

lugen, så jeg så kunne høre den gode musik natten igennem. Enkelte gange var jeg inde og kigge på byerne, men det skulle forgå på gåben ad vejen, for fortove fandtes jo ikke. Bilisterne kiggede måbende på en sådan person, men de standsede nu aldrig for at give et lift. I

Philadelphia var jeg inde og se the Liberty Bell med revnen i. Efter Fra Baltimore fortsatte rejsen ud gennem Chesapeake Bay, rundt Cape Hatteras, hvor der om vinteren kunne være ret dårligt vejr, som vi jo ikke var vant til i den fart.

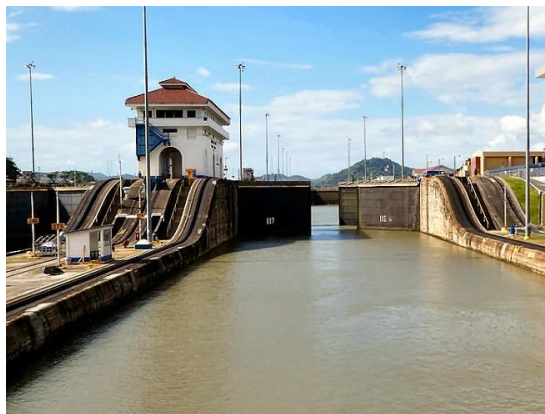
Næste anløb kunne så være Charleston i South Carolina, og nu var vi så i Sydstatene. Her på floden var det spændende at se de mange krigsskibe og især hangarskibe og ubåde, der lå, ved den store Navy Yard. Oppe i New York var vi også sejlet forbi det atomdrevne fragtskib "Savannah", som dog aldrig fik nogen praktisk betydning. Der kunne også lastes i både Savannah, Georgia og Jacksonville i Florida.



Fra USA gik turen derefter gennem Floridastrædet, rundt Cuba og ind i Det Caribiske Hav med kurs mod Panamakanalen. Inden for de to molehoveder ved Cristobal var der et meget stort red-område, hvor skibene ankrede op i venten på at kunne komme igennem kanalen. Her kom så myndigheder og mægler om bord, men vigtigst for os, mægleren havde også posten med. Som oftest kom vi dog til kaj for at losse og laste, og så var der jo ikke langt op til byen, ja, vi skulle bare hen i retningen af neonskiltet med Jonny Walker. Så var der igen noget ved at gå i land, for her var masser af barer, musik og piger, så det kunne godt blive lidt sent, inden man i den lune nat gik om bord til cikadernes sang. Det at sejle gennem Panamakanalen var også spændende. Inden vi kom ind til sluserne, kom

der et gæng om bord, som skulle tage sig fortøjningerne til de elektriske lokomotiver, der trak os igennem sluserne, der skulle løfte os op til højden i søen og den videre kanalsejlad.

Kanalen var dengang ejet af USA, som jo også havde færdigbygget den, og derfor var den såkaldte Kanalzone under amerikansk ledelse med tilstedeværelse af det amerikanske militær. Lodserne var hovedsagelig amerikanske, men der fandtes også danske lodser i kanalen. Panamakanalen er 77,1 km lang. Den har to afdelinger med sluser på Stillehavssiden, Miraflores- og Pedro Miguel-sluserne, og en, Gatun-sluserne, på Atlanterhavssiden. Hvert slusekammer er 305 meter langt, 33,5 meter bredt og 26 meter dybt. Skibe, som skal gennem kanalen, kan ikke være mere end 294,13 meter lange og 32,31 meter brede, og største dybgang er 12,04 meter (tropisk ferskvand). Skibe som ligger i denne størrelseskategori kaldes for panamax. Kanalen har to løb sådan, at der kan sejle skibe i begge retninger samtidig. Højdeforskellen fra havet til Gatunsøen er 26



meter. Der blev fjernet 14 gange mere masse, da Panamakanalen blev bygget, end ved byggeriet af Suezkanalen. På den atlantiske side har sluserne massive stålporte, som er 21 meter høje og vejer 745 ton hver; men de er alligevel så godt afbalancerede, at det kun kræver en 40 hk (30 kW) motor for at åbne og lukke dem. På Stillehavssiden, som

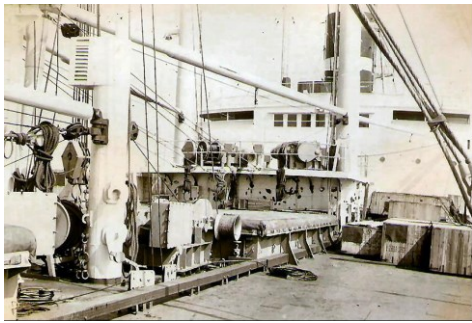
kaldes Miraflores, er vandstanden 24 cm højere og har meget større tidevandsforskelle.

Det var altid en stor oplevelse at sejle igennem denne kanal, hvor vi på tæt hold kunne følge, hvad der foregik inde på land samt betragte dyrelivet, hvor det mest spektakulære nok var, når vi fik øje på en alligator eller kunne se abernes leg i træerne.

Fra Balboa i den anden ende sejlede vi så ud i Panamabugten og satte kurs ned mod Buenaventura i Columbia, en travl havneby, som jeg dog mest husker for de mange rotter inde på kajen, så her var vi ekstra omhyggelige med vore rotteskærme, og landgangen blev holdt i god højde fra kajen, for det skete af og til, at der forekom rottevandring. Napoleon kunne fortælle en gyselig historie om rotter, der engang invaderede Paula Dan, så de måtte kappe trosserne og drive ud i havnen, hvor de fortsatte kampen mod de hundreder af rotter, der var kommet om bord. Efterfølgende måtte skibet naturligvis gasses. For sømanden var der dog andet, der tiltrak sig opmærksomheden, så efter fyraften gik turen med taxa op til "Bjerget", hvor mange dejlige piger var genstand for sømandens opmærksomhed.

Fra Buenaventura gik turen videre ned til den store havneby Guayaquil i Ecuador, ja havneby er nok så meget sagt, for vi ankrede op ude på floden sammen med de andre store skibe, som f. eks skibe fra den store Grace Line. Her kom så store tunge træpramme langs siden for lastning eller for det meste losning. Enkelte gange var jeg en tur i land for at se lidt på byen, men ellers var det ikke en plads, hvor vi gik i land for at kigge på de lokale skønheder. Forude ventede der betydelig større oplevelser.

Ved anløb af Guayaquil fik vi lods og toldere om bord ude ved flodmundingen, men af en eller anden grund opholdt de sig altid i bagbord side. Den første gang, jeg var der, havde jeg forvildet mig ned til kabyssen, hvor der var en stor sideport, som var blevet åbnet, og gangen var stablet op med kasser indeholdende cigaretter og spiritus. En slæbebåde lå langs siden, og man havde meget travlt med at lade de mange kasser ned til dem. Jeg blev naturligvis gennet væk, men det var en trafik alle kendte til, og naturligvis fik både lods og toldere deres part.



Besætningen om bord på skibene var heller ikke utilfredse med denne ekstra forretning, som Hovmesteren eller Høkeren drev, for det indebar, at han ikke skulle tjene på kosten, og derfor levede vi særdeles godt om bord i skibene på West Coast Line. Senere kunne de samme Høkere gå i land, og for den optjente

kapital købe deres egen forretning, der kunne være en restaurant eller et hotel i provinsen i. Når vi ankom til en havn eller red, kom myndighederne straks om bord, og da havde telegrafisten gjort pakker klar til dem, for det var nøje fastlagt, hvor meget hver enkelt embedsmand skulle have med hjem i tasken. Alt afhængig af rang.

Den første plads i Peru var Paita, som lå ved en lille bugt, der beskyttede mod de sydlige vinde, hvor vi ankrede op på redan, men vi nøjedes med at kigge ind på den lille by, der lå neden for nogle stejle skrænter, hvor der var nogle enkelte palmer ved den lille bys promenade, men det hele havde et noget ørkenagtigt præg (Atacamaørkenen), som vi ville kom til at se mere af længere sydover, for hele kysten langs regnede det så godt som aldrig. Længere sydpå kom vi til Chimbote, som var en vigtig by for det store fiskeri, der fandtes lige uden for døren i den kolde peruvianske strøm, Humboltstrømmen, hvor man især fangede bonitoer, der lignede tun, smagte som tun uden at være en tun. Også denne by lå ved en stor, nordvendt beskyttende bugt. Næste plads kunne være Huacho, som dog lignede de andre pladser. En gang lå vi dog til ankers ved Huacho en weekend, som vi benyttede til at sejle ind og kigge på den lille by samt gå tur op på klipperne ved havet, men nu begyndte forventninger så at stige, for vi nærmede os Callao, havnebyen for Lima.

Ikke meget kan beskrive den følelse og den stemning, der herskede om bord, når vi en tidlig sommermorgen, sejlede ind i bugten ved Callao, lodsens der kom ud, og ganske langsomt sejlede Paula Dan ind mellem molehovederne, hvorefter vi fortøjede ved den sædvanlige kaj, hvor skibets agenter, brødrene Muso stod klar til at gå om bord så snart gangwayen var sat. Som regel lå der andre JL-skibe

ved kajen. I forvejen havde vi selvfølgelig aftalt med styrmanden, hvem der skulle have fridag og hvornår. Der var gæng fra land, der tog sig af afdækningen af lugerne, og de stillede også bommene, så vi skulle hovedsagelig kun bruges som vagtmænd i lugerne for at forhindre tyverier fra lasten. De heldige kunne så skynde sig ned og tage landgangstøjet på, men de mindre heldige måtte vente til fyraften kl. 17, men så havde de måske fridag den næsten dag. Landgangstøjet var sædvanligvis et par ny Lee eller Wrangler bukser samt en hvid skjorte med opsmøgede ærmer.

Der var ikke langt op til de sædvanlige steder som Yacht Club og American



Bar, der var ejet af amerikaneren Mr. Lee.

Hver besætning havde som regel sit foretrukne sted, som nok også kunne hænge sammen med, at vi ofte havde vores faste piger, som jo var tilknyttet de enkelte barer, min lille faste veninde var til at begynde med Anita, men senere byttede jeg hende ud med den lille kønne Rosita. Vores foretrukne drik var Cuba Libre, den lyse Barcardy Rom tilsat Coca Cola. Pigerne havde deres helt specielle drinks, som nok ikke indeholdt ret meget spiritus, men de fik til gengæld en chip for hver drink, de kunne få os til at købe.

Disse piger var som regel unge piger, der var kommet galt af sted, og det duede jo ikke i et katolsk land, og så havde de kun denne mulighed for at klare sig. Generelt kan det siges, at disse piger var særdeles

søde, og der var intet vulgært i deres opførsel og tale. I Callao var der dog også en dansk pige kaldt Dronningens Tværgade, som på en eller anden måde var havnet i Peru. Overnatning med pigerne foregik i de nærliggende hoteller. Efter en sådan aften og nat, og der ikke var en fridag, var det helt dejligt at sidde og

blunde lidt som vagtmand i lasten, men når klokken var fem, og vi havde fået et bad, så var man klar til nok en aften og nat.

Ude på den anden side Lima lå der en tidligere hacienda Granja Azul, der var ombygget til restaurant, og var et af de fornemme steder i byen. Det var et særdeles smukt sted med swimmingpool, og i restauranten var der nogle meget store roterende grillspyd, der kørte hen over den åbne ild, og bestilte man kyllinger, var det alle de kyllinger, man kunne spise, og de smagte eventyrlig godt. Kunne man slå rekorden på 7 kyllinger, var det hele gratis. Vi gjorde vores bedste. Sammen med pigerne kørte vi derud i taxa, og da vi ikke var smålige, betalte vi selvfølgelig også for maden til chaufføren, som han dog indtog ude i kabyssen. Vi startede selvfølgelig med en stor drink i en kokosnød, og til maden fik vi de bedste vine, og så var det ellers om at gå gang med de store fade, der blev sat på bordet, men det meste jeg havde kunnet klare var 3½ kylling, ja, det var den gang. Efter dette måltid kørte vi tilbage til havnefronten for at forsætte festen.

Andre gange tog vi ind på de fornemme steder i Lima, hvor der var en tjener bag hver stol samt en tjener, som kun tog sig af vinene. På disse steder, var menukortene på engelsk, så der var der ingen problemer, men engang var vi i Lima inde på en stor kinesisk restaurant, og der var vi lidt lost, men der stod da noget med pollo, og det vidste vi, hvad var. Ind kom der lidt senere et stort fad med helstegte, nyfødte kyllinger med hoved og det hele, som vi kiggede lidt uforstående på, men en tjener kom straks og viste os, at vi skulle tage hovederne, flække dem og derefter med knivspidsen udtog hjernemassen, og det var så specialiteten. Mætte blev vi nok ikke af de magre kyllinger, og næste gang vi skulle have pollo, tog vi igen ud til Granja Azul, som stadig eksisterer den dag i dag og har sine mange venner på Facebook.

Sømandspræsten var også god til at arrangere busture op i Andesbjergene, ud til indianernes landsbyer, samt til andre kendte turiststeder, som den mærkelige by, der lå op ad en meget stejl skråning. Vi var naturligvis også henne og bese præsidentens palads, men en af de store oplevelser var, da præsten tog

os med ud til en meget velbevaret inkalandsby, hvor murene stod som for mange hundrede år siden, og det skyldes naturligvis, at det aldrig regner.

Det var naturligvis ikke underligt, at Callao, hvor vi som regel lå i omkring fem dage, var det sted vi så frem til at besøge, og det var også her vi brugte de fleste af vore penge, og det beløb var sjældent under 100 dollars. Vore lommepenge blev dog forøget lidt ved småmuglerier. En overgang var pigetrusser med ugedagenes navne meget efterspurgt, så inden vi gik i land, iførte vi os disse trusser for at undgå tolden, og de blev efterfølgende solgt på baren, eller vi forærede dem til vore piger. Cigaretter kunne dog også indbringe lidt penge for at strække hyren, men ellers måtte vi jo op til "Gnisten" for at se, om der var flere penge på bogen. Den 20. november 1954 blev jeg ommønstret til matros i Callao, hvorefter der kom mere gang i opsparringen.

Alt godt får jo en ende og således også opholdet i Callao, men da var vi også noget matte, og det samme var hyrekontoen. Efter vi igen var kommet til søs, og turen gik videre sydover, måtte vi i gang med at feje og rydde op i lastrummene, og det ene slæng efter det andet med opfejning og dunnage røg ud over siden, og dette arbejde foregik langs hele kysten, uden at nogen skænkede det en tanke, for ord som forurening eller miljø var endnu ikke opfundet. Der kunne være nok et par pladser i Peru som Pisco og Mollendo, hvor vi gik ind på reden og kun lå nogle få timer. Den første plads i Chile var Arica med den imponerende Arica Rock, der strakte sig som et forbjerg ud i havet og dannede den beskyttede bugt, men heller ikke her, var der den gang en havn, så vi måtte nøjes med at

betragte byen gennem kikkerten. Bag byen var der blot den store, langstrakte Atacama ørken, som strakte sig langs hele kysten. Næste stop ville være Iquique, som i dag har en ret stor havn. Lidt længere sydpå i Tocopilla lastede vi ofte salpeter for nordgående.



Men efterhånden var vi udhvilede og klar til Antofagasta, der lå ved en stor bugt, hvor vi kunne agterfortøje ved den meget lange kaj, der var beskyttet af en stor breakwater. Her var der så mulighed for at strække benene oppe i byen, og om aftenen gik turen op til de for søens folk så hyggelige steder, hvor der var mulighed for at overnatte hos de meget venlige piger. Ude i de omkringliggende områder var der kobberminer, som var vigtige for byens økonomi, og her lastede vi derfor også en del kobber.

Det var også kobber, vi lastede i den næste havn, Coquimbo, hvor vi sammen med mange andre skibe ankrede i den godt beskyttede bugt. Byen var ret stor, og vi kunne godt ligge der et par dage, så der var "shorebåd" ind til land, som man godt kunne benytte sig af, men der var også både, der kom ud til os med de venligsindede indfødte. Men nu var vi jo også tæt på den næste gode havn, nemlig Valparaiso, hvor vi kunne gå ind til en pier (mole), men ofte måtte vi ankre op i bugten, til der var plads ved kajen.



Valparaiso lå meget smuk ved bugten, og byen bredte sig op over skråningerne, og lidt længere ude lå det fornemme kvarter i Vina del Mar, hvor der var kasino, som dog ikke tiltrak søens folk, som havde helt andre ting i



hovedet. Der kom skibe fra mange nationer, som alle havde deres foretrukne steder, og for at generalisere lidt, så kom vi aldrig, hvor tyskerne holdt til, for de bestilte ikke andet end at synge. Hos nordmændene og svenskerne kom vi heller ikke, for de drak sig ofte fra sans og samling, mens finnerne ville slås. Nej, vi holdt os til vore egne steder, for de danske søfolk var mere interesseret i det med piger, og her i Valparaiso var der også mange, der havde deres faste pige, men det var dog ikke så nemt at få en fridag, for her boede vores chilenske besætning, og nu var det deres tur til at få nogle dage med deres familie.

Byen var jo landets næststørst og havneby for hovedstade Santiago, som lå lidt længere inde i landet ved foden af Andesbjergene. En morgenstund, da jeg overnattede i land, vågnede jeg ved, at bygningen rystede, og pigen styrtede ned på gaden sammen med mange andre, som talte ophidsede. Det var dog kun en mindre jordrystelse, så jeg krøb atter til køjs, og lidt efter kom pigen da også tilbage, og det endte som det skulle.

Efter Valparaiso kunne turen gå længere sydpå til San Antonio og Consistucion, mens en tur ned til Punta Arenas i Ildlandet hørte til sjældenheder, som jeg desværre ikke oplevede, men ellers gik turen så igen nordover, hvor det gjaldt last op til Staterne, og således fik vi igen nogle få dage i Callao, hvorefter vi måtte skynde os, at få sparet nogle penge op på bogen, og det blev også muligt igen at sende penge hjem til bankbogen, thi forude ventede jo to år på navigationsskolen, som var for egen regning, da der ikke var noget der hed SU eller anden form for studiehjælp.

Episoder fra Paula Dan

Den menige besætning var som omtalt en blanding af danskere og chilenerne, som for øvrigt fik samme hyre som danskerne. Men en gang fik vi ny dansk smører oppe i New York, han kunne godt minde lidt om Klokkeren fra Notre Dame, og han var en ond satan, som altid søgte slagsmål, med sine skibsfæller. Derfor flygtede vi alle fra det sted, hvor han befandt sig, og vi holdt os hele tiden underrettet om, hvor han var på vej hen. En gang i Callao havde jeg fået

betydelig flere Cuba Libre, end godt var, men jeg vågnede da op i min køje næste morgen, da skibet var kommet til søs, men hvorledes jeg var kommet om bord, anede jeg ikke. De andre kunne dog fortælle, at jeg nærmest var blevet slæbt om bord af ”klokkeren”, og når jeg var ved at dejse omkuld, greb han fat i mig, og holdt mig oprejst. De fortalte også, at jeg var kommet ind på en bar, hvor han sad, og jeg havde sat mig ved hans bord, men for at gøre historien kort, slog han efter denne tur sin kærlighed på mig, og det var derefter også slut med slagsmålene, da han ikke mere blev isoleret. Ja, således kunne der være typer, som ikke var velkomne om bord, men vi slap heldigvis for en vis matros ved navn Per, som var berygtet i hele den danske handelsflåde for sin voldelige adfærd og han helt uden for pædagogisk rækkevidde, men han sejlede heldigvis helst med Mærsk skibene på Østen.

Det skete, at vi fik blinde passagerer om bord i Sydamerika, der forsøgte at komme ind i det forjættede land, USA, men når de så blev fanget, skulle de sendes tilbage til deres hjemlande, så derfor fik ofte en sådan stowaway om bord, når vi forlod New York, og vi skulle derefter tage ham med tilbage sydpå, hvor han blev overgivet til myndighederne. Det må have været inden ordet ”asyl” var opfundet.

Engang inden afsejlingen fra New York kom FBI ned med en sådan fyr, og han blev sat ind i et tomt kammer oppe på agterkant af midskibsbygningen. Jeg blev sat til at holde vagt ved ham, til vi var ude til søs. Vi havde imidlertid også en anden passager, nemlig en meget rig engelsk dame, der tilhørte en af de meget rige familier i Chile, og hun foretrak denne måde at rejse på frem for blot at tage en ruteflyver. Hun kom hen til mig, da vi sejlede ud forbi Frihedsgudinden, agterude lå New Yorks skyline med de mange lys, og over dette smukke billede stod fuldmånen. Jo, det var et betagende syn. Hun begyndte nu at fortælle, at det betød held, hvis man bøjede sig syv gange mod månen, hvilket hun selv gjorde, hvorefter jeg fik besked på at gøre det samme, og jeg måtte jo gøre som damen sagde. Derefter skulle man dreje sin pung 11 gange, som hun ligeledes gjorde, og så var det igen min tur, men en pung gik jeg jo ikke rundt med i mit arbejdstøj om bord, men så fik jeg hendes, som på behørig vis blev drejet.

Derefter fortsatte vi med at beundre det smukke syn til vi havde droppet lodsen ved Ambrose fyrskib, og jeg kunne gå ned. Vi fire knægte kunne nok en gang imellem blive lidt vilde, således også denne aften, men denne lidt vilde leg resulterede i, at jeg fik min finger i klemme ved en af disse jerndøre, hvor min tommelfinger uheldigvis befandt sig helt inde ved hængslerne, da den smækkede i. Tommelfingeren var ikke tykkere end et stykke pap, og neglen stod vinkelret ud fra fingeren samtidig med, at blodet sprøjtede ud. Vi fik fat i overstyrmanden, som på det tidspunkt var Anker Pedersen. Han lagde neglen ned, fik lagt en forbindelse og blødningen blev stoppet, men jeg havde det naturligvis ikke ret godt, og havde stærke smerter. Det bevirkede også at jeg måtte holde køjen et par dage. Dette hørte damen om, og hun ville absolut ned og se til mig, da hun mente, det var hendes skyld, fordi der var begået en fejl, ved at jeg havde benyttet hendes portomonæ til drejningen, men det fik styrmanden dog forhindret, men da jeg var kommet på højkant igen, kom hun ofte hen og snakkede med mig. Neglen ser stadig ud som i 1954, så vi skulle nok have hevet den af.

Damen vi havde med, var ikke helt almindelig, og hun fik virkelig noget ud af sit ophold om bord. Når vi spulede dæk, kom hun farende, greb slangen fra matroserne, og så begyndte en vandkrig, men når vores kaptajn så hende, flygtede han skyndsomt, men en søndag middag, fik hun alligevel has på ham oppe i salonen. Om søndagen fik vi altid is til dessert, og meget troskyldigt spurgte hun ham, om han vidste, at hvis man holdt sin hånd hen over isen blev der dannet kondensvand på håndfladen. Det vidste han naturligvis ikke, så han måtte holde sin hånd hen over tallerkenen, hvorefter hun hamrede hans hånd ned i isen, som sprøjtede til alle sider. Så flygtede han igen. Hun havde en skøn tid om bord og snakkede med alle uanset stand. Da vi kom til Guayaquil, skulle hun i land og besøge nogle venner, men nogle timer senere kom hun tilbage siddende ved rattet i et lille sportsfly, og med det halve af kroppen ud ad vinduet vinkede hun med den ene hånd, mens hun styrede med den anden, mens hun i højde med broen flere gange fløj tæt forbi skibet, og igen måtte kaptajnen tage flugten. Jo, der var sandelig liv i damen, og det var for os andre morsomt at have hende om bord, Da vi kom til Valparaiso, hvor hun skulle i land, fik hele

besætningen 20 dollars, så vi kunne komme ud til Vina del Mar og besøge spillekasinoet, men så langt var der vist ingen af os der kom, da der var andre glæder tættere på.

Vi havde ofte passagerer med, og en dengang fik vi skibsreder Ivar Lauritzens søn Ditlev og hans søde kone Sylvia med fra Valparaiso til New York. Han var nu ikke altid særlig sød ved hende. Jeg havde fået til opgave at male i salonen, og en dag, hvor jeg lå inde under en af bænkene og malede kom, kom de ind, og han skældte hende ud med det engelske sprogs værste gloser. Jeg forholdt mig naturligvis tavs, men det var ikke nogen rar oplevelse.

Da vi kom op til New York, gik jeg forude og var i færd med at smøre ankerspillet, men pludselig blev der helt tyst om bord, og de begyndte at råbe oppe fra broen. Vi havde fået en black out, og alt maskineri var stoppet, og strøm var der heller ikke, så skibet kunne ikke styres. Det gik op for mig, at de råbte "lad gå bb anker", så jeg løsnede bremsen, ankeret faldt, og så rovsede kæden ellers ud, for vi havde meget fart på, og kursen var ret mod Frihedsgudinden. Kæden røg ud med bundsjæklen, da bremsen brændte af. Så blev der råbt, at jeg skulle lade gå stb anker, en styrmand kom løbende, men samtidig med havde nogle slæbebåde, der lå i nærheden opdaget situationen, og de kom hurtigt på siden af os, fik nogle kroge sat fast, og det lykkedes dem at få drejet skibet og bragt det stil standsning, og det andet anker holdt. Senere kom der igen gang i maskineriet, vi kunne fortsætte ind til pier 4, og gudinden stod stadig, hvor hun skulle. Senere fik vi også vores mistede anker tilbage på plads

Med Anker Pedersen om bord var jeg blevet udnævnt til tømmermand, så jeg skulle ikke mere gå søvagt, og det var min opgave at sørge for smøring af spil og blokke samt at pejle alle tankene to gange i døgnet. Jeg blev også udnævnt til quatermaster, som indebar, at jeg skulle tage roret ud og ind af havn samt ved vanskelige passager. Det var jo en fjer i hatten. Den gang så man ikke meget til skibets kaptajn, kun af og til fik vi et glimt af ham, men da nok til at han kunne få øgenavnet "Søren Tud", som måske hang sammen med, at han havde en rød næse og var kvartalsdranker, men det mærkede vi andre kun, når han havde en af sine "ture", for så skulle alle bommene lægges ned, og det gav jo ekstra

arbejde, for normalt blev de ikke lagt ned, men stod med krydsede lossewirer og preventere.

I den fart havde vi næsten altid godt vejr og Hurriganes mærkede vi ikke meget til. Det med alkoholisme var der dog mange af datidens skippere, der led af. De havde jo sejlet under krigen, og i havnene havde de mange repræsentative forpligtelser for rederiet. Rederierne kunne ikke være uvidende om disse forhold, men måske følte de selv et vist ansvar, og så længe det gik godt om bord, så skred man heller ikke ind.

En gang lå vi til ankers ved Huasco en weekend, hvor der ikke blev losset, men i kikkerten kunne vi jo se ind til den meget lille by, og nord for den var den en stor hacienda, vi kunne også se grønne områder, der lignede lidt skov. Vi elever samt et par af matroserne fik så den ide, at vi næste morgen ville sejle ind til land og spadsere ud til haciendaen, hvor vi ville forsøge at leje nogle heste. Ingen af os havde nogen sinde siddet på ryggen af en hest, men vi mente da ikke, det kunne være så vanskeligt. Vi havde jo på film set, hvor let det var.

Næste morgen, en søndag kom vi i land, og med vores vindunk i hånden begav vi os nordpå. Vejen var ikke

til at tage fejl af, for der var kun den ene, og på hver side, var der godt en meter høje stengærder. Der var dog længere ud til haciendaen, end vi havde regnet med, og solen brændte fra en skyfri himmel, men frem kom vi dog, og væsketab led vi ikke af. Folkene på



haciendaen kiggede godt noget, da vi kom anstigende, men efter aftale med ejeren, fik de rigget nogle heste til, hvorefter de hjalp os i sadlen, men de grinte smørret, da vi drog af. Vi fortsatte nu på hver vores hest op mod det lille skovområde, mens vi forsøgte at finde ud af, hvorledes vi skulle styre, og hvorledes vi fik sat lidt gang i hestene. Den hest, jeg havde fået udleveret, var nu

ikke meget for at sætte farten op, mens Henning Sølvter Petersens hest var noget mere fyrig.

Oppe ved den lille skov eller nærmere lund var der en træbro, som gungrede, når vi red hen over den. Det lød virkelig af noget – som vi havde set det på cowboyfilm. Senere fandt vi frem til en lille landsby, hvor der var en lille kro, hvor vi under skyggefulde træer fik noget at spise – og drikke.



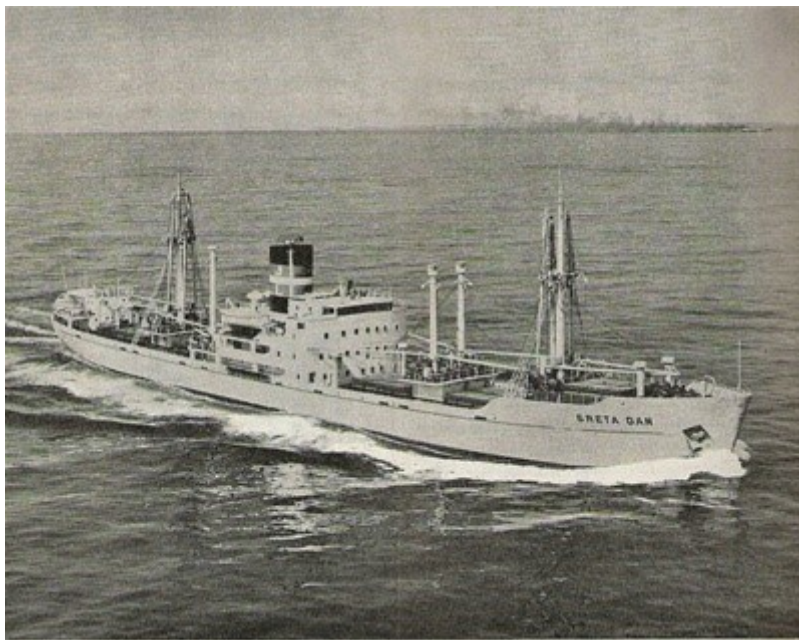
Efterfølgende red vi rundt i nok et par timer, mens jeg forsøgte at overtale Henning til at bytte hest med mig, men først da vi skulle hjemover, lod han sig overtale.

Da vi kom ud på vejen, der førte ned til haciendaen, tog pokker ved min hest, da den fornemmede, at den nu skulle hjem. I susende fart gik det af sted, mine føder mistede kontakten til stigbøjlerne, og jeg klamrede mig til hestens hals, som løb helt tæt op til stengærdet, så buksebenet blev flænset op. Jeg opdagede slet ikke, at vi nu var kommet ned til haciendaen, men det gjorde hesten, og den drejede hårdt til bagbord, mens jeg fortsatte lige ud og trillede hen ad vejen. I den alder falder man jo blødt, så ud over jeg var noget forslået, så skete der ikke noget. Efterhånden var også de andre nået frem, og vi kunne nu aflevere hestene til de grinende gauchos, til ejeren betalte vi så lidt i leje, og de penge lod han gauchoserne få. Vi kunne derefter trække tilbage til vores skib, men vi havde da haft en dejlig dag, som vist ingen af os glemmer.

Efterhånden var det ved den tid, at jeg skulle hjem til navigationsskolen på Fanø, hvor rederiet havde tilmeldt mig, og den 24. september kunne jeg afmønstre Paula Dan efter gode 16 mdr. og 19 dage om bord og da også med penge på bogen. Derefter flyttede jeg over på Greta Dan, som skulle tage mig med ned til Panama, hvorfra jeg senere skulle påmønstre Brazilian Reefer, der ville bringe mig tilbage til Antwerpen i Europa, men mere om dette i næste kapitel.

1955 - M/S "Greta Dan"

Hjemtur



Den 25. september 1955 flyttede jeg så med min køjesæk over på Greta Dan, hvor jeg blev påmønstret som elev/matros, men med Greta Dan skulle jeg kun sejle med ned til Panama, desværre manglede jeg stadig noget sejltid for at kunne begynde på navigationsskolen.

Den tid den sorg. Som elev på Søfartsskolen i Kogtved, havde jeg været med til stabelafløbningen af Greta Dan, så det var helt morsomt, at jeg også kunne prøve skibet i drift. Skibet var bygget efter rederiets høje standarder for apteringen, som var meget anderledes end de amerikanske, men på dækket var arbejdet meget tungere.

Inden afgang fra New York havde vi fået en stowaway om bord, og mens vi elever sad og ventede på "klar for og agter", kom 3. styrmanden forbi og spurgte, om ikke vi havde en lommekniv, hvorefter vi begyndte at rode i lommerne. "Ja, nu må I skynde jer, for der er en mand der har hængt sig". Den uheldige stowaway blev skåret ned, hvorefter han blev bragt til et

nærliggende hospital, men i første omgang slap han altså for transport sydover, og kort tid efter sejlede vi sydover.

Om bord gik jeg dagmand, så der blev udført rust- og malerarbejde, og på den



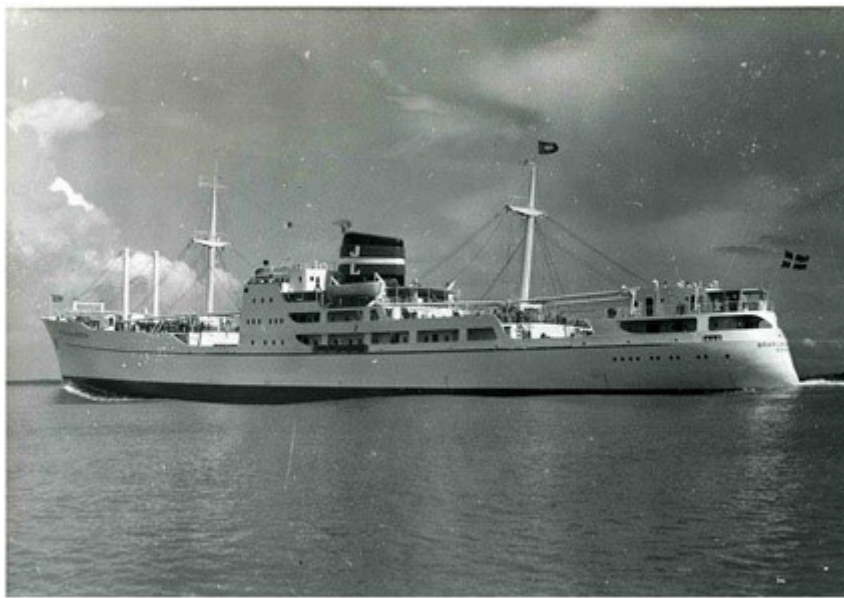
måde fik skibet ekstra hænder til vedligeholdelse, rederiet sparede penge på vores hjemtransport, og jeg fik mere sejltime. Ellers forløb rejsen uden de store begivenheder, og efter turen gennem Panamakanalen blev jeg afmønstret i Balboa den 6. oktober.

I Balboa blev jeg indkvarteret i den amerikanske Immigration Camp, der lå i Kanal Zonen, men der var fri adgang til at bevæge sig rundt i byen og tage ind til Panama City, hvor der var mange glæder for en rask sømand, men man skulle dog være hjemme i lejren til en bestemt tid om aftenen. Således havde jeg nogle gode dage med at kigge på pigerne, inden mit næste skib dukkede op den 10. oktober. Det var Brazilian Reefer, der skulle bringe mig hjem til Europa.



1955 – M/S Brazilian Reefer

Dramatisk hjemtur



Den 10. oktober 1955 dukkede så det smukke hvidmalede skib Brazilian Reefer op, hvor jeg blev mønstret som elev/matros og fik anvist et passagerkammer oppe på promenadedækket. Teaktræsdæk naturligvis. Skibet kom fra Ecuador, hvor det havde lastet bananer til Antwerpen. Skibet blev ført af legendariske kaptajn F. Matzen, og den senere skibsinspektør J. J. Jacobsen var overstyrmand med Christen Brock som overtallig overstyrmand på vej hjem fra Marna Dan.

Skibet var bygget i 1953 på Aalborg Værft, og med den fremfaldende stævn og krydserhæk samt den forlængede bak hen over de to forreste luger, var det nok et af de smukkeste skibe i den danske handelsflåde. Skibet var dobbeltskruet og kunne gøre en fart på 18 knob. Kapt. Matzen var stolt af sit smukke skib, og han var dybt skuffet, da alle rederiets skibe senere blev malet røde – også reeferbådene.

I den danske handelsflåde var det kutyme at der blev holdt en pause kl. 10, 10-kaffen kaldet, selv om der godt kunne nydes andet end kaffe. Denne pause stod der ikke noget om i overenskomsten, og flere rederier forsøgte at få den afskaffet – dog uden held.



Matzens metode for at forhindre denne "uskik" var, at han hver dag kl. 10 gik "stuegang". I spidsen for overstyrmand, båds og en matros med en bøtte hvid maling, gik de hele skibet igennem fra for til agter, og når Matzen så en rustplet, pegede han på den, og matrosen var der straks med penslen, så den famøse rustplet forsvandt. Matroserne var selvfølgelig på deres pladser, men når "stuegangen" var overstået, sivede de lige så stille hen til den forsinkede 10-kaffe. Matzen var også kendt for at have været involveret i flere kollisioner, men kendetegnende for dem var, at ingen af de efterfølgende retssager kom til at koste rederiet, og således bliver man flagskipper i rederiet.

Derefter den sædvanlige smukke tur gennem Panamakanalen, hvorefter vi kvitterede lodsens i Colon og rejsen mod Europa begyndte med, at vi sejlede ud i det rolige Caribiske hav, hvor det stod med lidt usigtbart vejr og regnbyger. Da jeg ikke skulle på vagt, fandt jeg køjen, hvor mine søvejsregler fik den sædvanlige tur, og nu kunne jeg dem efterhånden udenad.

Hen på morgenstunden vågnede jeg ved at skibet krængede kraftigt over til bagbord, og lidt efter lød Matzens stemme: "Klar ved bådene". Jeg var hurtigt ude af køjen, stak i et par rene bukser og en T-shirt, kiggede mig rundt, hvad skulle jeg tage med af alt det, jeg havde samlet sammen. Det blev til en frisk pakke cigaretter og en lighter, hvorefter jeg løb op på båddækket.

Det viste sig, at vi var kollideret med en norsk tankbåd lastet med benzin, hvor vi med stævnen var løbet ind i siden på ham, heldigvis uden at der skete en antændelse. Vi var kommet fri af ham, og styrmændene havde været forude for at besigtige skaderne, hvor der ikke var meget af stævnen tilbage, men det blev konstateret, at det forreste kollisionskott holdt, og vi tog ikke vand ind, som blev bekræftet af pejlinger. Om bord på nordmanden fandt de også ud af, at de var i stand til at sejle videre, og ingen var kommet til skade.



Rorgængereren kunne senere fortælle os andre, at tankeren tidligere var observeret ude om styrbord, og den forsvandt senere i en regnbyge, men kort efter dukkede den atter op forude om styrbord, og et sammenstød var uundgåelig.

Efter kollisionen var en af overstyrmændene henne ved radaren, bankede på og med høj røst forkyndte han, "nu virkede det skidt ikke igen". I mine søvejsregler havde jeg læst, at det skib, der har et andet på sin styrbords side, skal gå af vejen for dette. Ved en efterfølgende retssag langt senere var det dog den norske tanker, der fik tilkendt hovedparten af skylden for det skete, så igen havde Matzen bevist sine evner.

Da det blev konstateret, at der ikke var nogen fare for skib og besætning blev vi igen sendt af vejen, og nogen tid efter fortsatte vi vores sejlads for langsom fart, men nu var destinationen ændret til Kingston på Jamaica, hvor vi skulle have skaderne synet og udbedret. For sømanden lød det jo meget hyggeligt, da der ikke mere var nogen fare, og jeg havde stadig det lille problem med min sejltid. Vi fik adskillige dage i Kingstown, som selvfølgelig blev benyttet til at se nærmere på byen, hvor jeg ikke tidligere havde været. Her var dog meget forandret fra tidlige, hvor englænderne havde stået for styret og opretholdt god ro og orden.

Det var der ikke meget af mere, efter øen var blevet selvstændig, og det nye styre havde ikke formået at opretholde ro og orden, og vi måtte derfor passe ekstra godt på, når vi gik i land, noget vi selvfølgelig ikke havde været vant til, og derfor sørgede vi også for at komme rettidigt om bord og altid følges ad. Vi var



nu kommet til rommens hjemland, så vi skulle selvfølgelig op og smage på varerne, men det var en skuffelse for os, der var vant til den smagløse hvide Barcardy iblandet Coca Cola. Det var først langt senere, at jeg lærte at sætte pris på en god Jamaicarom.

I Kingston fik vi hældt en masse cement ned i stævnen samt sikret kollisionskottet inden vi fik lov til at fortsætte vores rejse over Atlanten

til Antwerpen, hvor vi skulle på værft for at få en ny stævn. Hvorledes det gik med vores bananer, husker jeg ikke, men vi kom dog over dammen i god behold efter en overfart for små omdrejninger, men hyren drejede jo, og kokken bakkede op, så for os var der ingen problemer i det.

På værftet i Antwerpen blev mange afmønstret, men det gjaldt dog ikke mig, der kunne blive om bord, til jeg havde min sejltid, men mit hold var allerede startet i forberedelsesklassen på navigationsskolen på Fanø. Om bord blev jeg sat til at være vagtmand om natten, og det var jo et godt job, som gav mig mulighed for at tage ind og se på byen om dagen. Det jeg især



husker, og som jeg spiste hver gang oppe i byen, var de gode brød med tatar, som jeg stadig drømmer om. Skibet lå på værft i næsten en måned, men da jeg

havde min sejltid, blev jeg afmønstret på dato og kunne tage toget hjem til Esbjerg.

Vi var to elever, der skulle hjem, men forinden blev vi en eftermiddag kaldt op til kaptajn Matzen, hvor hans kone serverede kaffe, inden hun fik besked på, at nu kunne hun godt gå ind i soveværelset, mens Matzen gav os en lille belæring om at være en god sømand og senere styrmand, hvorledes vi på navigationsskolen skulle udvise flid med vores læsning.

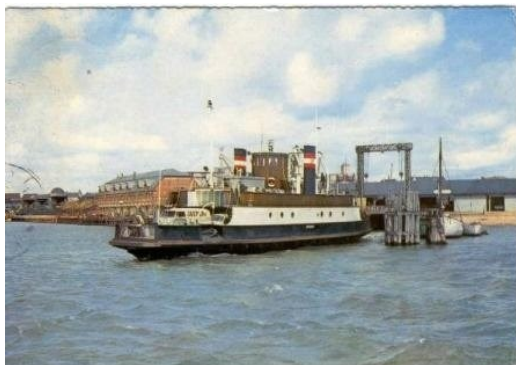
Det var en ret fantastisk oplevelse for os unge mennesker, og hatten af for Matzen, for hvem intet var for småt at tage sig af, og som i hele sit liv til søs selv havde levet op til sine høje principper og aldrig havde valgt den nemmeste udvej. Den 23. november blev jeg afmønstret efter 1½ måned om bord, og derefter fulgte så to år på Navigationsskolen, men mere om dette i næste kapitel.



1955 – Navigations-skole

Den 23. november 1955 gik turen så hjem til Esbjerg, hvor Navigations-skolen ventede.

Jeg var af rederiet tilmeldt forberedelsesklassen, men min klasse var i allerede i



fuld gang, og det havde de været i mere end en måned, så det blev en meget hård tid, da jeg ikke alene skulle følge med de andre, men også skulle læse op på det, de andre allerede havde været igennem, og jeg skulle desuden løse de forskellige opgaver, som de andre havde været igennem. Det var især matematikken, der voldt mig kvaler, men heldigvis startede man

helt fra grunden, da undervisningen var baseret på, at også elever, der var gået ud af 7. klasse, kunne følge med.

Her havde jeg stor hjælp i Hartvig Spatzek (Spatty), som jeg gik i klasse med. Vi havde tidligere mødtes i New York, hvor Spatty var matros i en Mærsk-båd. En anden stor hjælp var Edvin Fisher, der var vores klasselærer, og ham havde vi bl.a. til matematik.

En anden stor hjælp var Kaj Antonsen, der gik i styrmandsklassen, men som også boede i Esbjerg, og vi mødtes således hver dag på Fanø-færgen, og det var de gamle færger, som kun havde ringe maskinkraft. Vi havde en meget streng vinter, hvor vi ofte sad fast i isen, og dermed også kom for sent til undervisningen. Forstanderen, Eskildsen, fandt ikke dette holdbart, og vi Esbjergfolk fik besked på at flytte over på øen, så længe der var is. Jeg flyttede ind hos Benny, en klassekammerat, og Spatty flyttede ind hos Gøsta Reissmann. De to havde i øvrigt en disput om kul til kakkelovnen, hvor Gøsta sikkert gerne ville have noget mere kul fra Spatty. Når de to mødes den dag i dag, bliver problemet med kullene stadig taget frem, men Gøsta har vist opgivet at indkassere. I den tid fik vi vores mad hos "faster", som drev et meget velbesøgt pensionat for os elever.

Skoledagen begyndt allerede kl. 7, så vi, der kom fra Esbjerg, skulle meget tidligt op, have lidt morgenmad, og derefter på cyklen ned til færgen, som afgik ved

6.30-tiden. Overfarten tog godt 20 minutter med de gamle færger, og i Nordby kunne vi netop nå op til skolen, hvor undervisningen begyndte kl. 7. Dagens undervisning sluttede først klokken 14 eller kl. 15, men om lørdagen sluttede vi allerede ved 12-tiden.

Efter den lange skoledag gik turen igen ned til færgen og hjemturen, så man kunne være hjemme ved 16-tiden, hvor jeg kunne gå i gang med lektierne nede på kælderværelset. Det varede dog ikke ret længe, før øjnene faldt i efter den lange skoledag. Det vidste mine forældre, og derfor blev der tidligt kaldt op til aftensmad, hvorefter turen igen gik ned til bøgerne, hvor øjenlågene igen blev meget tunge, og derfor blev der også tidligt kaldt op til aftenscaffen.



Det hjalp, for derefter kunne jeg rigtig gå i gang med bøgerne og opgaver. Klokken blev derfor ofte over midnat, inden jeg kunne kravle til køjs for at få sovet lidt, inden vækkeuret igen ringede kl. 5.30 til en ny travl skoledag. Det var rigtig hårdt, og et par gange var jeg da også ved at opgive det hele, da det føltes som en umulig opgave, men hver gang fik mine forældre mig heldigvis overtalt til at holde ud lidt endnu.

Da forberedelsesklassen var overstået, lysnede det dog noget, og i styrmandsklassen syntes jeg det gik bedre, selv om skoledagenes længde var den samme, men fagene var blevet mere interessante, og dermed var det også mere spændende at løse opgaverne i navigation, skibsteknik og søvejsregler. Med hensyn til søvejsreglerne, havde jeg nu stor glæde af, at jeg det sidste par år til søs havde brugt tid på at lære den udenad.

Vores klasselærer var som sagt Fisher, en helt utrolig lærer, som havde en uendelig tålmodighed samt en energi, der næsten kunne tage pusten fra os. Når han havde gennemgået et eller andet emne udi navigationen, kunne han se på os, om vi havde forstået teksten, og hvis det ikke var tilfældet, gennemgik han det nok en gang, til han var sikker på, at det var forstået. Efter vi havde spist vore

madpakker nede i kælderen, og der igen blev kaldt til undervisning, kunne øjenlågene godt blive noget tunge, og en vis dødsighed bredte sig i klassen, men også det forstod Fisher at takle, ved at komme med nogle morsomme historier fra søens verden, og når vi på denne måde var blevet vågne, kunne undervisningen fortsætte.

Til dansk havde vi den tidligere forstander Pedersen, som skulle forsøge at putte dansk grammatik ind i hovedet på os, så vi ville være i stand til at skrive et forståeligt dansk i logbogen samt udfærdige rapporter til rederiet. Pedersen havde sin helt egen sarkastiske stil i omtalen af "sømanden" i forskellige situationer. Når en af os ikke var helt med på de grammatiske finurligheder vedrørende omsagnsled til grundled eller genstandsled, kunne han opfordre til, at man lagde sin grammatik under hovedpuden, for der kunne så være en mulighed for, at noget ville sive ind i løbet af natten. Han mødte altid op i et slidt jakkesæt, for i jakkelommen havde han sin beholdning af cigarskod og aske, så af og til kunne han tage sig en godbid af et cigarskod, efter det var blevet vendt godt i aske.

Pedersen kunne jeg takke for min nogenlunde gode karakter til eksamen. Under analysen af en tekst fortalte jeg, hvad der var udsagnsled og grundled, hvorefter Pedersen fortsatte med at nævne de vanskelige ting, som han meddelte censor jo gav sig selv. "Og hvad er så det", spurgte han, hvorefter jeg svarede forholdsordsled, og på den måde kom vi igennem teksten, og censor havde ikke noget at skulle have sagt. Andre af vore lærere kunne nævnes, men lad det blive ved, at vi var tilfredse og glade for samtlige lærere, som jo også alle havde en fortid til søs.

Min gode ven Spatty boede ude på 4. maj kollegiet, og her kom vi meget, da en masse unge studerende boede her, og det var også her, jeg mødte Kurt Zander, der læste til maskinmester, og her var der jo også mange kønne piger, som Vibeke og Eva (senere Reissmann). Lørdagen var jo også dagen, hvor der blev festet, og det foregik som oftest på Bonbonnieren, som dengang



var ”stedet”, og hvor der var dans til kl. 2, men til gengæld gik vi også i byen allerede omkring kl. 21/22.

Penge havde vi jo heller ikke for mange af, for dengang var der ikke noget der hed SU eller anden form for understøttelse, og som det er fremgået af det foregående, var der heller ikke mulighed for at have et fritidsjob.

Heldigvis havde jeg sparet op i min elevtid til søs, men flere rederier havde også gode lånemuligheder for deres kommende styrmænd. Da pengene var små, var det også ret begrænset, hvad der blev drukket på en sådan bytur, hvor det var mere væsentlig at komme ud og danse med pigerne.

Op til sommerferien 1957 kunne vi gå op til styrmandseksamen, og det var en hård tårn. Her var der ikke noget, der hed læseferie, og der var eksamen så godt som hver dag, først den skriftlige del som blev efterfulgt af mundtlig eksamen og flere gange var der eksamen i to fag på en enkelt dag.



Det var dog lige ved at smutte for Spatty og jeg, da vi sad hjemme på mit kælderværelse for at forberede os, da der blevet ringet fra skolen, at vi skulle op i Doktorlære. Så fik vi travlt med at tage en færge til Nordby, hvor vi som de sidste blev eksamineret, men den klarede vi også.

Det blev for mit vedkommende til ret god styrmandseksamen, som jeg kunne være tilfreds med. Sommerferien blev brugt til at tage en hyre som 3. styrmand, og det blev om bord på Maria Dan, som jeg fortæller om senere. Det var jo spændende at komme ud for at afprøve lærdommen i praksis, det man havde terpet på skolebænken, og pengene kunne jeg jo også godt

bruge, da bankkontoen var ved at være tømt.

Hvert år var der idrætsstævne i Svendborg, hvor navigatørelever fra landets fire skole mødtes for at dyste i forskellige discipliner, og her kunne man så mødes med nogle, man tidligere havde sejlet sammen med.

Det hele sluttede med stort bal og spisning lørdag aften, og det var bestemt folk, der forstod at feste. Ofte fortsatte festen næste formiddag lige til vores bus holdt

for døren, og så gik det hjemad. Dog ikke for Spatty og jeg, der "glemte" at komme med, da vi havde travlt med at spille Chris Barber på jukeboksen. På den måde gik resten af søndagen i gode venners lag.

At vi ikke havde flere penge, var ikke noget problem, for hotellet havde ingen problemer med at give os kredit, og da vi om aftenen ville i byen for at danse med pigerne, forsynede hotellet os med kontanter. Logi havde vi jo også på hotellet.

Mandag var vi nok noget matte i sokkerne, og vi begyndte nok også at tænke os om, og det endnu mere, da der kom telegram fra Fisher om, at det nu var med at komme hjem i en fart. Det blev ikke nogen munter rejse tilbage til Esbjerg, og det var heller ikke muntert, da vi på banegården blev modtaget af vore forældre.

Tirsdag var vi tilbage på skolebænken, og penge blev sendt til Hotel Svendborgsund. Det var dog en tur, som ingen af os har glemt.

Efter sommerferien gjaldt det så om at få taget skibsførereksamen, og jeg må nok indrømme, at min flid var lidt mindre end til styrmandseksamen, og derfor blev den heller ikke helt på højde med denne.

Der var jo stor rift om de nyuddannede navigatører, og skibsinspektørerne mødt fuldtalligt op for et hverve folk, og hyren drejede fra den dag, eksamen var overstået, jo, det var gyldne tider.

Mit ønske var at fortsætte i JL, og der gik heller ikke mange dage, før der kom brev om, at jeg skulle med "Anita Dan" som 3. styrmand.



1957 s/s "Maria Dan"



Først lidt om skibets historie:

Kort før julen 1933 blev s/s Maria Dan leveret til rederiet J. Lauritzen som s/s HELGA fra Helsingør Skibsværft, Skibet var forsynet med køleudstyr for transport af frugt, lastede 2200 tons og kunne gøre en fart af 12,5 knob. Mindre end et år efter blev skibet solgt til et fransk rederi, hvor det fik navnet CARAVELLE, og gik i frugtfart mellem Frankrig og Mellemamerika.

I nov. 1938 bliver skibet igen overtaget af J. Lauritzen, som piler kølemaskineriet ud, og navnet bliver nu MARIA, men året efter opstår der en mindre brand under et ophold i London. Den 9. april 1940 befinder skibet sig i søen, men ankommer dagen efter til Permabuco, Brasilien, men sejles senere til New York, hvor det bliver oplagt. I aug. 1941 bliver skibet overtaget af amerikanerne, som ombygger det til forsyningskib, hvorefter det sejles til Island, hvor det blev brugt som forsyningskib for de amerikanske styrker. Det har fået navnet URANUS og sættes under Panama-flag. 10. apr. 1943 går "Uranus" på grund ud for Akureyri,

Island, men tre dage efter slæbes det fri og går til reparation. I aug. 1943 afgår skibet til New York og Nordfolk, for et hårdt tiltrængt værftsophold, hvor også et nyt køleanlæg bliver installeret. Skibet kommer derefter i fart på Stillehavet, mellem San Francisco, Midway, Pearl Harbour og Marshall øerne. 29. apr. 1944 bliver det overført til "Ocean" (JL) og Dansk register. I april 1945 bliver skibet overhalet i San Francisco og sejlede resten af Stillehavskrigen, veteraner hjem fra krigszonerne i operation "Magic-Carpet". I maj 1946 bliver skibet slettet af det amerikanske register og overført til JL

I 1948 bliver MARIA DAN ombygget med plads til 14 elever, kølemaskineriet bliver fjernet, og skibet indgår i rederiets almindelige fragtfart. Den 17. nov. 1959 bliver skibet solgt til græske redere, men den 12. okt. 1968 udbryder der brand i maskinrummet under et ophold i Jugoslavien, skibet synker, men hæves næste dag, hvorefter den dog bliver dømt total havareret.



Redaktionen:

I 1948 chartrer Kongelige grønlandske Handel s/s Maria Dan for en rejse til NV Grønland. Skibsreder Knud Lauritzen medsejler skibet på hele rejsen, og skriver efterfølgende en rapport som daværende statsminister Hans Hedtoft fik tilsendt en kopi af. Dette kan man læse meget mere om i bogen "2 Dansk polarfart 1915 – 2015" forfattet af Bjarne Rasmussen

Min første hyre som styrmand



Efter styrmandseksamen (1957) var man selvfølgelig ivrig efter at komme ud og prøve sin uddannelse af i det virkelige liv, og derfor var der mange, der i sommerferien søgte hyre som ferieafløser. Dette ville også hjælpe på økonomien, for det var jo lang tid før der var noget der hed SU eller andre former for økonomisk hjælp til studierne. Der var dog billige

lånemuligheder hos flere rederier, som jeg dog ikke havde benyttet mig af, da jeg havde foretaget opsparing, mens jeg sejlede som aspirant, og kunne desuden bo gratis hos mine forældre i Esbjerg.

Der kom besked fra rederiet J. Lauritzen, at jeg skulle være afløser som 3.

styrmand i s/s Maria Dan, som ville anløbe redmolen i København, hvor der skulle provianteres. Den 22. juni 1957 kom skibet ind til redmolen tidligt om morgenen, hvor vi var flere, der stod og ventede. Der blev travlhed med at få provianten om bord, der blev bunkret, ja, som sædvanlig var der stor travlhed ved den slags anløb. Kaptajn var Gregers Holm-Nielsen, som også havde fået besøg af sin kone og datteren Merete, en køn



pige. Overstyrmanden, Dyreholm, var færing, og 2. styrmand, Frits Erik Schmidt kendte jeg fra West Coast Line, hvor han også havde været aspirant.

Klokken godt 8 sejlede vi igen, og så var det jo min vagt (8-12), og jeg blev hurtigt sat ind i tingene, kursen var udsat i søkortet, så det var blot at følge denne linje og derefter gik kaptajnen ned til familien, og jeg havde det for mig selv, bortset fra rorgænger, for der var ingen selvstyrer om bord. Der var jo nok at se til, for der var både pejlinger der skulle tages, og der skulle holdes øje med andre skibe, som af og til krævede mindre kursændringer.

Især oppe ved Helsingør blev det lidt mere spændende, da der her var den tværgående færgetrafik, men alt gik som det skulle, og kursen kunne derefter sættes op over Kattegat, hvor man skulle følge tvangsruterne, hvor der var minestrøget. Ved middagstid kom kaptajnen op, og han undskyldte, at han ikke havde været på broen ved passage af Helsingør, men det havde været en bevæget nat, og han var faldet i søvn. Efter afløsning af 2. styrmand kunne jeg gå ned i officersmessen og få min middagsmad, hvorefter jeg fik mig indrettet på

mit kammer. Klokken 20 skulle jeg på vagt igen til midnat, men da var der lys i bøger og fyr, og der blev læst fyrkarakter og pejlet til den store guldmedalje. Vi skulle over til Cardiff i Wales, så jeg havde et par dage til at vænne mig til min nye status.

Vi havde 14 elever om bord, og det var dem, der gik rortørn, men det var kutyme, at 3. styrmand afløste ved roret en times tid om formiddagen, mens eleven gjorde rent i styrehuset, og det gjorde jeg naturligvis også. På vej gennem den engelske kanal stod jeg således ved roret med kikkerten for øjet for at holde øje med den øvrige skibstrafik, da skipperen kom op, og han fik et voldsomt anfald, da han så den afslappede måde, jeg stod til rors på. Han skubbede mig væk fra roret, tog det selv, stillede sig med let spredte ben og begge hænder på rattet, mens han råbte og skreg om, hvorledes man skulle stå til rors. Til sidst gik jeg ud i brovingen, mens han rasede videre. Eleven fik igen roret, mens skipperen hørød i hovedet forsvandt ned på sit kammer.

Efter den dag afløste jeg ikke mere ved roret, og der blev heller ikke skrabet teaktræ på vagten, som styrmænd sædvanligvis gjorde i JL. Men så fandt Gregers på en anden juleleg, og fremover skulle jeg lave bestikregning for sejladsen over de sidste 24 timer. Ud fra kurserne, vi havde sejlet, samt tidspunkter og logvisninger, skulle man kunne beregne middagspositionen, men den store ubekendte faktor var naturligvis farten over grunden, og det var derfor totalt tåbeligt at foretage en sådan beregning, som desuden medførte, at min vagt blev forlænget med en halv time, mens min middagsmad blev kold.



Vi havde som sagt 14 elever om bord, som alle havde gået på rederiets søfartsskole i Kogtved, og det var nogle fine drenge, men naturligvis kunne der altid opstå mindre problemer, som vores koleriske kaptajn ikke var velegnet til at klare, og ofte blev der idømt kollektive straffe, som

ikke virkede særlig heldig.

Efter Cardiff fortsatte vi rejsen sydover mod Biscayabugten til Lisabon, hvor mine forældre tidligere havde boet i et par år, da far var ansat i Switzer, og jeg ville naturligvis gerne have været en tur op og se på byen, men som yngste styrmand, var det mig, der måtte tage vagten om bord. Fra Lisabon fortsatte vi turen ned gennem Gibraltarstrædet og ind på Middelhavet. På et tidspunkt kom vi til Oran i Algeriet østfra. Der er en meget stor klippe, der beskytter havnen og det var derfor en let sag for skipperen at runde denne klippe ved hjælp afstandsringene på radaren, men ikke desto mindre blev jeg hvert 5. minut beordret til at tage krydspejlinger, og når der skulle pejles over kompasset, måtte jeg op på monkey island for at tage dem, hvorefter pejlingerne skulle rettes for deviation og misvisning, inden de kunne sættes ud i kortet. Så snart de var udsat, var det af sted igen. Ikke en eneste gang kiggede Gregers på dem, men da vi var kommet i havn, var søkortet helt sort af blyantsstreger. Det var således ikke den bedste start på min karriere som styrmand, men bortset fra problemerne med skipperen, havde jeg det godt om bord og kom godt ud af det med de andre styrmænd samt de øvrige besætningsmedlemmer.

Fra Oran gik det igen nordpå, og den 3. august var vi Holtenau, hvor vi var flere, der skulle afmønstre, også kaptajnens kone og datter. Det var dog ikke så nemt

med togforbindelserne nordpå, så den første del af togrejsen foregik meget langsomt i kreaturvogne, som jo var langt fra den 1. klasses transport, vi ellers havde krav på, men i Danmark kom vi dog ind i en rigtig togvogn beregnet til passagerer, og jeg kom tilbage til Esbjerg.

Senere fik jeg forklaret skibsinspektøren om mine oplevelser med Gregers Holm-Nielsen, og fik også løfte om, at jeg ikke senere ville blive udsat for denne skipper. Alt i alt dog en god oplevelse, som jo også gav lidt penge på bogen

1957 M/S "Anita Dan"



Den 7. nov. 1957 rejste jeg til Lübeck, hvor jeg mønstrede som 3. styrmand på "Anita Dan", som var et af rederiets nyere skibe bygget til både polarfart og finlandsfart. Skibet havde en dødvægts tonnage på 3225 t og var for synet med 4 luger, og vi sejlede i Finlands - farten. Det var bygget i Rendsburg i 1956. Fører var Ole Ulriksen.

Det var et godt skib at være på, og Ole Ulriksen var en meget behagelig og dygtig skipper, som det var en fornøjelse at sejle sammen med. Dette var dog et år med svær is oppe i Østersøen og Finske Bugt. Vi sejlede således gennem isrenderne ved Ålandsøerne, hvor lodsens kom kørende på sin cykel, en lejder blev sat ud, og han kunne kravle om bord. Cyklen fik han også med.



Mellem øerne var der ryddet vejbaner, så man med sin bil kunne bevæge sig rundt til de andre øer, og hvor en sejllrende krydsede en sådan "vej", var der et lille ledvogterhus, hvorfra en mand kunne fjerne broen fra sejllrenden, når et skib nærmede sig. Det var altså en spændende sejlads i det isdækkede farvand, men

ofte måtte vi også have assistance fra de kraftige finske isbrydere, og det foregik som regel i konvojer, for der var stadig mange ældre dampskibe med meget



ringe maskinkraft. Rederiet Lauritzens skibe var næsten alle af nyere dato med god maskinkraft samt isforstærkede, og derfor var vi som regel det sidste skib i en sådan konvoj. Det at lægge til kaj i de isfyldte havne var heller ikke en nem opgave, og det kunne tage lang tid at få fjernet isen mellem skibet og kajen.

Vi holdt jul i finsk havn, og her var der ikke nogen tvivl om, at det ville blive en hvid jul. For at tjene lidt ekstra lomme penge havde besætningen i franske eller engelske havne indkøbt nogle flasker meget billig cognac, som med god fortjeneste kunne sælges i Finland.

Et meget populært mærke var en meget sprittet cognac ved navn Napoleon, som til overflod var forsynet med fem stjerner, ca. en stjerne for hver krone, vi selv gav for den. Da det var op til julen, blev der naturligvis hurtigt udsolgt af vores flasker, til stor sorg for de mange kunder, der ofte, når de havde været heldige at få en flaske, gik ud i skoven, hvor de satte sig på en væltet træstamme, hvorefter flasken hurtigt blev tømt, og dermed havde man haft en god dag.

I rederiets skibe var kosten særdeles god, og når det var jul, manglede der bestemt ikke noget i de forskellige messer. Juleaften samledes hele besætningen oppe i salonen til et lille glas, hvorefter kaptajnen ønskede alle en glædelig jul, og julegaverne fra rederiet og sømandsmissionen blev uddelt. Herefter gik man ned til juleanden og ris a la manden i de forskellige messer, hvor der også blev serveret rødvin. Alle messerne var smukt pyntet til julen, og naturligvis var der også et juletræ.

1. juledag var der også et veldækket frokostbord, hvor intet manglede. I officersmessen var vi også samlet 1. juledag sammen med salonen, og havde det

rigtig hyggeligt, da der blev banket på døren, og ind kom en meget fin mand, en direktørtype, iført en flot frakke og en lige så flot blød hat. Han ville da så forfærdelig gerne købe en flaske cognac, men høkeren kunne meddele ham, at alt var udsolgt og ingen om bord havde noget at sælge. Det fik tårerne frem i mandens øjne, og han talte så mindeligt til vore følelser. Høkeren fik medlidenhed med ham, og hentede en af sine egne flasker frem, en god Remy Martin, Manden kiggede grundigt på flasken, og stadig med tårer i øjnene udbrød han: "Ni hår vel inte Napoleon?".

På den anden side af den lange mole, lå der en ældre finsk damper, hvor de havde adskillige unge kvinder i besætningen, som vi naturligvis havde lidt kig på, hvilket de ikke havde kunnet undgå at lægge mærke til. 3. juledag var vi alle gået rimelig tidligt til køjs, da vi blev vækket ved, at det buldrede på vore døre, også hos Ole Ulriksen. Det viste sig at være pigerne fra det finske skib, og de ville da gerne have lidt fest og noget for tørsten. Vi fik noget tøj på, og høkeren fandt nogle flasker og glas frem, hvorefter en af pigerne greb en flaske cognac og fyldte et ølglas næsten helt op, derefter hældte hun en lille sjat vand i, og hun udbrød: "Jag drikker vattan som satan".

Vi fik dog hurtigt nok af den halløj, pigerne blev sendt over til deres eget skib, og vi kunne igen komme til køjs. Næste dag var det igen arbejdsdag.

Det var en rigtig dejlig tid om bord på Anita Dan, men desværre alt for kort, thi da vi kom til Helsingør red, måtte jeg afmønstre allerede den 11. januar 1958, da jeg skulle ind og aftjene min værnepligt. Det var jeg ikke så glad for.



1958 - Søværnet

Fra basse til løjtnant

Efter styrmands- og skibsførereksamen stod der skrevet at værnepligten skulle aftjenes, og da vi nybagte styrmænd skulle være løjtnanter af reserven, var værnepligtstiden 2 år.

Den 11. januar 1958 afmønstrede jeg derfor Anita Dan, og allerede den 15. januar skulle vi møde inde på Holmen for at starte rekruttiden. Det var ikke nogen særlig lykkelig dag, som jo startede med udlevering af vores mundering, vi var vist også en tur forbi militærhospitalet for en hurtig undersøgelse, hvorefter busser blev kørt frem, og turen gik gennem vinterlandskabet til Arresødalvej. Der var ingen stor jubel i bussen, men vi var da en stor flok nybagte styrmænd, som genså hinanden efter tiden på navigations-skolen, og min gode ven Hartvig Spatzek var her også, så nogle lyspunkter var der dog.

Ved ankomsten blev vi linet op i vinterkulden og med udsigt til de gamle

tyskerbarakker, som skulle være vort hjem de næste tre måneder. Endelig kom vi da ind i vores barak, som var fyldt op med køjesenge, 120 styk. Til opvarmning af hele barakken var der tre store kakkelovne, som vi for eftertiden selv



skulle fyre i, og der blev virkelig fyret på, så det var meget varmt, at have sin køje tæt ved kakkelovnen, mens de, der længst borte havde det koldt. I den ene ende af barakken var der et vaske- og toiletrum, uopvarmet, og her kunne vi få børstet tænder og få lidt koldt vand i hovedet. Ved vaskene var der ca. 50 vandhaner, der løb ned i lange kummer, og badet var 5 brusere, men der var kun koldt vand. Vi var også blevet tildelt en korporal, som skulle tage sig mere eller mindre kærligt af os i det daglige. Vi var ikke altid lige enige med ham, men han klarede det nu meget godt.

Næste morgen startede så den daglige undervisning, hvor vi skulle lære at skille og samle vort garandgevær samt utallige andre ting, som hørte med til denne uddannelse. Ind imellem skulle der også skovles sne, for det var en vinter, hvor der faldt utrolige mængder sne, som så til gengæld umuliggjorde andre ubehagelige ting. Det var ikke særlig morsomt, når vi hver morgen blev purret og skulle gøre klar til dagens øvelser, men det hjalp dog lidt, at der blev spillet morgenmusik over højtalerne, og det kvikkede da især, når Gitte Henning sang om at tage med ud at fiske.

Vi lærte naturligvis også at marchere og gå i takt, og det var på den måde vi bevægede os, når vi skulle på skydebanen eller ned til søen til roøvelser, men en enkelt gang skulle vi ud på en længere marchtur på 8 km. Det blev bestemt ikke nogen succes, og det var heller ikke noget befalingsmændene ønskede gentaget. De fandt vist ud af, at marinesoldater ikke var skabt til den slags. Det var straks mere populært at komme ud med bådene, eller øve de mere sømandsmæssige ting, som vi i forvejen var bekendt med.

Fritiden kunne vi tilbringe på det lokale soldaterhjem, som også arrangerede forskellige arrangementer for basserne. Der var enkelte weekender, hvor der blev givet fri, men der var jo langt til Esbjerg. Jeg havde lært en anden marinesoldat godt at kende, han var barnebarn af Johannes V. Jensen, og han inviterede mig med til København, hvor vi boede hos hans søster og hendes veninder. Det var en helt ny oplevelse, da de var meget kunstneriske og drak en masse the, så det blev en helt anderledes weekend.

De tre måneder i Arresødalvejren fik dog en ende, vinteren slap sit tag, og vi kunne efterhånden mærke foråret komme og dermed også afskeden fra barakken den 13. marts. Næste kapitel hed sergentskolen inde på Margretheholm, der lå i nærheden af Holmen ude på Amager. Vi, den store flok af navigatører, blev indkvarteret på skolen i seksmandskamre, og her var der også bedre toiletforhold. Undervisningen var her mere teoretisk, og vi var nu under kommando af en fændrik, så vi var da steget lidt i graderne, men dog ikke så meget, at vi måtte gå i civilt tøj, når vi havde landlov og var inde og kigge på Københavns natteliv. Vores faste mødested var i Nyhavn 17 (eller var det 19),

som også var mødested for sejlede styrmænd, der som regel var villige til at spendere på os, der var i trøjen.

På Margretheholm var der mere teoretisk undervisning i brugen af forskellige våben samt deres virkemåde. Vi skulle desuden lære at være rigtige sergenter, som kunne kommandere med en gruppe soldater, noget vi dog aldrig blev verdensmestre i, men opholdet på sergentskolen var dog mere behageligt, og da vi alle kendte hinanden fra navigationsskolen havde vi det meget fornøjeligt.

Vi har nok været på denne skole i ca. 5 måneder, og også dette skoleforløb



sluttede med noget eksamen eller prøver, hvorefter vi kunne iføre os vore fine nye uniformer med tre vinkler i guld på ærmerne, der var dog ikke noget der hed sommerferie, for allerede dagen efter startede vi på den næste uddannelse. Da jeg senere i sommeren 2001 kom forbi Margretheholm var skolen blevet omdannet til asylcenter og så meget miserabel ud.

Den 4. august blev vi indkvarteret på Søofficersskolen, der ligger inde på Holmen, og nu kunne vi kalde os for kadetter, og en fast del af vores uniform blev en lille dolk i ophæng fra livremmen. Vi var faktisk meget flotte. Nu kom vi også til at bo under meget fine forhold på skolen, og der kom rigtig stil over det hele. Hver morgen samledes vi således på rad og række i aulaen, hvor der blev sunget morgensang, der blev vist også bedt en bøn og flaget blev derefter hejst

efter alle kunstens regler. Her på denne skole var undervisningen mere omfattende, og der var rigtig mange fag, som vi alle skulle eksamineres i ved den afsluttende eksamen. Nu skulle vi desuden sætte os ind i, hvorledes de forskellige miner fungerede, og det samme gjaldt for de forskellige våbentyper og torpedoer. Vi skulle naturligvis også sættes ind i, hvorledes Søværnet

fungerede og hvorledes man kommunikerede, jo, der var rigtig mange discipliner, vi skulle igennem, men på denne skole foregik det på en ordentlig måde og i en god tone.

Eksamen gik stort set som den skulle, og vi bestod alle, men Søværnet havde også behov for de unge løjtnanter af reserven. Den 1. november kom så udnævnelsen til søløjtnant af 2. grad af reserven. Nu var det slut med skolegang, jo der var nogle kurser, vi skulle gennemgå ude på Holmen, men nu skulle vi selv sørge for logi, og jeg flyttede ind på Hotel Viking i Bredgade, men nu fik vi jo også en normal hyre. Jeg var udtaget til tjeneste oppe på Artilleriskydeskolen på Gniben, som lå på den yderste spids af Sjællands Odde. Hartvig blev udtaget til tjeneste ved Grønlands kommando i Grønnedal. Dette var så mit første år i Søværnet, og herefter var det næsten det samme som at have et civilt erhverv, og i næste kapitel fortæller jeg om tiden ude på Gniben, men tingene forløb sådan, at det også blev til et tredje år i søværnet, og derfor kommer der også et kapitel, hvor jeg beretter om min tid ved Grønlands kommando i Grønnedal.

Gniben – Artilleriskydeskolen Sjællands Odde

Artilleriskydeskolen lå alleryderst ude på spidsen af Sjællands Odde også kaldet Gniben, hvor Søværnets værnepligtige blev oplært i brugen af hovedsagelig 20 og 40 mm kanoner, og det var her jeg skulle være sikkerhedsofficer, hvilket bl.a. indebar, at jeg skulle stå bag



kanonen og se efter, om skydefeltet var frit, og jeg havde desuden et reb fastgjort til skyttens fod, så jeg kunne rykke foden væk fra aftrækkeren, hvis der gik panik i fyren. Der var desuden andre mindre opgaver af mere administrativ karakter, men det må fastslås, at jeg på ingen måde blev overanstrengt, og det følte i høj grad som at have et almindeligt arbejde – bortset fra uniformen. De

værnepligtige på stedet tog sergenter og fenrikker sig af, men med mellemrum havde jeg tjansen som vagthavende officer i weekender og efter udskøjning.

Vores chef hed Per Jacobsen, han var orlogskaptajn af reserven, da han også kom



fra en uddannelse som styrmand. Han var et meget rart menneske, som i sin fritid dyrkede asparges og fangede hummere i sin tejner, og det nød vi ofte godt af i officersmessen.

Næstkommanderende var kaptajnløjtnant af linjen og hed John

Arentoft, og han var ligeledes en hyggelig mand, og ham havde jeg det rigtig godt med. Han blev meget senere folketingsmand for Fremskridtspartiet, men det er en helt anden historie. Sammen med mig var der også kommet et par andre jævnaldrende unge løjtnanter, der var uddannede teknikumingeniører, og der var desuden flere andre officerer, men vi havde det rigtig godt sammen. Vore kamre lå oppe i den lille kaserne, hvor også den øvrige stambesætning boede. Ude i kasernegården, var der mønstringer morgen og aften, når flaget skulle op eller ned. Hver mandag kom der nye hold, der skulle have et kursus, og som regel drog de igen hjem, når det blev fredag.

Vi unge fandt hurtigt ud af at hygge os, og det foregik ofte ved at vi efter fyraften kørte hen til en eller anden kro i området, hvor vi indtog et par øl, og efterhånden gik der sport i at besøge så mange steder som muligt i denne del af Sjælland, og vi fik fremstillet et stort kort, hvorpå vi fik indtegnet de forskellige steder, vi besøgt, og her blev også ølpriserne indtegnet, og det havde vi megen sjov ud af. Det var jo forår, vi var unge, og vejret var naturligvis altid godt. Dengang var der også rigtig mange steder, hvor der blev serveret stegte ål, og jeg tror nok, vi besøgte de fleste af dem, ja, på den tid var der stadig masser af ål i de danske farvande.

Som regel var det mig, der stod for planlægningen af disse arrangementer, og her deltog også John Arentoft samt flere af de andre kolleger. Vi fandt også på at danne en lille klub, der hed 11 øres klubben, for det kostede 11 øre at blive medlem, og der var kun en enkelt regel, som påbød, at der ikke måtte skåles med venstre hånd. Straffen for at overtræde denne regel var, at det kostede en omgang til alle de tilstedeværende medlemmer. I denne gode forening var næsten hele messen medlemmer, og det kunne jo godt give nogle problemer, for vi havde tit fornemt besøg i messen, hvor der blev skålet til silden. Det kunne godt blive lidt dyrt for den gode Arentoft, der jo sad oppe ved højbordet. Jeg selv havde stor glæde af denne lille klub, da jeg er venstrehåndet, og derfor var vant til at fatte glasset med venstre hånd.

Da jeg nu oppebar en god månedsløn, fandt jeg også råd til at anskaffe mig en lille bil i Esbjerg, brugt naturligvis. Det var en lille Ford Anglia, som dog ikke var alt for stabil, så inden turen gik tilbage til Gniben en søndag aften, ringede jeg til Falck for at tegne et abonnement, men da kontoret var lukket, lovede de at yde assistance, hvis uheldet skulle være ude, mens jeg til gengæld lovede at melde mig ind næste dag. Dette var heldigt nok, for jeg nåede ikke længere end til bakkerne ved Kolding, så kunne den ikke mere. Bilen blev af Falck slæbt til et nærliggende værksted, hvor manden heldigvis var i stand til at hjælpe mig, så turen kunne fortsættes et par timer senere, inden færgerne over Storebælt stoppede for natten, og i god stand kom jeg således tilbage til Gniben.

Det var kutyme at vi på Gniben hver år holdt en stor Sankt Hans fest, hvor mange lokale blev indbudt, og fra Søværnets kontor i København (hvorunder vi hørte) var hele personalet indbudt, og det gjaldt naturligvis også de mange kønne kontorpiger. Det blev min opgave at stå for og arrangere dette store arrangement, noget af en opgave. Men alt forløb heldigvis til alles tilfredshed, og næste morgen kørte jeg nogle af pigerne tilbage til København. Senere kom jeg en del sammen med en af pigerne, en køn blondine, som jeg nød sommeren sammen med.

Der var dog også andre ting der trak denne sommer, for John Arentoft havde fået gode forbindelser til folkene på den kendte kro i Rørvig. Den var ejet af en meget kunstinteresset mand og hans kone, navnene har jeg desværre glemt. Her hjalp vi til i forskellige funktioner, hvor jeg fik en fin tjans med at være afløser i baren i

travle weekender. Efter lukketid kl. 2 om natten samledes vi alle i køkkenet til en hyggestund med lækkert natmad, ofte sammen med kunstnere, der havde optrådt i løbet af aftenen, og her husker jeg især, når vi havde besøg af Volmer Sørensen og Grethe Sønck. Her lærte jeg også, at der er stor forskel i pigernes interesse for en ung søløjtnant og en bartender. Sidstnævnte opnåede langt mere end almindelig interesse hos de mange feriepigere. Jo, der var sandelig rigtig mange gode stunder på Rørvig Kro.



Vi havde en Y-kutter tilknyttet som overvågningsfartøj under skydningerne eller til at slæbe skydemål, hvor jeg havde en ekstra opgave som afløerskipper. En gang var jeg med om bord som sikkerhedsofficer, da der skulle dykkes ved vraget af linjeskibet Prins Christian Frederik. ”Den 22. marts 1808 sejlede engelske skibe mod det danske skib, og den danske kaptajn ville prøve, med sit gode lokalkendskab at undslippe de engelske skibe for at nå tilbage til Kronborg, og han foretog derfor nogle komplicerede manøvrer norden om Sejerø og gennem revet, der dog blev besværliggjort af den panikslagne lods, der skulle hjælpe ham. Efter en del krydsen frem og tilbage indhentede de engelske skibe Prins Christian Frederik nord for Sjællands Odde omkring ved 18-tiden, og den danske kaptajn lagde skibet tæt ind mod kysten, så det kunne sættes på grund frem for at falde i englændernes hænder. Ved 19-tiden begyndte de første skud, og snart var det danske skib omringet, og det var i disse indledende træfninger, at den

danske første officer, Peter Willemoes faldt da han blev ramt af en kanonkugle i hovedet. Efter 3 timers kamp satte kaptajn Jessen skibet på grund og strøg flaget. De danske sømænd blev flyttet over i et af de engelske skibe med henblik på transport til England og fangenskab. De døde fragtedes ind på land. Den 23. marts blev Prins Christian Frederik sat i brand, og da ilden nåede krutdepotet sprang skibet i luften. De døde sømænd blev alle begravet i en fællesgrav på Odden kirkegård, hvor der nogle år senere blev rejst et mindesmærke over de faldne." Da dykkerne var færdige med deres arbejde, fik jeg mulighed for at dykke ned til vraget, som var næsten begravet i sandet, og kun nogle få ting stak op gennem sandet. Det var en stor oplevelse at være nede ved dette historiske vrag, og ligeledes en stor oplevelse at prøve dykning med fiskene, der svømmede rundt om, ja, det var dengang. Det egetræ dykkerne hentede op, var helt sort af ælde, men fejlede ellers ingenting. Nogle af officererne på Gniben var meget dygtig til at forarbejde træet til forskellige brugsting, som senere blev brugt som gave til prominente gæster.

Vi skød også efter flyvende mål, og til det formål havde vi selv et dronefly, eller der kom en af de ældre jetjagere, der trak et skydemål. Ofte benyttede vi dog skydemål, der blev trukket af en gammel Oksfordmaskine fra krigens tid, som var ejet af et privat firma. Med den fik jeg en morgentur fra Værløse til Beldringe lufthavn med morgenavisen. Jeg var blevet instrueret om, at tage regntøj med, og det viste sig også nødvendigt, for da det regnede undervejs, regnede det også ind på pladsen, hvor jeg sad i copilotens sæde. Det var en stor oplevelse, da det var min første flyvetur. Der var således mange gode oplevelser i det år, hvor jeg gjorde tjeneste på Gniben, men nu nærmede efteråret sig, og dermed var det også slut med min tjeneste i Søværnet.

Der var dog en anden begivenhed, som tidligere havde gjort et dybt indtryk på os alle, nemlig forliset af Hans Hedtoft, som vi fulgte fra time til time. Skibet var specielt konstrueret til sejlads i isfyldte farvande med blandt andet forstærket stævn og dobbelt bund, men ikke dobbelt skrog. Endvidere var det inddelt i syv vandtætte rum, hvorfor det ifølge beregningerne skulle kunne holde sig flydende, selv om det ene rum blev fyldt med vand. Ligesom Titanic. Men modsat andre polarskibe var M/S Hans Hedtoft kun svejset på spanterne, og ikke også nittet. Dette bevirkede at skibet blev mere stift, og derfor havde sværere ved at modstå mødet med f.eks. isbjerge. M/S Hans Hedtoft indledte sin jomfrurejse

med afsejling fra København den 7. januar 1959, og det gennemførte rejsen til Julianehåb i Grønland på rekordtid. I Grønland anløb skibet flere havne, inden returrejsen fra Julianehåb mod København blev påbegyndt den 19. januar. Da M/S Hans Hedtoft var udråbt til at være synkefrit, blev der ikke taget specielt hensyn til advarsler om isbjerge, hvilket blev skæbnesvangert. Men blandt mange af rederiets egne kaptajner var der stor modstand mod helårssejlads i det arktiske farvand, specielt i farvandet omkring Kap Farvel. Denne frygt blev dog fra politisk hold (Johannes Kjærbøl) tiet ihjel Den 30. januar 1959 kl. 13:56 blev der modtaget et nødsignal på vejrstationen i Prins Christians Sund fra skibet om, at det var kollideret med et isbjerg 20 sømil syd for Kap Farvel. Den tyske trawler Johannes Krüss befandt sig ca. 25 sømil øst for M/S Hans Hedtoft og sejlede på trods af meget dårligt vejr mod positionen. Kl. 17:41 meddelte M/S Hans Hedtoft "Vi synker langsomt...". Det var det sidste, man hørte til M/S Hans Hedtoft. I de følgende dage ledte skibe og fly efter vraggods og eventuelle overlevende. Man fandt dog intet. Samtlige 95 ombordværende (40 besætningsmedlemmer og 55 passagerer) var omkommet.. Ni måneder senere drev en redningskrans i land i Island. Det er det eneste vraggods, der er fundet. Redningskransen kan i dag ses i Frelserens Kirke i Qaqortoq Julianehåb.

I efteråret 1959 kom Spatzek tilbage fra Grønland, da hans far var afgået ved døden, og vi talte meget sammen, hvor Spatzek kunne berette om alle sine oplevelser deroppe, hvor han havde været skipper på patruljefartøjet GLM2, og han fik mig overtalt til, at vi skulle forlænge vores tjeneste i Søværnet med henblik på et år i Grønland. Jeg var dog ikke alt for optimistisk, da jeg kendte rederiets modvilje mod Søværnet, men da Knud Lauritzen var blevet meget interesseret i polarsejlads efter bygningen af Kista Dan, mente jeg, der måske var en chance. Jeg fik talt med skibsinspektør Axel Nielsen, og der blev givet grønt lys, så jeg derved kunne opnå erfaring med sejlads i arktiske farvande.

Derefter søgte både Spatzek og jeg om forlængelse med Søværnet for at komme til Grønland, og herfra blev der også givet grønt lys. Vi blev begge udnævnt til søløjtnanter af 1. grad og fik dermed en ekstra stribe på ærmet, hvorefter det blev fastsat, at vi skulle sejle op til Grønland om bord på KGH's Umanak med afgang i slutningen af november 1959.

Grønnedal

Så vidt jeg husker, var det i slutningen af november 1959 at Spatzek og jeg gik om bord på "Umanak" for at sejle op til Grønnedal ved Arsukfjorden i det sydvestlige Grønland, og det var jo så en tur op over Nordatlanten i efteråret, hvor det ofte



var meget uroligt vejr, men det var dog ikke noget, der anfægtede os to.

Til måltiderne skulle vi spise oppe i salonen ved kaptajnens bord, og han fortalte os, at det var nødvendigt, vi var iført uniformsjakkejakke til måltiderne, og det viste sig at have et yderst praktisk

formål, for på grund skibets voldsomme bevægelser var det særdeles praktisk, at vi kunne have vores øl i den ene jakkelomme og spisebestikket i den anden, da begge hænder var nødvendige for at holde på tallerkenen og få spist. Vi havde alt i alt en ganske hyggelig rejse op rundt Kap Farvel og videre op til Grønnedal. Det lå dog alligevel i baghovedet, om de mange farlige sejladsere rundt Kap Farvel i vinterperioderne, især måtte vi jo mindes den hårde tur Umanak havde i 1957, da skibet under en orkan blev så overiset, at de mange marinesoldater, der var på vej til Grønnedal blev kommanderet ud for at banke isen af skibet, for at undgå forlis. Efter næsten et døgn hårdt arbejde, blev Umanak ryddet for 200 til 300 tons is, og skibet rettede sig op, hvorefter rejsen kunne fortsættes til Grønland.

Ved ankomsten til Grønnedal blev vi godt modtaget, og jeg nød selvfølgelig godt af, at Spatzek var kendt med forholdene og menneskene på flådestationen. Vi fik et par dejlige kamre i officersbygningen, og følte os straks hjemme i den hyggelige officersmesse, hvorfra der var en flot udsigt over til Kunaitfjeldet. Vi ungarle boede som sagt i officersbygningen, mens de gifte boede i husene ude på "halvtold", hvor vi ofte var på besøg. Det var meningen, at jeg til foråret skulle være fører af GLM2, som lå indefrosset nede i havnen sammen med GLM1 og Y-

kutterne, men indtil da skulle jeg gøre tjeneste nede på Grønlands Kommando, og ellers indgå i tårnen som vagthavende officer, hvor vi havde en jeep til vores rådighed.

Kommandoen blev ledet af kontreadmiral Schmidt, som boede oppe i admiralshuset med sin meget elskelige hustru. Som stabschef havde han en oberstløjtnant fra flyvevåbnet, som var en noget kantet person, men med ham havde jeg heldigvis ikke meget at gøre, da jeg sorterede



under operationsofficeren, orlogskaptajn Nick. Stegmann (gift med Tove), som vi alle holdt meget af, en god sømand. Admiralen havde som adjutant kaptajnløjtnant Carl Castenskjold, en fin fyr, som var fætter til Kong Frederik, Desuden var der fra intendanturen Lerdam. Der var nok en officer fra flyvevåbnet, nemlig kaptajn Karl Kirkegaard, en tidligere politimand, som i mange år havde været adjutant oppe hos amerikanerne i Sønderstrøm og senere Thule. Et meget rart og behageligt menneske, og så var der naturligvis Spatzek og jeg



samt et par værnepligtige. Vi havde desuden både en meteorolog fra Statens Luftfartsvæsen og en tandlæge, der også boede på officersgangen. Grønlands Kommandoen var ansvarlig for alle militære forhold på Grønland, samt at holde styr på søværnets sejlene enheder foruden at lede eventuelle eftersøgninger og redningsaktioner i

Grønland. Et dejligt tjenestested, hvor det var godt at være, og hvor der var en rigtig god tone, lige fra admiralen og ned til vore menige, der gjorde tjeneste der. Admiralen, der var en passioneret piberyger fik indført, med tilslutning fra alle, at

der ikke måtte ryges cigaretter på kommandoen. Hvis der skulle ryges, skulle det være på piben. Siden den tid har jeg røget pipe.

I den mørke tid, hvor vi ikke så solen, havde vi det vældig hyggelig, og til både jul og nytår vi alle samlet i messen til nogle herlige fester med god mad og drikke samt dans med fruene. Ofte blev vi ungarle også inviteret ud på ½12 til hyggelige middage, og Spatzek og jeg blev nærmest adopteret af Stegmann og Tove, det var særdeles hyggeligt. Hver weekend eller når vi havde fri, gik turen ud i naturen med mange ture op i fjeldene, og så var det jo gevaldigt, når vi på



hjemvejen kunne kure på ryggen ned ad de mange snefaner.

Tyk is dækkede naturligvis hele Arsukfjorden, og derfor var vi afskåret fra omverdenen, men vi havde masser af kontakt over til Ivigtut, som ofte inviterede til middag eller andre sammenkomster. Her manglede der bestemt ikke noget af

hverken vådt eller tørt. Det var nogle vældig flotte middage, de kunne diske op med. Af og til kom catalinaen hen over Grønnedal og droppede post fra luften, da den jo ikke kunne lande. Således gik vinteren på bedste vis, men det var en stor dag, da solens stråler igen kunne ramme toppen af Kunaitfjeldet, så nu gik det den rette vej, og inden længe kunne vi se frem til, at solen igen kunne nå ned til Grønnedal, men inden da havde vi mange ture op i fjeldene for at nyde solen og se de mange blomster, der nu væltede frem.

Vinteren havde været meget kold, men for det meste var det vindstille og høj himmel. Af og til kom der dog kraftige snefald, og derfor var vejene afmærket med olietønder fyldt med klippestykker, hvori der var rejst en gulmalet stage, der kunne rage op gennem snedriverne. På sådanne dage var det en fornøjelse at være vagthavende officer, og i jeepen køre rundt på inspektion. Vi blev ret gode til snekørsel.

Efterhånden var det ved at tynde ud i vort forråd, så vi begyndte at længes efter skib fra Danmark, og der var glæde, da vi fik meddelelse om, at "Perla Dan" var på vej, men isen dækkede stadig Arsukfjorden, og det gav da også store problemer for det røde polarskib, som søgt at stange sig vej



gennem isen, som dog var for svær, så stationens næstkommanderende måtte ud med en flok marinere og sprængladninger. Det så jo gevaldigt ud, når der blev sprængt, men det hjalp nu ikke så meget. Efter et par dages forløb kom skibet dog til kaj. Der kom gang i losningen, og naturligvis blev dette fejret med en fest i messen, hvor Perla Dans kaptajn naturligvis var hædersgæsten. Herefter gik det hurtigt med at isen brød op og fjorden atter blev farbar. Jeg havde fået min besætning til GLM 2, og det var Emil, som var grønlander, min maskinmand var fra Thyregod og så var der Ole Andersen fra Esbjerg. Han var fisker, og han havde



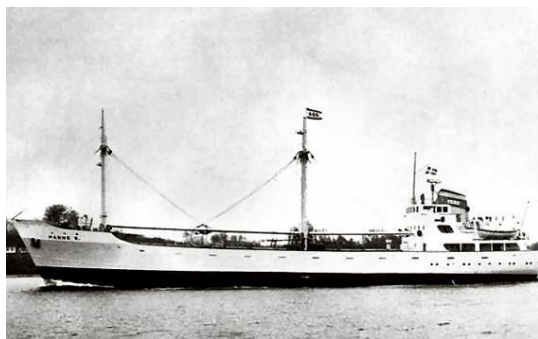
gjort sig meget populær ude på ½12, hvor han solgte sine fisk til fruene, og han blev da heller ikke kaldt for andet end "fisker".

GLM 2 blev gjort sejlklar, og Stegmann foreslog, at vi skulle foretage nogle prøveture, og det kunne jo passende ske som fisketure i weekender, så fiskestængerne blev fundet frem, og der blev fisket både på fjorden og i de mange lakselve, men den, der havde størst held med fiskeriet, var dog Emil, som med et par bomuldshandsker på sprang ned i elven, greb fat i den laks, han havde set, hvorefter den blev slynget op på land. Vi var også helt inde i bunden af Arsukfjorden, hvor der var et stort fuglefjeld, men igen var det Emil, der var den

bedste skytte. Inde i bunden var der også en isbræ, og den skulle vi naturligvis også op og gå på, hvilket ikke var så let på grund af de mange spalter og dybe kløfter i isen. Af og til blev der også foretaget udflugter med de værnepligtige, som blev sejlet over til den lille bygd Arsuk, hvor de kunne gå rundt og kigge på stedet og de grønlandske piger. Nu var foråret rigtig på vej, og det var så sandelig også myggene, så vi kunne kun færdes i land med vore store myggenet.

Fredag den 29. april 1960 havde messen i Ivigtut inviteret officersmessen fra Grønnedal til forårsfest, og naturligvis tog alle af sted, mens jeg, som vagthavende officer, måtte blive tilbage i operationsrummet i Grønnedal. Af udestående i Kommandoen havde vi især "Hanne S", der skulle rapportere sin position til Grønnedal hver 6. time, og forinden de tog af sted til festen, havde orlogskaptajn N. Stegmann instrueret mig. Plottet for de foregående meldinger var opført på det store kort i operationsrummet. Da meldingen fra "Hanne S" ikke indløb som foreskrevet, og vi vidste, der var storm i området ved Kap Farvel, ringede jeg over til Stegmann i Ivigtut, som gav ordre til, at jeg skulle anmode fregatten "Thetis", som var på vej til området fra København, om øjeblikkelig at sætte kurs mod området og begynde en eftersøgning så hurtigt som muligt. Amerikanerne i Keflavik, Island blev ligeledes informeret om situationen, og de meldte tilbage, at de ville indsætte fly ved dagry.

Dette skete også næste morgen, hvor 6 af deres store fly med radar foretog flere "sweeps" med radar og visuel udgik over et meget stort område. Det eneste flyverne observerede var imidlertid kun et stort isfjeld, hvis position ligeledes



blev indført i plottet, men efter vores mening var det meget langt fra den rute, "Hanne S" ville have taget. Vore meteorologer meldte om fuld storm i området, og det samme gjorde "Thetis", som lørdag var i området, hvor "Hanne S" kunne formodes at være. Der blev også udsendt anmodning til eventuelle skibe i

området om at deltage i eftersøgningen, men så vidt jeg husker, var der ikke andre skibe i området. Fra København var man ret fikseret på det omtalte isfjeld, og de vendte flere gange tilbage til det, men som sagt, var det langt væk fra

skibets rute, og det var også så stort, at de om bord på "Hanne S" ville have observeret det på deres radar. "Thetis" meldte ligeledes om fuld storm i området, og vort håb om at finde "Hanne S" blev mindre time for time, mens eftersøgningen fortsatte under meget vanskelige forhold. Mandag den 2. maj meldte "Thetis" om fund af vragester, og eftersøgningen fortsatte derefter i flere dage, indtil skibet blev kaldt tilbage til Grønnedal for bunker, og ved ankomsten til Grønnedal blev vraggodset taget op på kajen, hvorfra det senere blev sendt med et andet skib til København. Hvilket skib husker jeg ikke, kun at en af mine venner var om bord som styrmand. I Grønnedal fik vi aldrig kendskab til resultatet af det efterfølgende søforhør vedrørende forliset, men det var selvfølgelig genstand for megen diskussion på Grønlands Kommando og i Ivigtut.

Så vidt jeg ved, blev der heller ikke rettet henvendelse efterfølgende til Grønlands Kommando eller til Ivigtut, for at finde frem til kendsgerninger vedrørende skibets lastning og afsejling, så indtrykket hos os var nærmest, at søforhøret skulle afsluttes så hurtigt som muligt, og med mindst mulig offentlighed, da det jo ikke var særlig heldigt med endnu et forlis så kort tid efter "Hans Hedtoft". Spatzek mønstrede om bor på Thetis, der skulle nordpå for at foretage søopmålinger.

GLM 2 var imidlertid i ringe stand, og det var derfor besluttet, at den skulle på værft i Frederikshåb, så da storisen gjorde det muligt, sejlede vi nordpå, og det var jo spændende for første gang at skulle sejle uden for Arsukfjorden. Almindelige søkort havde vi jo ikke, men et helt sæt af fotokort, hvor ruter indenskærs var angivet. Inde på land var ruterne markeret med varder og gulmalede olietønder. Vi kom godt op til Frederikshåb, og her startede så et nyt kapitel af mit grønlandske eventyr.

Frederikshåb – værftsophold

Efter den lange vinter i Grønnedal var det en fornøjelse at komme til en grønlandsk by, hvor vi så også kunne nyde foråret. Da båden kom på værft, kunne vi ikke længere bo om bord, så der blev lejet boliger til os. Mine tre marinere fik et tøndehus at bo i, og det lå ovre ved gravens rand, Den stedlige kirkegård, mens jeg fik et helt hus stillet til rådighed. Det var tandlægens hus, men en sådan fandtes ikke på det tidspunkt. Jeg havde dog ikke brug for så

meget plads, og flyttede derfor op på første sal, hvor der var et værelse, og fra vinduet var der udsigt ned over byen.

Nu skulle jeg så også selv stå for madlavningen, som jeg dog ikke gjorde meget ud af, men fandt ud af, at der i butikken var udmærket konserves fra Beauvais og især deres risotto spiste jeg flere gange om ugen, for det smagte rigtig godt.

Men tit og ofte blev jeg inviteret ud til spisning. Især blev jeg rigtig gode venner med byens politibetjent, Due Pedersen, hans kone og to døtre, og sammen med dem havde jeg det rigtig godt, og vi foretog mange ture ud fjeldene og ud til de mange fjorde. Her



glemmer jeg aldrig, når vi var ude ved en af de mange fjorde, hvor vi samlede muslinger, tændte bål og kogte de store muslinger i havvand. De smagte eventyrlig godt. Desuden blev jeg ofte inviteret til middag hos de mange andre

danskere, der boede i Frederikshåb. Her så jeg således en hel del til dejlige Lone, der var gift med lægen, og sammen foretog vi mange ture ud i "krakamutten". Nede i KGH-butikken var der en lille yndig grønlanderpige ved navn Hansine, som også var meget venlig over for den enlige sømand.



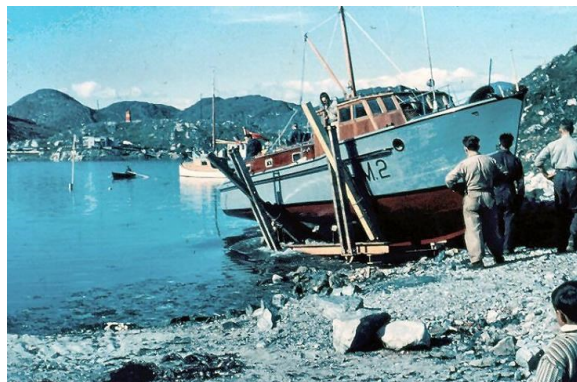
Mit hus lå ikke langt fra det lokale værtshus, hvor grønlanderne samledes, og det gik ofte voldsomt til. Jeg blev til at begynde med noget urolig, når jeg hørte høje kvindeskrig derovre fra og kunne se en grønlander slæbe af sted med en af pigerne, som gjorde voldsom modstand, hun fik nogle tæsk, og de forsvandt op i krakamutten. Det fortalte jeg naturligvis til

betjenten, som sagde, det skulle jeg ikke tage mig af. Han havde selv forsøgt at gribe ind, men havde fundet, at det var formålsløst, og jeg kunne da også selv se, at parrene senere som gode venner kom tilbage til værtshuset.

Det blev til et par dejlige måneder i Frederikshåb med rigtig mange dejlige forårsdage, hvor al fritiden blev brugt ude i naturen med fotografiapparatet, for et sådant havde vi alle. Det var jo så heldigt, at tiden i Grønland var skattefri, så jeg havde købt et dejligt spejlreflekskamera, og med det kunne jeg tage en masse dejlige dias farvebilleder af den smukke natur, de mange blomster og billeder fra livet i den lille by, som havde en meget smuk gammel trækirke. Vi fik besøg af både "Umanak" og gamle "Julius Thomsen" fra KGH, fiskefartøjerne kom ind med deres fangster, og når der var skudt sæler, stod konerne nede på havnen, hvor sælerne blev pelset og skåret op, hvorefter byens borgere kunne hente frisk kød. Ofte kom der også nogle af de store udenlandske trawlere ind for at proviantere og bunkre. Her flokkedes så byens piger, men inden de fik set sig om, havde fiskerne slået ring om dem, hvorefter de blev bragt om bord til fest og hvad dermed fulgte.



På værftet gik arbejdet med GLM 2 ikke for hurtigt, ja, der gik vist et par måneder, inden vi kunne se en ende på arbejdet, som også var meget omfattende. Men vi selv havde også udnyttet tiden til at udføre malerarbejdet, og her havde Ole Andersen fået admiralens tilladelse til at male indenbords med



farver, der bestemt ikke fandtes i andre af søværnets skibe, det blev nemlig temmelig spraglet med calypsorød og andre mystiske farver, som Ole den gang holdt meget af, men set udefra lignede det alle de andre fartøjer i søværnet. Maskinløjtnant Sand kom op fra Grønnedal for at godkende de udførte arbejder, som

især havde omfattet maskinrummet, og endelig kunne vi igen komme i vandet. Båden holdt tæt. Der blev sagt farvel til alle vennerne i byen, hvorefter vi igen kunne sætte kursen sydover mod Grønnedal.

Sommersejladser – sommer & farvel Grønland

Turen sydover mod Grønnedal gik fint og uden problemer, alt fungerede om bord, og isen var stort set væk, kun en del isskasser. Det var dejligt at gense Grønnedal og alle vennerne, som gav os en fin modtagelse, og de beundrede fartøjet, hvor vi også havde fjernet den grå maling fra styrehus og ruf, så vi var kommet ind til det smukke teaktræ, som derefter havde fået flere lag skibslak, heller ikke det var vist helt reglementeret. Herefter gjorde vi så klar til det, der var vores opgave med GLM 2, nemlig farvandsovervågning samt at sejle rundt i de mange indenskærsruter, hvor vi skulle undersøge om de var farbare, og desuden medbragte vi masser af gul maling, så vi kunne male de mange tønder, der udgjorde markeringerne for de indenskærs ruter. Der blev dog også tid til at foretage udflugter og fisketure ind i Arsukfjorden til de mange lakseelvede og fuglefjelde, og det var til stor glæde også for fruene.

Det var rigtig spændende ture vi fortog, og når vi kom til et løb eller snævring sejlede vi forsigtig igennem, for det var ikke altid, der var helt rent, og så ventede vi til lavvande, hvorefter vi kunne fjerne sten, der var faldet ned fra klipperne. Herefter kunne vi så også gå i gang med at rette tønderne op og få dem malet. Vi ankrede normalt op tæt ved land, hvorefter vi fik en agterfortøjning ind. Vi havde en lille jolle med på ruftaget, så vi kunne komme i land. Om bord havde vi naturligvis ikke noget køleskab, så vi havde kun lidt proviant med fra Grønnedal, men det var ikke noget problem, for hvis vi gav Emil nogle patroner, kom han altid tilbage med nogle fugle, så vi hyppigt fik rypebryster til middagen. Vi havde jo også Fisker, som altid kunne fange



nogle fine torsk med sin pilk. Den gang var der masser af torsk i de grønlandske farvand, så når pilken kom i vandet, kunne Fisker tiltrække en hel stime, så han på det nærmeste kunne udvælge sig den fisk, han ville have. Han var også en fremragende kok, der forstod at tilberede fisk og lave sovs. Til frokost havde vi medbragt rulle- og spegepølser fra Grønnedal, og når Ole Andersen skar for, så var det skiver, der havde en anselig tykkelse.

Til natten kunne vi altid finde en lille naturhavn, hvor vi kunne ligge trygt for alle vinde, hvis det skulle begynde at blæse, hvilket dog ikke skete så ofte. Især havde vi fundet en meget fin lille naturhavn, hvor gutterne havde lagt gulmalede sten, så de dannede navnet GLM 2, så det blev naturligvis til GLM-havn

– vort foretrukne sted. Herfra kunne vi så foretage ture ud i terrænet, og ofte stødte vi på ræve og sneharer, og så kunne vi også få stegt hare på aftensbordet. Oppe i fjeldet stødte vi på nogle flade sten, og da vi fjernede dem, fandt vi en grav, hvor der lå et velbevaret skelet. Kunne det være en nordbograv?



Vi kom også til flere af byerne i området, hvor Julianehåb var den største med en ret stor havn, men byen ville få besøg af en amerikansk ubåd, hvor jeg skulle optræde som forbindelsesofficer, så Ole roede mig derud, da de var ankeret op, hvor jeg fik snakket med skipperen, og fik en rundvisning om bord, men de ville jo også gerne en tur i land, så der blev arrangeret transport til land, og efter en meget kort tur rundt i byen, fandt de det lokale værtshus, og det trak jo gevaldigt, da der ikke fandtes spiritus om bord i US-navy skibe. Det var om eftermiddagen, så der blev kun serveret lys øl, men det bekymrede ikke amerikanerne, og aldrig har jeg drukket så mange lyse øl, for amerikanerne blev ved at bestille omgange, så der kunne stå 4 eller 5 lyse øl foran mig. Efter kl. 18 kunne der serveres almindeligt øl, og det satte yderligere stemningen i vejret. På et tidspunkt forlod jeg dem dog, da jeg ikke kunne rumme mere, men næste dag, var det helt tydeligt, at de havde haft en rigtig god aften. De sejlede heldigvis igen samme dag, så vi kunne genoptage vores daglige rutiner.

Vi kom også til Narssaq, som ligger ved fjorden, der fører op til den tidligere amerikanske flyvebase Blue West One, som spillede en stor rolle under koreakrigen. Nu var amerikanerne borte, basen var overtaget af Danmark og hed nu Narsarsuaq. I Narssaq var der en meget stor rejefabrik, hvor rigtig mange grønlandske piger var beskæftiget med at pille rejer. Her var der også en stor butik, og Ole begav sig derop, for vi ville have en gang gammeldags hakkekarbonader, og det glædede vi os alle til, men vi blev dog noget skuffede, da det viste sig, at Ole ikke havde købt svinekød, men var kommet hjem med hakket lamme eller fårekød. Det blev ikke nogen succes. Vi nød den dejlige sommerdag om bord og var på tur oppe i fjeldet, hvor jeg var inde og besøge radiostationen, hvorfra der var en meget flot udsigt over byen og landskabet, men om aftenen måtte vi naturligvis op og se på byen eller rettere på pigerne, og vi blev på det nærmeste overfaldet af dem, men det gjorde vi naturligvis ikke vrøvl over, så det må siges at have været et vellykket besøg.

Dagen efter sejlede vi op til Narsarsuaq, hvor catalinaerne havde deres base, og herfra var der også anden form for rutetrafik. Ovre på den anden side fjorden lå bopladsen, hvor Erik den Røde slog sig ned, byggede Grønlands første kirke efter konens ordre, og herfra bredte nordboerne sig til store dele af Grønland, men det er en helt anden historie. Ovre på den anden side fjorden kunne man ligeledes stadig se vraget af en Mærsk-damper, der var forlist under krigen. Her gik fjeldene lodret ned i fjorden.

Fra Julianehåb kunne vi også sejle op ad en sydligere fjord, og her oppe i bunden lå der en helt speciel bygd, idet alle husene var bygget i kampesten, for her i det sydvestlige Grønland var vi ofte plaget af meget kraftige føhnvinde, der gav vindstød af orkanstyrke. Derfor havde man også lokalt udvidet Beauforts vindstyrkeskala helt op til 24. Når en sådan storm rasede, havde vi i Grønnedal udgangsforbud, og husene blev sikret med ekstra surringer, som blev holdt fast af vore tunge køretøjer. Det var altså årsagen til, at husene her i Igaliko var bygget i kampesten, så de kunne modstå disse vældige storme. Her inde i fjorden var klimaet desuden så mildt, at det kunne lade sig gøre at drive landbrug, hvor især fåreavlen var vigtig. Vort besøg på sådanne steder var altså også at vise flaget og hilse på befolkningen.

Ind imellem vores sejladser rundt i indenskærsruterne var vi tilbage i Grønnedal, hvor der også var masser af aktiviteter med hyppige besøg af flåde fartøjer fra både Frankrig, USA og England. Vi havde således besøg af en meget stor britisk krydser, og deres orkester med sækkepiber vakte stor beundring, da de



marcherede op ad den lange havnebakke for fuld musik. Hvis vi andre gik op ad denne bakke, måtte vi ind imellem stoppe op for at puste ud. Når vi havde disse flådebesøg, inviterede vi altid de ledende officerer op til middag i vores messe, og det var naturligvis altid festligt. Vi havde også flere besøg fra Danmark, og

det kunne være kunstnere, der kom op for at underholde basserne. Således havde vi besøg af Bodil Udsen med Ivan Leths orkester. De blev fløjet op fra Narsarsuaq med catalinaen, men for at få plads til så mange som muligt i flyet, havde man fjernet så meget som muligt af flyets normale udstyr, således også en afdriftsmål, men da catalinaen landede på Arsukfjorden stod der en vandstråle ind i flyet. Hvor instrumentet havde været, som Bodil Udsen dog resolut satte sig på, til flyet var kørt op på rampen. Dette besøg gav selvfølgelig også anledning til stor selskabelighed, så det blev nogle hårde dage, og gruppens ophold blev desuden forlænget, da flyet, på grund af vejrforholdene, ikke kunne lande på fjorden. Tit kom Bodil Udsen ind på mit kammer, hvor vi så snakkede hyggeligt sammen, og inden de fløj hjem lovede Bodil Udsen, at hun ville ringe til mine forældre med en hilsen. Det gjorde hun sandelig også, men det var svært for min mor at tro på det, da far fortalte, at det var Bodil Udsen, der havde ringet med en hilsen fra mig.

En anden gang havde vi besøg af Paul Reina med sin kone og søster Lise og Tove, som jeg havde med på en udflugt ind til Arsukbræen, en rigtig hyggelig tur. Fra Danmarks Radio havde vi også besøg af et hold med Hans Jørgen Jensen i spidsen (senere generaldirektør), der skulle lave en radioudsendelse. Dem lærte vi at rafler på den særlige Grønnedalfaçon, og resultatet blev, at en af journalisterne lige så stille gled ned under bordet, da vi senere kom ind til middagen. Admiralen

kiggede lidt, men udtrykte forståelse, da vi fortalte, hvad der var årsagen. Ja, således havde vi rigtig mange gode oplevelser.

Den største oplevelse var dog da vi fik kongeligt besøg. Med kongeskibet Dannebrog var kong Frederik og dronning Ingrid samt kronprinsesse Margrethe på rundrejse i Vestgrønland, og med ledsagerskibet Niels Ebbesen kom de også til Grønnedal. Vi arrangerede naturligvis stor middag for kongefamilien samt officererne med efterfølgende dans i messen, hvor jeg så også havde lejlighed til at byde kronprinsessen op til dans. Det var lige efter hendes rejse til USA, så der



var nok at tale om. Kongens ryg havde det ikke for godt, så han gik tidligt ned om bord, men dronningen og Margrethe blev til natmaden, øl og pølser. Efter gudstjenesten næste morgen var vi inviteret til morgenkaffe på Dannebrog. Her var kun kongefamilien og kammerherre Wern til stede, ingen tjenende

ånder, så dronningen gik selv rundt og skænkede kaffe. Senere viste kongen mændene ned i sine private gemakker, hvor han fortalte om alle de mange ting, gaver fra mange års sejlads, - også fra kong Christians tid. Det var virkelig meget interessant og en stor oplevelse. Dronning Ingrid havde vist damerne rundt. Vi sluttede af med et lille glas og kongen gav hver af os en lille gave. Kongen var jo selv sømand, så han nød at være i selskab med søens folk. Der var et ekstra plus ved det kongelige besøg, for dagen før de kongeliges ankomst havde vi haft besøg af en catalina, der havde spredt gift ud over området, så alle myggen var væk, og de fandtes jo ellers i tusindvis, så vi ikke kunne færdes i det fri uden myggenet.

Admiralen interesserede sig meget for vores sejlads i de indenskærs ruter, og midt på sommeren udtrykte han ønske om at sejle en tur med os, og det var naturligvis et ønske, vi gerne opfyldte, så admiralen fik min kahyt, og jeg flyttede op i styrehuset, hvorefter vi sejlede af sted på en tredages tur. Vi tog naturligvis rundt til de mest spændende steder, de smalle sejløb og naturligvis overnatninger i vores GLM-havn. Admiralen benyttede enhver lejlighed til at gå tur i land iført fuld uniform og gummistøvler, og han fik plukket mange revlinger.

Han nød også vores daglige kost af vildt og friskfangede fisk, så vi havde alle stor fornøjelse af hans besøg om bord.

Vi fik også overdraget en anden opgave, for den danske hærchefs kone var på besøg i Julianehåb, hvor hendes datter og grønlandske svigersøn boede, og det blev vores opgave at sejle hende ind til Narsarsuaq, hvorfra hun skulle flyves til Sønderstrøm. Aftenen før vi skulle sejle, var jeg inviteret op til middag hos familien, og generalens kone sagde flere gange: "Lille styrmand, nu må de sejle pænt med mig", og det lovede jeg naturligvis. Næste morgen kom hun om bord, og Ole havde købt friske laks til vores frokost og middag. Vejret var dog lidt trist, overskyet og regn, men heldigvis vindstille. Ved frokosttid serverede Ole kogt laks, men da det dryppede ned på bordet fra ruftaget, måtte generalinden flytte sin tallerken, men det tog hun med godt humør, hun var i det hele taget en meget elskelig dame. Da vi passerede Narssaq, havde jeg en underlig fornemmelse, som om jeg kunne lugte, at en sydost var under opsejling (Fønstorm), så jeg kaldte Narssaq radio, men de svarede ikke, så jeg besluttede at fortsætte, da der ikke var mere end godt to timeres sejlads til Narsarsuaq.

Så let skulle det dog ikke gå, for da vi kun var nogle få sømil fra havnen kom vinden eller rettere orkanen, så jeg slog ned på maskinen, og gik kun så småt op mod søerne, mens vores gæst fandt ned på min smalle køje, hvor hun klamrede sig fast. Vi var på dette tidspunkt ud for det forlist Mærsk-skib, men det gik dog stadig småt fremad mod målet. Vindstyrken blev inde på basen målt til omkring 13. Pludselig blev det dog helt vindstille, vi åndede alle lettet op, og Ole gik ned for at lave en kande kaffe og ostemadder, som vi nok kunne trænge til.

Generalinden kom op i styrehuset, men lettelsen havde nok været for stor for Emil, som listede en ud, og den lugtede bestemt ikke godt, så dørene blev hurtigt åbnet, og frisk luft kom ind i styrehuset, hvor vi så gik i gang med ostemadderne, og nu kunne vi også se ind til havnen, hvor en stor flok stod for at tage imod. Da lød det, som om en jetjager kom lige hen over os, og så kom orkanen tilbage med fornyet styrke, og den blev målt til omkring styrke 14 – 15, så det var helt vildt, vandet blev pisket op, så det var vanskeligt at se noget, men vi holdt dog kursen ind mod havnen for små omdrejninger, mens båden blev overskyldt af bølger. Generalens kone lå igen nede på min køje og klamrede sig fast. Efter en lille time var vi dog kommet så langt frem, at der blev læ fra landet og vi kunne sejle ind i havnen, hvor vi blev modtaget af den meget bekymrede skare, der med bange

anelser havde fulgt vores færd. Generalinden kom fra borde med ordene: "Lille styrmand, hvad var det De havde lovet?" Jeg skyndte mig at forære damen en flaske portvin som kompensation for den ikke alene hårde, men også farlige tur.

Om aftenen var jeg inviteret op til middag hos stationslederen, hvor vi naturligvis fik talt om den hårde tur. Nordosten rasede stadig. Det gjorde den også den næste morgen, da jeg var inde på vejrstationen, hvor de dog fortalte, at uvejret var på vej væk, og vinden var da også begyndt at aftage, så jeg besluttede, at vi godt kunne sejle for at komme tilbage til Narssaq. Det blæste stadig omkring styrke 10 da vi sejlede ud, men vi havde vinden agterind, så det gik helt fint. Efter en ½ times sejlads var vi i nærheden af Mærskbåden og den stejle klippekyst, da



der pludselig lød en knasende lyd, og motoren døde. Der blev død stille om bord, men faktisk i samme øjeblik døde vinden også, det blev helt vindstille, og søen lagde sig, så fjorden lå som et spejl. Først kontaktede jeg Narssaq, som straks ville sende en rejekutter ind til os, så vi kunne blive slæbt i havn, for min maskinmand havde forgæves

forsøgt at få gang i motoren, men det var altså hele gearet, der var gået, så der var ikke noget at stille op. Tænk hvis gårsdagens tur havde varet en time længere? Efter et par timers forløb kom imidlertid rejekutteren, hvorefter vi blev slæbte til Narssaq. Her lå vi så et par dage, til en af orlogskutterne kom og bugserede os til Grønnedal, hvor dygtige maskinfolk fik sat et nyt gear ind, så var vi atter var sejlklar.

Det var nu sidst på sommeren, vejret blev mere ustadigt, så det var slut med de længere ture, og i stedet blev det til de kortere ture, hvor vi sejlede basserne over til Arsuk og en lille fridag, og der kom atter gang i udflugterne for basens officerer til fuglefjeld, isbræ og lakseelve. Nu kunne Ole også genoptage sit fiskeri efter torsk, havkat og pighvar, og det var fruene ude på halv tolv meget glade for. Ole og Emil morede sig også med at fylde jollen med ulke, som blev kaldt københavnere, det var en umådelig grim fisk, og de blev alle sat ud igen,

hvorefter de igen bed på krogen. Orlogskutterne lå også i havnen, og der blev foranstaltet en inspektion af fartøjerne, så vi skippere var linet op på kajen med vore besætninger, mig med mine tre. Da admiralen hilste på militærisk vis, tog Ole hatten af, hvilket ikke var helt efter reglerne, og det blev straks bemærket af stabschefen, men admiralen affærdige ham med ordene: "Denne hilsen gør mig mere glad, end hvis Fisker havde hilst ved at gøre honnør". Kort tid efter blev der strøget kommando på GLM 2, hvorefter jeg gik tilbage til tjenesten på Grønlands Kommando, men det havde været en helt eventyrlig sommer med utallige store oplevelser.

Efteråret havde også sin charme, for nu var der igen tid til de mere hjemlige sysler. Vi var alle travlt optaget af at ordne sommerens billeder, så der blev pudset glas og lagt i rammer, hvorefter vi kunne vise lysbilleder til sammenkomster ude på halv tolv, selvfølgelig i forbindelse med hyggelige middage. Ind imellem var der stadig mange gode dage, som vi kunne tilbringe på ture op i fjeldene, men efterhånden begyndte disse fjelde at blive drysset til med sne, og vi kunne følge, hvorledes snegrænsen krøb længere og længere ned, solen forsvandt mere og mere, og til sidst forsvandt den også fra "Cognacfjeldets" top. De sidste flådebesøg blev afviklet.

Thetis havde været forbi Grønnedal inden hjemturen til Holmen, og Spatzek var igen tilbage i Grønnedal, men efterhånden var det også blevet november, og tiden nærmede sig, hvor Spatty og jeg skulle i gang med at pakke til vores hjemrejse. Ja, det var meget vemodigt. Dagen oprandt, hvor catalinaen landede på fjorden, kørte op på rampen, hvorefter vi to kunne stige om bord, efter at have sagt farvel til alle vennerne med admiralen i spidsen samt alle fruene. Det



var ikke så morsomt, for her i Grønnedal havde vi været medlem af en stor familie, og vi havde haft en vidunderlig tid sammen. Ude på fjorden blev der speedet op, vi for hen over vandet, og så var vi i luften, fik set det store hulovre ved Ivgitut, og jeg kunne se ned til de mange steder, hvor vi havde sejlet i sommerens løb, havde malet tønders

og ligget til ankers for natten. Spatty og jeg sad agterude i blisteren, hvorfra vi havde frit udsyn da vi rundede Cognac'en fløj hen over Arsuk, hvorefter kursen blev sat nordpå, for vi skulle op til Søndre Strømfjord. Det blev en flot flyvetur op langs den grønlandske vestkyst og ind gennem den lange Strømfjord, og vi landede ved den amerikanske base, hvor vi blev indkvarteret. Om aftenen var vi til stor middag i officers mess, hvor der blev serveret "Tom Turkey" som det sig hør og bør, for det var nemlig Thanksgiving Day, som jo er noget særligt for amerikanerne. Efter et par gode dage på basen fløj vi med SAS hjem til Kastrup.

Jeg vil betegne dette år i Grønnedal, som det bedste år i mit liv, og vil aldrig glemme de mennesker, jeg mødte der. Her i 2013, hvor dette skrives, kan jeg godt være ked af, at jeg ikke fik opretholdt kontakten til mange af de mennesker, jeg var kommet til at holde af, men mit arbejde som styrmand førte mig langt omkring i verden, både til Antarktis med ekspeditioner og til Nordøstgrønland som sejladsleder, og så var det den gang vanskeligere at kommunikere, alt foregik pr. snail mail, adresser var ikke sådan at finde, og tanker om Internet var vel ikke engang tænkt. Derfor har det glædet mig meget, at jeg på hjemmesiden med mine beretninger, er kommet i kontakt med mange, som her har fundet oplysninger om skibe og familiemedlemmer.

P.S. Ole Andersen blev senere en af de store fiskeskippere i Esbjerg, han var med til at starte forskellige former for forsøgsfiskeri, og han var desuden medstifter af rederiet Esvagt, og gennem årene har jeg hele tiden haft kontakt til ham.

Efter et par dages ophold i København gik turen igen hjem til Esbjerg, hvor jeg genså familien, og nu var det jo december, så julen stod igen for døren. Byen lignede sig selv, og det var hyggeligt at komme en tur ned på havnen, hvor trafikhavnen var fyldt op med skibe, og i fiskerihavnen var der fyldt op med de velkendte blåtonede nordsøkuttere, og til at passe på dem var der stadig redningsskibet F. V. Mortensen, og henne ved englandskajen lå stadig mit gamle skib Alexandra. Fra rederiet kom der besked om, at jeg skulle med polarskibet Varla Dan på årets første tur op til Vestgrønland, og det glædede jeg mig meget til, så jeg kunne gense de kendte steder og møde alle vennerne Grønnedal og Frederikshåb.

1961 – M/S Varla Dan Gensyn



Den 11. januar 1961 mønstrede jeg som 3. styrmand om bord på Varla Dan, hvor Møller Pedersen var skipper og 2. styrmand var en bekendt fra Fanø, Sonnick Frederiksen. Skibet var ret nyt, bygget i Arendal og afleveret sidst i juni 1960, og det var på 2675 tons dødvægt. Skibet lå ved Grønlands Handels Plads og lastede til vestkystpladser i Grønland, så på den måde ville jeg få mulighed for at gense alle vennerne i Grønnedal. Hvor vi lå i København, var der udsigt over til Kvæsthusbroen, hvor vi kunne se skibene fra DFDS, der gik i rutefart til danske havne. Ja, det var dengang. Vi skulle være årets først skib deroppe, som Perla Dan havde været det året før, hvor de havde kæmpet med isen.

Turen derop gik rimelig smertefrit, vi slap for vinterstorme, og var også heldige med, at der var mindre is end året før, så vi havde ikke de store problemer med at komme ind. I Narssaq var jeg oppe og hilse på i radiostationen, da det var meget smukt vejr, og der lå masser af sne, men som sædvanlig var der høj himmel og solskin. Derefter gik turen op til Arsukfjorden, som var helt isfri, og vi

kunne gå til kaj i Grønnedal uden problemer. Det var dejligt igen at møde vennerne, og vi havde en dejlig aften ude hos Stegmanns. Var også rundt og hilse på de øvrige venner i messen. Jeg var jo blevet afløst af Mogens Frohn Nielsen, der senere blev landskendt som skipperen på skonnerten Fulton. Vi havde haft en god måned sammen, inden jeg rejste hjem, allerede dengang havde han vist kunstneriske evner, og på Grønnedal havde han kastet sig arbejdet med at engagere basserne i forskellige aktiviteter.

Efter Grønnedal gik rejsen videre op til Frederikshåb, hvor der var gensyn med Due Pedersen og hans familie samt alle de andre venner, og naturligvis var jeg henne og kigge på mit gamle hus, og det blev også til et gensyn med Lone. Her havde jeg også den store glæde at være helt tæt på en stor havørn, et flot syn. Senere gik turen videre nordpå til Godthåb, hvor der var lejlighed til at komme rundt og se på byen, men nu var det ikke mere så fri en tilværelse, som da jeg havde været i marinen, og det måtte jeg så vænne mig til. Vi var også i både Sukkertoppen og Holsteinsborg, et meget smukt sted, hvor byen stadig var sneklædt og lå med de kulørte huse op ad fjeldsiden med den smukke rødmaledede

trækirke som centrum, men det var hundekoldt. Vi sluttede grønlandsturen i Julianehåb, hvor vi lastede returgods, hovedsagelig tomme ølkasser til København, hvorefter det igen gik ned og rundt Kap Farvel i stormende kuling, men vinden var agten for tværs, så det gav ingen problemer. Vi var dog



noget forsinkede ved ankomsten til København, havnearbejderne var bestilt til om morgenen, hvor vi først ankom hen på eftermiddagen, og det resulterede i noget af et ragnarok, da arbejdet med losningen endelig gik i gang, for arbejderne var kendelig berusede, og dækket flød med knuste ølflasker fra tabte slæng. Sådan var det altså også dengang.

Allerede den 28. februar afmønstrede jeg igen, da det var meningen, at jeg skulle over på West Coast Line, men det havde været en god tid ombord på Varla Dan, med en meget behagelig skipper og en god besætning, så jeg var helt ked af at

skulle forlade polarfarten så hurtigt, men jeg kunne nu rejse hjem til Esbjerg for en længere ferie.

Var dog senere på en tur tilbage i København, da Stegmann og flere andre var vendt hjem, og jeg kunne derfor tilbagebetale deres store gæstfrihed ved at invitere til middag på Frascati til middag med fasanbryster, en noget tør ret, men en hyggelig aften. Senere har jeg dog fortrudt, at jeg ikke holdt kontakt til alle mine venner fra Grønnedal, men jeg var nok mere opsat på min tilværelse som styrmand, som førte mig meget rundt i verden, fra Nordpol til Sydpol, men mere om det senere.



1961 – M/S Marna Dan

Efter Varla Dan, blev der afviklet ferie, inden der kom besked fra rederiet, at jeg skulle tilbage til West Coast Line, hvor jeg skulle mønstre om bord på Marna Dan som 2. styrmand, men endnu var de nye tider ikke helt slået igennem, så med tog blev jeg sendt ned til Rotterdam på 1. klasse, hvor jeg blev indlogeret på hotel, og 2 dage efter skulle jeg gå om bord på passagerskibet "Maasdam", der sejlede i rutefart til New York for hollandske amerikalinje.

De næste par dage var der derfor mulighed for at komme rundt og bese byen med de mange kanaler og smukke huse. Mægleren sørgede for, at jeg kom vel om bord på passagerskibet, hvor jeg fik anvist min kahyt, som var meget



tilfredsstillende, og herefter kunne jeg gå op på dækket for at overvære afsejlingen, som var særdeles festlig med de mange mennesker, der var nede for at sige farvel, og det foregik traditionen tro med utallige serpentiner mellem skib og land. Skibet gled ud fra kajen trukket af et par slæbebåde, og båndene til land og de vinkende brast efterhånden,

hvorefter jeg kunne betragte udsejlingen gennem Rotterdams havn og senere se lodsens gå fra borde, da vi var klar af land. Herefter gik min tur ned i spisesalonen, hvor der blev serveret en meget fin middag med tre retter mad, og rederiet spenderede en flaske rødvin til maden. Det tegnede til at blive en rigtig fin tur over "Dammen", men først skulle vi lige en tur ind til Cork på Irlands sydkyst for at samle flere passagerer op. Vi havde rimelig godt vejr hele vejen over til Staterne.

Hurtigt kom jeg ind i en rytme om bord, hvor jeg snart fandt nogle venner at snakke med. Det var et par unge jurister fra New York, der havde været på rundtur i Europa, og der var også et par engelske models, der ville over og forsøge lykken i USA. Vi var sammen hver dag, og der blev snakket en masse, og de elskede at bruge det engelske sprog, det var nærmest en leg med ordene, og det lærte jeg en hel del af. Det var noget af en oplevelse, at rejse på denne måde,

og det kan sammenlignes med nutidens krydstogter, hvor der er masser af ting, man kan foretage sig om bord, og ikke mindst var måltiderne jo en stor oplevelse, så de seks døgn gik jo rigtig hurtigt, desværre. Det var en oplevelse igen at sejle ind til New York, forbi Frihedsgudinden, op ad Hudson River, hvor vi gik ind til en pier. I New York blev jeg modtaget af rederiets agent, som kørte mig til et centralt beliggende hotel lige syd for Central Park, og agenten kunne nu også fortælle, at det sikkert ville tage adskillige dage inden Marna Dan ville ankomme, og det kunne jeg jo ikke have noget imod, for så var der lejlighed til at genopfriske mit kendskab til New York.

Den næste dag gik jeg ned til rederiets kontor på Broad Street, hvor det nu var Anker Petersen, som var blevet Port Captain, og ham kendte jeg jo fra Paula Dan, hvor han havde været overstyrmand. Han kunne fortælle, at det var uvist, hvornår Marna Dan ville ankomme, så jeg fik forskellige små opgaver for



kontoret, således var jeg et par gange i lufthavnen i Newark, for at hente folk til rederiets skibe. De havde ikke været så heldige, som mig. De fleste dage havde jeg dog til min egen rådighed, så der var rig lejlighed til at gå ture i Central Park og nyde det spirende forår og betragte livet der, hvor børnene legede på statuen af H. C. Andersen, mange børn og voksne legede med modelskibe i søerne, eller jeg gik rundt i den zoologiske have i parken. Var naturligvis også oppe i Empire State Building for at nyde udsynet over New York, så jeg havde nogle dejlige dage i byen, inden der kom besked om, at jeg skulle mønstre på Marna Dan i Jacksonville, Florida.

En tidlig morgen mødte jeg så op på den store busterminal, hvorfra jeg skulle med Greyhound bus ned langs den amerikanske østkyst. I bussen fik jeg en god plads øverst oppe og forude, så jeg rigtig kunne nyde synet af de amerikanske landskaber, og det blev en stor oplevelse at køre med en af de berømte Greyhound busser ned langs Eastern Seaboard, Den første del af turen på Route 95 var hovedsagelig gennem industriområder forbi Philadelphia, Wilmington og Baltimore, steder, hvor jeg tidligere havde været med Paula Dan. Først efter Washington DC, kom vi ud i mere åbne landskaber, og efterhånden som vi kom

længere sydpå, blev det også lunere. Af og til blev der gjort holdt ved busterminaler, hvor der blev skiftet driver, og hvor vi havde lejlighed til at forfriske os eller få lidt at spise. Efter Richmond var vi nede i sydstatene, hvor jeg kunne se de store flotte huse i de parklignende områder. Mange af de steder, vi kom igennem, var jo kendte navne fra den amerikanske borgerkrig. Vi kom også igennem Savannah, hvor jeg havde været adskillige gange, men nu nærmede vi os Jacksonville, som ligger i det nordlige Florida ved St. Johns River, og således endte denne utrolige rejse, og i byens busterminal stod agenten klar til at køre mig ned om bord til Marna Dan, som netop var ankommet.

Den 11. april 1961 mønstrede jeg så endelig 2. styrmand om bord Marna Dan, en af C-bådene og søsterskib til mit gamle skib Paula Dan, men nu var også disse skibe blevet malet røde, dog kunne jeg bedre lide den gamle sorte farve. Det var Damsboe Holgersen, der var skipper om bord, og Erling Bay Hansen var overstyrmand, og ham havde jeg tidligere sejlet sammen med på Paula Dan, hvor han var 2. styrmand. Nissen var 3. styrmand. Det gode ved at være 2. styrmand var, at jeg nu kom til at gå hundevagten, fra 00 til 04 og fra 12 til 16, og det indebar, at jeg for det meste havde broen for mig selv, da skipperen jo skulle have sin middagslur. Damsboe Holgersen havde for øvrigt sin kone med på denne rejse. Som 2. stmd. Var jeg også navigationsofficer og skulle sørge for vore søkort, både at de var rettet op to date, og at de relevante søkort for den aktuelle sejlads var lagt frem. Det med at udarbejde lasteplaner, hørte også til mine opgaver. Disse gøremål kunne jeg så for det meste udføre på mine søvagter uden at blive forstyrret.



Marna Dan var for nordgående mod New York, men denne gang skulle vi videre nordpå til St. Lawrence floden, altså op og runde Nova Scotia og derefter ind på floden, hvor vi i første omgang sejlede op til Quebec og senere ned til Saguenay med de store savskærerier. Det var en meget flot tur op ad Saguenay River til byen, hvor mægleren var så flink at køre os rundt på en lille udflugt. Senere gik

turen igen sydover til Pier 4 i Brooklyn, lige under broen, hvor der blev lastet til Sydamerika, og nu fik jeg så min sag for med at tegne lasteplaner og lægge farver på, men her fik jeg god vejledning af overstyrmanden. Fra New York gik turen så videre sydover til Philadelphia, Baltimore og Savannah inden det gik ned over Caribien mod Panamakanalen, hvor jeg svedte over lasteplanerne. I Caribien blev der desuden holdt en stor fest på 4-lugen for hele besætningen, da Damsboe Holgersen kunne fejre sit 25 års jubilæum i rederiet.

Livet om bord gik sin stille og rolige gang, når vi var i søen, for i de amerikanske skibe, var gangene i aptringen brede, og når vi havde frivagt, lukkede vi aldrig dørene medmindre vi skulle sove, og så gik vi ofte på besøg hos hinanden. På den tid var vi alle optaget af at lægge store puslespil, og derfor stak vi ofte hovedet ind til hinanden og hjalp med at lægge et par brikker. Om bord havde vi også to hunde, Marie og hendes søn, som hun havde pådraget sig under en ulovlig landlov i Peru. Marie kom ofte på besøg hos mig, hvor hun så lagde sig under mit skrivebord, inden hun gik videre til det næste kammer. Hun pådrog sig dog en lungebetændelse, og vi blev enige om, at hun skulle have en penicillinindsprøjtning, og da jeg var læge om bord, var det mig, der skulle føre



nålen. En af matroserne bar hende ned på hospitalet, hvor jeg stak nålen ind i hendes kødfulde bagdel, hun sagde ikke noget, men vendte hovedet og kiggede bebrejdede på mig, hvorefter hun gik op til mit kammer, satte sig på måtten og tissede. Siden kom Marie aldrig og besøgte mig.

Der var en stor besætning om bord, og derfor havde jeg nok at gøre som skibslæge, og næsten hver dag var jeg på sygebesøg, og det kunne være alt fra almindelig influenza og dagligdags ting, eller noget mere alvorligt behandling af en af matroserne, der havde fået en stor brandbyld, der skulle behandles hver dag. En anden matros havde været uopmærksom ude på dækket og dermed fået en stor jernspand i hovedet, det var en lidt krævende opgave. Naturligvis var der også de mere almindelige sygdomme, som man kunne pådrage sig i land ved nærkontakt med de kønne piger, men disse sygdomme kunne kureres med at

give et skod penicillin, og var det en sømand, der ofte kom på besøg, blev der anvendt en nål, der med tiden var blevet lidt sløv. Det var før engangsnålenes tid, og jeg måtte selv sterilisere dem.

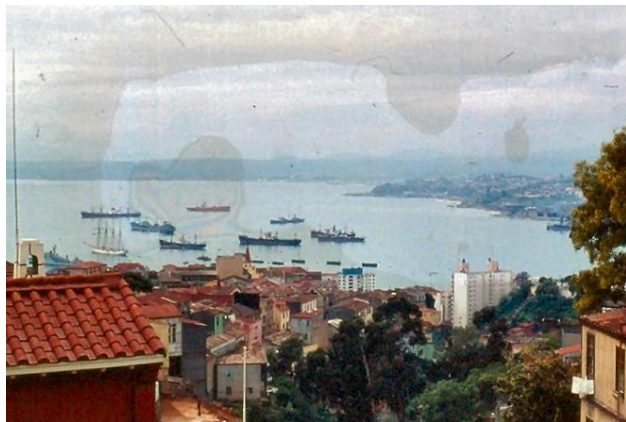
Efter et gensyn med Panamakanalen gik turen ned til Buenaventura i Colombia, men denne gang var jeg dog ikke oppe på "Bjerget", som kendes af mange søfolk, men om aftenen kunne jeg stå på dækket og betragte de mange rotter, der myldrede inde på kajen, så vi var altid meget omhyggelige med rotteskærme, og landgangen gik ikke helt ned på kajen. Det blev også til gensyn med Guayaquil i Ecuador, hvor vi lå ude på strømmen – som sædvanlig. I Peru var vi i Paita, Chimbote og Huacho, inden det blev til et længe ventet gensyn med Callao, som jo altid havde stået som toppen af det, en sømand kunne ønske sig. Men nu havde tiderne ændret



på dette, og waterfronten var heller ikke længere, som jeg huskede den fra min tid med Paula Dan, for nu var jeg jo også styrmand med andre opgaver, men det blev da til et gensyn med Granja Azul, haciendaen, der var blevet til en luksusrestaurant, og hvor de serverede verdens bedste grillstegte kyllinger. Sømandspræsten arrangerede desuden en meget fin tur op i 5000 meters højde i Andesbjergene, og vi var henne og se inka ruinerne fra en temmelig stor by, utrolig så velbevarede disse ruiner var, men det regner jo heller aldrig. På havnen var det dog stadig brødrene Musso, der kom om bord som skibets mæglere. Rejsen fortsatte derefter sydover til Mollendo, hvor jeg begyndte at få ret så ondt i tænderne, men det var der jo ikke så meget at gøre ved, og rejsen fortsatte ned til Arica med den berømte Aricaklippe, den første havn i Chile lige syd for grænsen til Peru. Da vi kom til den ret store by Antofagasta, var jeg oppe hos en tandlæge, men mine tænder fejlede ikke noget, så jeg gik derfor ud fra, at det var noget med kæbehulebetændelse, eller var det bihulerne. Det blev altså ved med at gøre meget ondt, og jeg forsøgte at overtale Erling Bay til at give mig en penicillinindsprøjtning, men det ville han ikke, og derfor var der jo ikke andet for, end at jeg måtte gøre det selv, og jeg valgte

naturligvis en helt ny nål, men det er meget svært at jage en kanyle i sin egen bagdel, og denne kur hjalp da heller ikke ret meget. Da vi endelig nåede Valparaiso blev jeg derfor sendt til lægen, og han fandt også frem til at det var bihulebetændelse, hvorefter det blev besluttet, at jeg skulle afmønstre og indlægges på det tyske hospital i byen.

Dagen efter blev jeg afmønstret og installeret på det tyske hospital (den 12. september 1961), som lå højt oppe ad bjergskrånningen, og her fik jeg enestue



med en pragtfuld udsigt over havnen og bugten, hvor skibene lå til ankers og ventede på at få plads ved kajen. Et par dage efter kunne jeg se Marna Dan fortsætte rejsen uden mig, og jeg havde da en noget dårlig samvittighed over at mine to medstyrede nu fik ekstra arbejde med at gå kineservagt

(toskiftet), men kunne da trøste mig lidt med, at de fik forhøjet hyre. På hospitalet gik de i gang med en penicillinkur, som dog ikke hjalp ret meget, men smerterne blev dog mindre og var til at holde ud. Det var ikke særlig spændende at ligge på hospitalet, og kosten var heller ikke noget man faldt i svime over, så jeg så frem til at kuren hurtigt ville virke, men den ene dag gik efter den anden og også ugerne, for på hospitalet var de vel heller ikke særlig ivrige efter at gøre mig rask, jeg var jo en god indtægt.

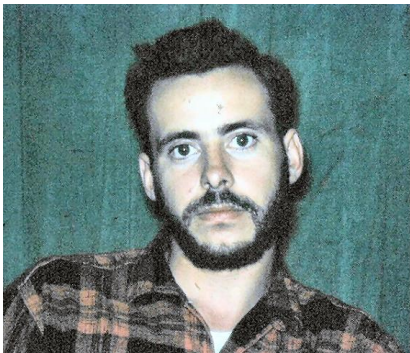
Men jeg havde jo min gode udsigt og kunne holde øje med de skibe, der anløb Valparaiso, og når der kom en JL-båd ind, sneg jeg mig bort fra hospitalet og tog ned om bord på et af de røde skibe, hvor de modtog mig godt, og igen kunne jeg smage på god dansk mad. Om aftenen fulgtes jeg så med kolleger op til de kendte steder på waterfronten, hvor vi havde det vældig rart, og tidligt om morgenen sneg jeg mig så tilbage til hospitalet, hvor de i hvert fald lod som om de ikke havde opdaget mine små udflugter. Da der efter en måneds tid ikke var sket en væsentlig forbedring af min tilstand, blev det heldigvis besluttet, at jeg

skulle sendes hjem, hvorefter jeg blev kørt op til Santiago og blev installeret på et fint hotel, hvor også sangstjernen Brenda Lee havde boet. Det blev til et par dage i hovedstaden, hvor jeg benyttede tiden til at komme rundt og se på byens seværdigheder, inden agenten kørte mig ud til lufthavnen, hvor et fire motorers SAS-fly skulle afgå til København, og det blev en meget smuk flyvetur hen



over de sneklædte Andesbjerg. Det blev en rigtig lang flyvetur, hvor vi mellemlandede i Rio, desværre om natten, og det blev også til en mellemlanding i Praha bag jerntæppet. Hen på eftermiddagen var flyveturen slut og vi landede i Kastrup lufthavn. Det havde dog været en behagelig flyvetur, hvor jeg havde hele tre sæder til min rådighed, så jeg kunne ligge ned, og det var også i de tider, hvor der blev serveret ordentlig mad i flyene. Herefter tog jeg ind på et hotel i hovedstaden, for at komme ind på rederiet efter weekenden. Da jeg ringede hjem, var det ikke helt godt, for jeg havde glemt, at det netop var min moders fødselsdag, 50 år, den 11. oktober. Næste morgen tog jeg så toget tilbage til Esbjerg.

Efter weekenden fik jeg en tid hos næsespecialisten i Esbjerg, som hurtigt fandt ud af at skære noget af næseskillevæggen bort, hvorefter der kunne komme luft ind til bihulerne. Det blev ordnet ambulantly på en formiddag, og få dage efter kunne jeg meddele rederiet, at jeg nu var rask. Der blev så tid til en lille ferie, inden der kom besked om, at jeg skulle ned og være styrmand på Lauritzens søfartsskole i Kogtved, altså ikke mere West Coast Line for mit vedkommende.



1961 – Kogtved Søfartsskole

Tilbage til Kogtved



Efter ti års forløb var jeg så tilbage på søfartsskolen i Kogtved, hvor jeg skulle afløse Jim Loft, som for øvrigt var blevet gift med Knud Lauritzens datter Lise. På skolen var der kommet en ny forstander, en tidligere politibetjent og leder af søspejdere ved navn Eisfeldt. Det var nok også de spejdermæssige kvalifikationer, der fik Knud Lauritzen til at vælge ham, for det var bestemt ikke noget ønske fra skibsinspektøren Axel Niensens side. Man tilsidesatte dermed også skolens mangeårige næstkommanderende Dyhr Nielsen, som både var en dygtig sømand og en fremragende lærer, som alle tidligere elever satte meget højt. Eisfeldt blev efter ansættelsen udnævnt til kaptajn og forsynet med de fire striber på uniformen, og for at give ham lidt kendskab til livet om bord i skibene, kom han ud med forskellige af rederiets skibe, hvor han optrådte i fuld uniform,

en beklædning, der normalt ikke blev anvendt om bord, medmindre bestemt opgaver krævede dette. Eisfeldt var ikke lige kaptajnernes kop te.

Min ankomst til søfartsskolen var ikke efter Eisfeldts ønske, da jeg jo var en af "Peder Husejers" elever, og det fik jeg helt tydeligt at mærke i den kommende tid. Mine opgaver på skolen skulle være at sejle som styrmand på "Lilla Dan" sammen med Dyhr Nielsen, og det blev min bedste tid dernede. Ellers skulle jeg



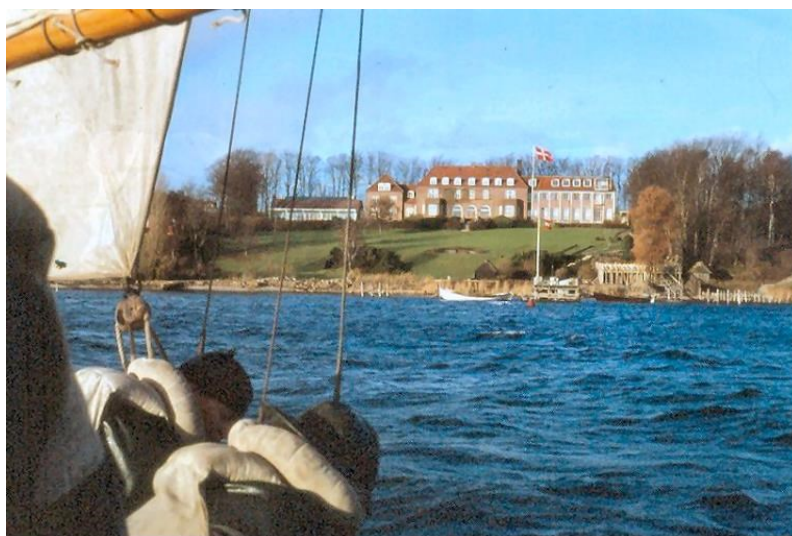
deltage i den daglige undervisning, især med undervisning ved bådene, ro- og sejløvelser. Eisfeldt sørgede dog for, at mine udvisningsmæssige opgaver blev meget få, så jeg hjalp i stedet de andre lærere med at rette deres opgaver, samt give en hånd med, hvor det kunne hjælpe dem. Hver dag efter morgenmønstringen

var der lærermøde, hvor Eisfeldt udbredte sig om livet til søs, og manglerne hos de unge styrmænd om bord, hvor han så vidste det fra. På skolen havde jeg fået et værelse oppe ved eleverne stillet til min rådighed, og det var der bestemt ingen stads ved.

De bedste timer havde jeg om bord på Lilla Dan sammen Dyhr Nielsen, hvor vi havde mange dejlige ture i det sydfynske øhav. Om aftenen, når vi lå for anker, havde jeg mange gode samtaler med Dyhr, som fortalte om livet på skolen under den nye forstander, og det gjorde mig meget ondt at høre, hvorledes Dyhr var blevet en meget bitter mand, og hans sidste år på skolen var bestemt ikke nogen lykkelig tid. Eleverne nød sejlturene med Lilla Dan, for de sømandsmæssige ting på skolen var desværre skåret ned til et minimum, da eleverne selv var med til at bygge det nye bådehus ned ved vandet samt flere andre anlægsarbejder. Derfor var der også kun få timer ved bådene.

På skolen blev der holdt juleferie, og det blev mig pålagt at blive på skolen hele ferien som vagthavende officer, men julemaden måtte jeg selv sørge for at lave nede i kabyssen, men først måtte jeg ind til byen for at handle ind. Det var ikke en jul, hvor jeg tog på i vægt. Eisfeldt med familie var naturligvis også på skolen, og en enkelt gang var jeg da også inviteret til at komme og spise sammen med

dem. Efter juleferien, hvor der igen var elever, bad Eisfeldt mig om at trække i uniformen og derefter melde mig hos ham. Det viste sig, at formålet med uniformeringen var, at jeg skulle tage hans bil og derefter hente datteren inde på gymnasiet. Bilen var en stor klassisk engelsk bil, og ude på forskærmen var der anbragt et flag, rederiets kontorflag, så på denne måde kunne datteren blive hentet standsmæssigt med uniformeret chauffør, så alle veninderne kunne se det. Det så meget royalt ud. Efter julen fik vi besøg af skibsinspektøren, og jeg mødte ham på vej op ad trappen til forstanderen. "Det går jo fint", sagde han, hvortil jeg svarede, at han nok hellere måtte tale med forstanderen først. Da han kom ned igen, blev vi enige om, at det nok var bedst, at jeg igen kom ud at sejle, så man kunne udnytte, hvad jeg havde lært om issejlads i Grønland.



Nogen tid efter kom så min afløser, det var Eigil Larsen, han var en Eisfeldts egne drenge i modsætning til mig, og Eigil blev da også senere en rigtig god forstander på skolen. Eigil var en fin fyr, og jeg var ofte i kontakt

med ham, da jeg nogle år senere var blevet skolevejleder og vi i Esbjerg havde oprettet valgfaget Søfart og Fiskeri. Eisfeldt blev nogle år efter min tid dernede fyret på grund af uregelmæssigheder, og det var godt for søfartsskolen.

1962 – M/S Anita Dan

Så var min tid på søfartsskolen i Kogtved slut, og det var med glæde, jeg forlod Eisfeldt, men mine kolleger på skolen havde jeg haft det rigtig godt med. Som min afløser kom Eigil Larsen, og han blev senere den nye forstander på skolen. Inde på rederiet i Hammerensgade 1 fik jeg senere udleveret halvanden meter høj stak af bøger, der omhandlede alt om flynavigation og de mange forskellige instrumenter der findes i et flycockpit samt en hel masse mere, der havde med flyvning at gøre. På rederiet fik jeg desuden besked på, at jeg senere igen skulle mønstre om bord på Anita Dan, men herom ville jeg få nærmere besked, så turen gik tilbage til Esbjerg og en kort ferie.

Den 16. februar 1962 rejste jeg til Nakskov, hvor Anita Dan lå på værft efter en



kollision ud for den hollandske kyst, og her mønstrede jeg som 2. styrmand, og det var heldigvis stadig Ole Ulriksen, der var skipper om bord. Omstændighederne ved kollisionen husker jeg ikke, og selv om jeg har kigget husorganet "Frivagten" igennem fra den tid, erfarer man ikke noget, for det var

ikke noget man skrev om i det blad. Men som det kan ses af mine billeder, havde det været ret alvorligt, og det havde taget en stor bid af midskibsbygningen i bagbord side foruden der var lavet et stort hul i skroget, som havde medført en alvorlig situation. Nå, på den måde fik jeg jo så et helt nyt kammer. Min bagage bestod i øvrigt af min store kurvekuffert, som næsten var fyldt op med bøger, og de vejede rigtig meget.

Efter reparationen gik vi igen ind i Finlandsfarten, og som sædvanlig var der masser af is i Østersøen. Husker at vi sejlede igennem de brudte sejltrender ved

Ålandsøerne, og lodsens kom igen ud til os på cykel. Senere oppe ved Kaskø måtte vi desuden have isbryderassistance til den konvoj vi sejlede i.

I Kaskø lå der adskillige andre af rederiets skibe, men det at komme til kaj krævede en hel del arbejde for at få isflagerne væk. Men det var altid



spændende at sejle på Finland om vinteren og se de store isbrydere i arbejde.

Selv om temperaturerne var nede omkring de minus 20 grader, følte det ikke så koldt, da det som regel var vindstille og sol, og på denne tid var vi da også fri for de mange myg.

Om bord var der en rigtig god stemning, og det var en fornøjelse at sejle under Ole Ulriksen. I øvrigt havde jeg på frivagterne travlt med at gennemgå de mange bøger, jeg havde med, men fandt hurtigt frem til de bøger, jeg mente at ville få brug for, og det var især de bøger, der omhandlede flynavigation.





Da foråret kom, fik vi en rejse ned til Middelhavet, så turen gik ned over Biscayen, ned langs den portugisiske kyst og igennem Gibraltarstrædet. Langs den franske riviera sejlede vi tæt langs kysten, så vi kunne betragte alle de mange rigmandshuse og lystbådehavne, en herlig tur i det dejligste sommervejr. Rejsen gik hen til Livorno, mit første besøg i Italien. Losningen gik ikke alt for hurtig, så der blev også tid til, at vi kunne foretage en udflugt op til Pisa, hvor vi naturligvis skulle hen og bese det skæve tårn. Fra Livorno gik rejsen tilbage til Spanien, hvor vi skulle laste salt til Island, men det var også her, jeg skulle

afmønstre sammen med maskinchefen. Vi ankrede op ved Santa Pola, hvor vi blev sejlet i land. Vi havde heldigvis agenten med, som klarede alt papirarbejdet, og han fik sendt os videre op til Alicante, hvor vi blev indlogeret på et dejligt hotel, som lå lige ud til den smukke havnepromenade. Dagen efter gik turen videre op til Valencia, hvorfra vi skulle med en flyver via London til København. I lufthavnen løb vi ind i problemer med min meget tunge kurvekuffert, da piloten nægtede at tage den med, så den ville blive eftersendt på anden vis.

Endelig var vi da i luften, hvor vi så endelig kunne få vores morgenkaffe, men da chiefen tændte sin cigar, kom en stewardesse straks løbende med en kop vand og bad han slukke cigaren. Andre, der røg ildelugtende cigaretter, måtte gerne ryge. I København var jeg inde på rederiet for at få de sidste instrukser, hvorefter jeg kunne tage hjem til Esbjerg, til en lille ferie, og nogle dage efter ankom også min kurvekuffert. Den står for øvrigt stadig oppe på loftet.

1962 – Mestersvig

Sejladslederassistent



Tirsdag den 26. juni gik så turen til København, hvor jeg overnattede efter et besøg på rederiet i Hammerensgade, og tidligt næste morgen gik turen til Værløse, som var den militære lufthavn. Her traf jeg sammen med Kaj Pedersen, som skulle være sejladsleder, og jeg skulle så være hans assistent, altså oplæres i det at være islods, hvor vores opgave var at lede rederiets skibe ind gennem drivisen, der lå i et meget bredt bælte ud for Østgrønland. Lodsningerne skulle foregå fra fly, og vores base var Mestersvig ved Kong Oscars Fjord, hvor der var anlagt en landingsbane, nede ved havnen. Oppe i fjeldene lå Minebyen, hvorfra de udvandt zink og blymalm, der af JL-skibene blev sejlet ned til Holland, hvor blyet blev udvundet. Flyvepladsen blev ledet af en stationsleder, der havde en flok arbejdere til at udføre forefaldende arbejde. Min kilde til denne beretninger er en dagbog, jeg førte vedrørende vore flyvninger, isobservationer samt den hjælp vi ydede til skibene. Flyvevåbnets C-54 (DC 3) var blevet lastet med forsyninger, herunder den proviant, som vi skulle bruge, til der kom skibe med yderligere forsyninger op. Der var stillet et par sæder op i flyet, hvor Kaj og jeg kunne sidde. Vi lettede fra Værløse kl. 9.10 og kursen blev sat op mod Island, hvor vi kl. 15.35 landede i Keflavik, som var den amerikanske militære lufthavn. Overnattede på basens hotel, hvor jeg havde værelse lige ud flyvepladsen, og der var masser at se på, da der hele tiden ankom nye fly, mens andre lettede. Det var hovedsagelig militærfly, så det var svært at løsrive sig fra al denne aktivitet og komme til køjs.

Næste morgen lettede vi før kl. 9, fløj hen over de islandske jøkler inden kursen blev sat over mod Østgrønland. Her fløj vi op langs den imponerende Liverpool



kyst inden vi kunne dreje ind gennem Kong Oscars Fjord og kort tid efter lande i Mestersvig, hvor der var anlagt runway i det flade morænelandskab, hvor der tidligere var en gletsjer. Der blev så travlhed for stationens personale med at få flyet losset, så det kunne

komme tilbage til Keflavik. Kaj og jeg fik åbnet sejladslederhuset, fik pakket ud og ellers få styr på tingene. Oppe i Minebyen var Nyholm boss, og han inviterede os op til middag, som vi med glæde tog imod. Vel tilbage gik vi i gang med at få strøm til vores hus ved at starte generatoren, hvilket ikke var helt let, men så lånte vi midlertidigt en akkumulator. Det var dog ikke for at vi kunne tænde lys, thi det var der nok af, da solen skinnede døgnet rundt. Rederiet havde forsynet os med en rød jeep, som naturligvis blev kaldt Jeepa Dan, og efter morgenmaden gik vi i gang med at klargøre den med både vand og bremsevæske. Vores elsystem fik vi ligeledes ordnet, hvorefter vi gik i gang med at rengøre hus og garage, og næste dag gik vi i gang med at male vinduer og lakere døre, også andre vedligeholdelsesarbejder blev fuldført. Næste dag var det søndag, som blev holdt delvis fri til tur op til elvene i fjeldene. Der kom request fra Nella Dan om isrecco, så den gik vi i gang med at planlægge. Catalinaen var endnu ikke ankommet, så vi bestilte minens fly, for de havde nemlig en to-motors Dornier,

som vi kunne bruge for regning af KGH. Vi lettede kl. 10.12 og fra Kap Simpson fløj vi stik øst. Iskoncentrationen var omkring 8-10, altså meget tæt is, og isen bestod af store flager, der af strømmen blev ført sydpå. 110 sømil (sm) ude fandt vi iskanten, og den fulgte vi i ssv-lig retning, til vi var ud for



Turner Island, hvorfra vi satte kursen in mod Scoresby Sund, et meget stort fjordsystem. Her fandt vi en del sejlbare render med en koncentration (conc) på 4-7 helt ind til landvandet, som strakte sig fra Turner øen og op til Kap Tobin, et

3-4 sm bredt bælte. Inde i fjorden lå polar og vinterisen stadig helt ud til Kap Brewster. Vi fortsatte op langs Liverpool-kysten, hvor isen stadig lå i et 2-13 sm bredt bælte. Undervejs havde vi haft radiokontakt med Nella Dan, så skipperen kunne få et indtryk af forholdene, men vi vurderede, at mulighederne for at få et skib af Nella Dans type ind mod Turners ø var ret gode. Kl. 16.17 landede vi igen i Mestersvig, hvor Catalina 861 var landet ved 13-tiden. Vores flyvetid var 6t05m. Dette var så min første flyvning på isrecco, og det havde været en stor oplevelse. Vi var derefter henne og hilse på besætningen fra Catalinaen, som fremover ville blive vores daglige arbejdsfæller. Det blev naturligvis også fejret med en dåseøl, som havde overvintret, men smagen var dog ikke særlig god, da man stadig brugte dåser, der var lavet af tin, der afgav smag til øllet. Vi så frem til at skibene ville bringe friske forsyninger.

Næste dag, tirsdag den 3. juli, fortsatte vi med at male og lakere, mens vi ventede på melding fra Nella Dan, der lå ude ved iskanten med tæt tåge. Kl.



16.15 meldte Nella Dan, at tågen var ved at lette, og de ville gerne, at vi kom ud og kiggede på forholdene. Vi lettede kl. 17.45 med Dornieren, fløj ned langs Liverpoolkysten til Scoresbysund og derfra ud mod

Nella Dan, som lå i ret svær is conc. 9. Vi gik helt ned i højde med skibets navigationstønde, og her fik vi et godt indtryk af, hvad skipperen kunne se fra den højde, kun kompakt is så langt øjet rakte. Skibet var omgivet af mellemstore flager, men fra vores højde kunne vi se, hvorledes skibet kunne komme frem ved at skubbe til flagerne og komme hen i retningen af mere åbent vand. Vi var i direkte radiokontakt med skipperen, der sad oppe i navigationstønden, hvorfra han kunne manøvrere sit



skib. Alle rederiets skibe var forsynet med en sådan navigationstønde. Nella Dan skulle dog kæmpe sig 16 sm gennem denne svære is, inden den kom ind, hvor der var en meget mindre conc, hvor den ville få forbindelse til landvandet ved Kap Brewster. Da vi kunne se, at alt gik, som det skulle returnerede vi til Mestersvig, hvor vi landede kl. 22.20 efter en flyvetid på 4t 20m. Herefter var det på tide at få noget at spise, så der blev åbnet et par dåser fra vores righoldige lager af konserver.

Onsdag den 4. juli fortsatte vi arbejdet med at vaske ned indendørs, male og lakere døre og vinduer, tagrenden blev ligeledes rensat. Dagen igennem var vi i forbindelse med Nella Dan hver anden time, men de havde hele dagen havde haft tæt tåge med max 50 meter sigt og isconc på 8-9, men de arbejdede sig langsom indefter. Hos os blæste det fra nord, overskyet med lavthængende skyer, så der var ingen muligheder for flyvning. Flyvepladsen blev ledet af en stationsleder, der havde nogle arbejdere til at udføre arbejdet med at vedligeholde og drive den lille lufthavn, desuden var der både telegrafister og meteorolog. Torsdag nåede Nella Dan helt ind til fastskanten i fjorden ved 15-tiden og lå lige syd for Kap Tobin, og de målte istykkelsen til 1,2 meter. Vejret var blevet meget bedre med letskyet til skyfrit vejr, og vi fortsatte arbejdet med vedligeholdelse af vore huse. Dette arbejde fortsatte også fredag, da en lang isrecco måtte udsættes på grund blæst og overskyet vejr, men det klarede dog op hen under aften. Nella Dan lå fortsat ved iskanten nede ved Kap Tobin. De nordøstlige vinde var vi ikke så glade for, da de fik isen til at pakke sammen.

Lørdag den 7. juli blev catalinaen gjort klar til en lang isrecco for regning KGH, og



vi lettede kl. 10.45 og satte kursen nordpå til slædepatruljen Sirius' base i Daneborg, hvor vi foretog et drop af post til slædepatruljens folk. Det var en stor oplevelse at flyve op langs kysten, hvor jeg kunne genkende mange af stednavnene fra alle de grønlandsbøger jeg havde læst, og som var skrevet af slæderejsende lige fra

Knud Rasmussen til Ejnar Mikkelsen. Når vi fløj med catalina var vores pladser agterude i blisteren, hvorfra der var god udsigt i alle retninger, og vi var

forbundet med intercom, så vi kunne følge kommunikationen om bord, og vi kunne desuden få oplysninger om vores position og kurser fra navigatøren. Her sad vi så og tegnede vore iskort, iført varmt tøj, for der var koldt ude i blisteren. I blisteren var der også en lille tragt på en slange, der førte ud i det fri, og her kunne vi lade vandet, når det blev nødvendigt. Efter hver flyvning udfærdigede vi et meget omfattende telegram med alle vor observationer til KGH, som så kunne videregive dem til skibene. Vi kunne på denne flyvning konstatere, at fastisen stadig lå langs kysten op til 7 sm øst for Bontekoe og Hold with Hope, og i Fosterbugten var fastisen endda meget solid. På grund af lave skyer og tåge blev observationerne dog noget sparsomme, men vi kunne da konstatere at iskanten gennemgående lå 150 til 160 sm øst for kysten, og nord for 75° var conc 9 til 10 med mange store flager og ismarker. Dette var altså, hvad vi senere kunne forvente af is nede på vore breddegrader. Der var endnu ingen tegn på afsmeltning fra fjordene oppe omkring Nordostrundingen, hvor vi landede efter en flyvetid på 8t 30m.

På Station Nord fik vi en meget fin modtagelse, de var jo ikke så vant til at få gæster fra Danmark. Basen og vejrstationen blev forsynet fra Thule airbase, og disse forsyninger kom med amerikanske fly. Basen havde nemlig stor betydning især for amerikanerne på grund af de vejrdata, som stationen indsamlede, men også den civile luftfart, havde stor gavn af de meteorologiske data, de indsamlede. Det var også helt rart at få en middag, der ikke kom ud af en konservesdåse. De næste to dage var vejret for dårligt til isrecco, så vi fik



lejlighed til at se os grundigt rundt på Station Nord, som er en militær station beliggende på Prinsesse Ingeborg Halvø i Kronprins Christians Land i det nordøstlige Grønland på position 81°36' Nord 16°40' Vest. Station Nord er den nordligst beliggende fast bemandede lokalitet på Grønland kun 924 km syd for Nordpolen og 1700 kilometer nord for polarkredsen. Området er et kommunefrit område under Grønlands Nationalpark. Længere mod nord ligger kun de arktiske

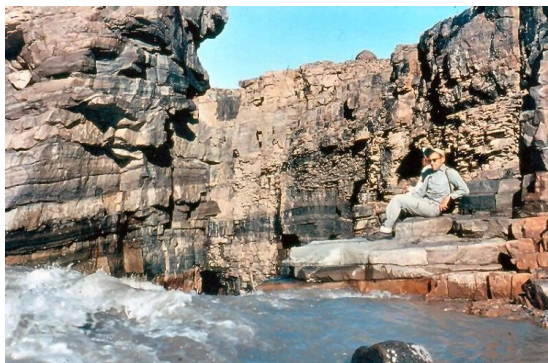
forskningsstationer Brønlundhus og Kap Harald Moltke ved Jørgen Brønlund Fjord i Pearyland. Stationen er en af fire permanente bosættelser i nationalparken, de andre er Mestersvig, Danmarkshavn og Daneborg. Stationen virkede som nødflyveplads og vejrstation for amerikanske fly stationeret på Thule Air Base, og senere for civile fly på polarruterne. Den daglige drift af stationen bliver varetaget af Grønlands Tekniske Organisation (teletjenesten). Station Nord blev i øvrigt nedlagt som civil station i 1972, men genopstod som militær station i 1975. I de mellemliggende år havde stationen henligget ubeboet. Der er 35 bygninger og en 1800 m lang landingsbane. Den daglige drift af stationen varetages nu af fem mand rekrutteret blandt forsvarets tre værn. Men i 1962 var der betydelig flere. Tjenesten på Station Nord er under normale omstændigheder på 26 måneder. Stationen kan kun nås med fly, da isbarrierer blokerer søvejen. Sirius-patroljen der har hjemsted i Daneborg anvender Station Nord til støtte under patruljering i Nordøstgrønland. Stationen anvendes desuden af forskere, som indgangsportal til videnskabelige ekspeditioner i Nordøstgrønland.

Tirsdag den 10. juli lettede vi igen kl. 11.30 og fløj ud til iskanten, der lå på 00, 3 østlig længde. Vi fortsatte ned til Danmarkshavn, hvor vi også foretog et postdrop, inden vi genoptog isrecco. Drejede igen ind mod land og landede på vandet ved Daneborg, hvor vi snakkede med slædefolkene og medtog en af Siriusfolkene inden vi satte kursen hjemover via Loch Tyra og ind gennem Sofia Sund for at bedømme isens beskaffenhed i fjordene. Vi landede i Mestersvig kl. 20.30. Vi havde kunnet observere, at der nu var gang i sagerne, og i mange af fjordene i vort område var afsmeltningen i gang med mange revner.

Onsdag fortsatte vi med vedligehold i letskyet vejr og for torsdag planlagde vi en båke og fjordrecco, som dog blev aflyst på grund af tåge, som senere gik over i regn. Catalinaen fik hentet en Siriusmand på Ella Ø, da han også skulle på "tandlægebesøg" til Reykjavik. Vejret var heller ikke egnet til isrecco fredag, men sidst på dagen kunne catalinaen dog afgå til Island med "tandlægegaster" og for reparation af deres radar. Selv om vi udførte mange vedligeholdelsesarbejder, brugte vi også mange timer på at drage ud i fjeldene på nogle meget spændende ture, for at kigge på de mange kløfter med rivende strømme, og nu begyndte de mange blomster også at komme frem i tusindvis. Vi medbragte lange stager på disse ture, så vi ved hjælp af dem kunne springe over de mange vandløb nede i

morænelandskabet. Kaj havde en forkærlighed for at trille store sten ned ad skråningerne. Lørdag startede med lørdagsrengøring i huset, men vi havde bestilt Dornieren til den tidligere planlagte båke og fjordrecco. Vi lettede kl. 14.33. Fjordisen fra Kap Simpson lå ret solid helt ind til Menander øerne, men den første tværgående revne i fjordisen så vi inde ved Archer øerne og en lidt mindre ved Ramsskær. Langs Scoresby Land og ind til Segelselskabets Fjord var der en del landbræk samt en del afsmeltning fra de mange elve. Længere inde var isen i det store hele brækket op med store tværgående revner, samt stor afsmeltning og landbræk. Endnu længere inde i fjordsystemet ved Narhval Sund og Kempe Fjord var der så godt som isfrit, og her fik vi også et godt kig på den imponerende Ella Ø, der var en af baserne for Sirius. I Vega Sund var isen brudt op, men jo længere østpå vi kom desto mere fast og solid blev isen. Ude ved Nordenskjolds Ø var der svær vinteris med mange polarisflager. I hele Foster Bugt var der også meget svær vinter og polaris, mens Sofia Sund så ud til at være isfrit. Syd for Bontekoe øen var der et 2 sm bredt landvand med conc 6-7. Vi landede igen kl. 17.43 efter 3t 10m flyvetid. Hele dagen havde det været skyfrit med en svag vind fra SØ. Det havde været en meget spændende flyvning, og med dornieren kunne vi gå helt ned, så vi kunne bedømme isens kvalitet. Det havde også været en stor oplevelse at flyve rundt i fjordsystemet i det område vi benævner Staunings Alper, nogle imponerende fjelde.

Søndag holdt vi fridag, og den blev benyttet til en lang tur op i fjeldene med de mange slugter og rivende vandløb, og nu var der også rigtig gang i den



overvældende bløstervækst. Var også sammen med besætningen fra catalinaen i deres hus, der blev kaldt "Terningen". Mere vedligehold mandag, men tirsdag var vi oppe i minebyen for at få et bad. Her havde de en isbjørneunge gående, som grønlanderne fra Scoresbysund, havde forsøgt at sælge, efter de havde skudt moderen. Det slap de

dog ikke helt billigt fra.

Onsdag var vi med på en tur op til Daneborg med forsyninger, og vi havde et ophold på ca. en time inden turen gik tilbage til Mestersvig. Men allerede kl. 16.56 startede vi igen på en langrecco, som varede 9t 10 m. Allerede næste dag var vi igen på en længere isrecco for norske Polarbjørn, som skulle ind til Scorebysund med forsyninger. Flyvetid 8t 25m. Det var mange og meget spændende timer, vi tilbragte i flyene. Da vi endnu ikke havde fået skib ind, kneb det med brændstof til catalinaen, og vi blev derfor nødt til at tage en tur over til Reykjavik fredag den 20. juli. Vi landede efter en flyvetid på 3t 50m, men undervejs havde vi da også foretaget isrecco, hvor vi fra Kap Brewster fløj i SØ-lig retning og observerede mange sejlbare render, selve iskanten lå ca. 85 sm ud for Kap Dalton, og iskanten fortsatte sydover i samme afstand fra kysten, hvor isconc var omkring de 6.

Efter landing i Reykjavik kl. 15.44 kørte vi ind til byen, hvor vi fik værelser på byens gamle fornemme hotel Borg i byens centrum, og til aften fik vi en rigtig god middag, og piloterne fik en fest ud af det. Næste dag var vi rundt for at kigge på byen, og vi besøgte også rederiets agent for at hæve penge. Her i Reykjavik var det nærmest hedebløge, så vi nød tilværelsen, men kl. 14.18 lettede vi igen med kurs mod Mestersvig, hvor vi landede kl. 18.46. Isen lå stort set som den foregående dag. Søndagen holdt vi fri, indtil der kom et ønske fra Polarbjørn om isrecco, de lå nede ved Kap Brewster ved Scorebysundfjorden. Han kunne ikke komme videre, da vinden havde drevet isflager og marker sammen, så han ikke kunne komme op mod Kap Tobin. Vi lettede kl. 19.15, men det var helt tydeligt, at vi ikke kunne hjælpe ham, men vi lovede at komme ud igen næste dag. Vi landede igen kl. 22.45, men vi havde dog også observeret at den stride blæst fra øst var begyndt at brække isen op i Kong Oscars Fjorden helt ud til Drømmebugten. Mandag morgen kl. 8.53 fløj vi så med dornieren ned til Polarbjørn.

Isen lå stadig tæt helt op til Kap Tobin. Den store ismark, som lå helt ned til Kap Brewster så dog ud til at ville slippe i løbet af et par timer, så vi bad Polarbjørn selv holde øje med udviklingen og gå op langs vestkanten af ismarken, når det blev muligt. Vi fløj derefter ind til Scorebysund, hvor Nella Dan lå, og de meddelte, at de ville være udlosset næste dag. Vi fortsatte op langs Liverpool Land til Bontekoe for at foretage en fjordrecco. I Sofia Sund var isen brækket ud til Robertsons Ø, Vega Sund ud til Kista Ø, så den stride østenvind havde alligevel

haft en god virkning, så det ville ikke var længe, inden fjordene kunne besejles. Landede igen kl. 13.03 efter 4t 10m flyvetid.

Senere kørte vi ud i terrænet med Jeepa Dan, men kom ud i et sumpet område, hvor Kaj tidligere havde siddet fast, men med hjælp fra stationens Unimoc kom vi fri igen, hvorefter stationslederen inviterede på middag, da han fyldt 37 år. En meget fin fest. Vejret var for øvrigt også fint med skyfri himmel og svag vind. Næste dag fik vi en meget kraftig føhnvind som fik temperaturen op på 19°. Det var i øvrigt altid en fornøjelse at blive inviteret til middag på stationen, som kunne byde på mange herligheder.



Onsdag den 25. juli fløj vi med dornieren på Isrecco for Polarbjørn, som var afsejlet fra Scorebysund kl. 13.30, og vi fik han lodset ud, hvorefter han kunne klare sig selv. Vi var en tur inde over land, hvor vi kiggede efter moskusokser, og vi fandt da også et par flokke, men ellers fortsatte vi med isrecco nordpå til Foster Bugten, hvor isen efterhånden var ret rådden. Vi landede kl. 21.06 efter flyvetid på knap 7 timer. Vi havde inviteret familien Nyholm på brunkål, selv om det blev lidt sent, men det tog vi os ikke videre af, da det jo var lyst døgnet rundt.



Nyholm var leder af minen, som nu kørte på sidste vers, men man var begyndt at søge efter mineraler længere inde i landet ved nogle store gletsjer. Kl. 11.22 landede flyvevåbnets C-54 med Eske Bruun, som skulle på inspektion. Vi lettede med catalinaen kl. 17.10 lastet med

cement og nogle arbejdere, der skulle til Daneborg for at udføre en del anlægsarbejder for Sirius. Vi kunne observere at landvandet nu bredte sig fra Foster Bugt og ned i sydøstlig retning, og nu var Kejser Frantz Josephs Fjord og

Vega Sund sejlbare. Allerede kl. 23.46 startede vi igen catalinaen og fløj på en langrecco ud over isen for at undersøge iskoncentrationerne, som i det store hele lå på 7-9, men med store sejlbare render. Ude ved iskanten søgte vi efter steder, hvorfra det ville være bedst at gå ind med skibene for at få forbindelse til renderne. Helt oppe fra Bass Rock og ned forbi Kap Brewster var der sejlbart landvand. Vi landede igen i Mestersvig kl. 7.33, hvorefter vi gik i gang med at udfærdige det omfattende telegram, hvorefter skibene selv kunne tegne deres iskort. Derefter kom vi endelig til køjs, og vi sov da også lige til kl. 17.

Jeg døjede fortsat med ondt i halsen, så lørdag var jeg oppe hos Nyholm for at blive penslet i halsen og fik da også nogle penicillinpiller. Kl. 11 landede c-54 igen med flere materialer og arbejdere til Daneborg, og så fik catalinaen travlt og foretog tre flyvninger op til Daneborg, og jeg tog med på den sidste for at foretage isrecco, men isen var i det store hele uforandret, da det var rolige vindforhold. Søndagen tilbragte jeg i sengen for at slippe for det fordømte halsonde. Sidst på dagen kom der regn, og derfor blev ankomsten af et charterfly udsat. Vi gik i gang med at lave iskort. Mandag regnede det hele dagen og alle flyvninger blev udsat, og det vejrlig fortsatte også om tirsdagen. Om aftenen var vi inviteret til spisning og badning i Minebyen, og hen ad midnat begyndte det at klare op. Onsdag var det heldigvis skyfrit, men runwayen havde fået så meget regn, at fly ikke kunne lande. Vi spiste hos stationslederen, hvorefter vi kørte op til Minebyen, hvor der var film. Der kom telegram om, at Varla Dan var afgået København.. Torsdag var alle flyvninger stadig aflyst på grund af runwayens tilstand, så vi kørte ud for at tilse havnebåkerne ved Nyhavn, så vi var klar til at modtage skibe. Fredag var jeg igen hos lægen oppe i minebyen, men nu var der heldigvis både solskin og varme.

Runwayen var igen brugbar, så kl. fire om morgenen landede charterflyet fra Island, og med det var vores kontormand Hans Mathisen, direktør Brinck og chefredaktøren fra Berlingske, Therkild, der var på kort besøg. Flyet havde også havnearbejdere med, som skulle laste skibene. Charterflyet lettede igen kl. godt 6, hvorefter Kaj, Mathisen og jeg vandrede op til minebyen, hvor vi blev godt beværtet. Sol og dejlig varme. Om søndagen modtog vi det første telegram fra Varla Dan med deres position, hvorefter vi planlagde isrecco, som dog måtte opgives på grund af oprækkende uvej. Inden uvejret lukkede flyvepladsen, nåede Cat 862 dog at lande med ny flybesætning med skipperen POL, desuden

kom også stabschefen fra Grønnedal samt operationsofficeren fra Værløse på besøg. Ved 17-tiden kom stormen med nordlig vind samt regn. Oppe over 1000 fod var der sne. Vi var ret bekymrede for den kraftige vind der kom fra NØ, for den ville få isen til at pakke sammen, også ind mod kysten.

Mandag var vejret stadig dårligt med kuling fra NØ, så vi kørte op til minebyen, hvor vi fik fat i noget træ, så vi kunne lave skodder til vores hus. Telegram fra Kista Dan, som nu også var ved at være oppe ved iskanten. I sejladslederhuset fik vi besøg af den nye chefpilot (POL) samt stabschefen til kaffe, og de inviterede os til fødselsdagsfest i Terningen. Tirsdag den 7. august lettede vi med cat 862 kl. 8.16 for at flyve op til Daneborg med vore gæster, vejret artede sig dog således, at vi ikke kunne komme længere end til Trail øen. Vi fløj i stedet ind til Siriusbasen på Ella Ø, hvor vi landede kl. 9.21. Her besøgte vi så basen og husene, som Sirius benyttede og vi var også lidt rundt på klippeøen, hvor det var muligt. Vi afgang igen kl. 15.47 og landede en halv time senere i Mestersvig.

Efter den smule jeg fik set af isen, skønnede jeg, at iskoncentrationen var betydelig mindre end vi havde frygtet efter stormen. Kaj var blevet hjemme, og da forholdene tillod det, startede han med Dornieren kl. 15.20 ud mod Varla Dan og Kista Dan.. Der blev fundet tilstrækkelig med render, der førte ind mod Scoresbysund, så Kista kunne sendes ind. Men da der ikke var landvand op langs Liverpoolkysten, fik Varla besked på at fortsætte nordpå langs iskanten. På grund af vejret fik Kaj ikke sigtet Varla Dan, så de returnerede til Mestersvig, hvor de landede kl. 20.10. Om aftenen havde vi besøg af flyverne i sejladslederhuset. Nu var vi jo så heldige at have Mathisen, som tog sig af forplejningen, når vi var ude at flyve.

Onsdag var der regnbyger og lave stratuskyer hele dagen. Varla Dan stævnede stadig nordpå ude ved iskanten, mens Kista Dan var kommet velbeholden til Scoresbysund. Kl. 13.52 afgang catalinaen til Reykjavik med vore gæster, mens vi afgang på isrecco med Dornieren kl. 16.37 for at assistere Varla Dan. Fra Bontekoe øen gik vi ud i østlig retning, hvor vi observerede en del sejlbare render, men længere ude blev conc helt op til 9-10 med mange store marker og isflager. På grund af de lave skyer lå vi med flyvehøjder mellem 400 og 1500 fod, men alligevel blev det kun til sporadiske kig ned gennem skyerne. Varla Dan blev ikke observeret, så vi returnerede og landede igen i Mestersvig kl. 20.37. Torsdag var

vejret uændret, og der var ingen tegn på opklaring. Varla Dan meddelte, at de var gået ind i isen, hvor de lå i en stor våge, hvor der var roligere end ude i frit vand. C-54 var lettet fra Island, men måtte vende om på grund af runwayens tilstand i Mestersvig

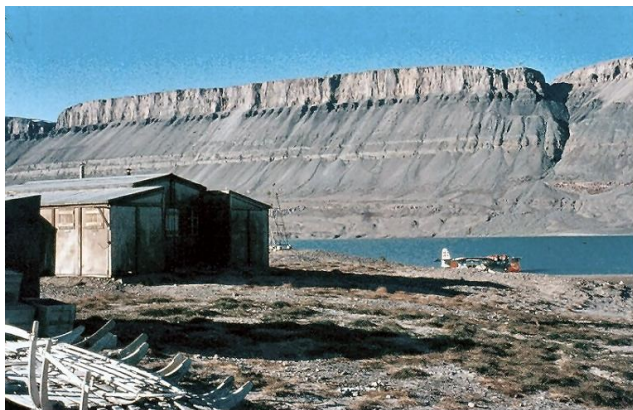
Fredag regn det meste af dagen, dog med nogen opklaring over kysten hen mod aften. Skibene melder om fortsat tæt tåge. Varla Dan lå fortsat i sin våge, mens Thala Dan fortsatte op langs iskanten for at komme op til Varla. Her på stationen fik vi besøg af en drivvåd Oluf Jensen, som var spadseret herved fra minebyen på 2 timer. Han kom til hæfterne igen efter at have fået noget tørt tøj på samt et par snaps, frisk sællever og en middagsøvn. Kørte ham senere tilbage til minebyen, hvor vi så også fik os et slag billard. Lørdag var det heller ikke flyvevejr, men Thala Dan var gået ind i isen og havde kurs op mod Bontekoe. Varla Dan fortsat ude i nærheden af iskanten. Der var således ikke meget vi kunne gøre, så Mathisen benyttede lejligheden til at gå ud til nogle elve for at fange laks til vores middagsbord. Dornieren var kommet af sted til Malmbjerget, hvor den landede efter flere forgæves forsøg. Vi sendte telegram til catalinaen om at returnere til Mestersvig. Fra Narsassuak littede et islandsk fly for at foretage en isrecco af hele østkysten op til Station Nord.

Søndag fik vi opklarende vejr, og catten afgik fra Keflavik for at flyve til Daneborg og derefter Mestersvig. Dornieren var vejrfast på malmbjerget, så vi på et tidspunkt stod uden flymulighed, men den kom dog tilbage sidst på eftermiddagen. Ved 20-tiden landede NED med cat 861, de samlede deres ting sammen, tankede op og gjorde klar til at flyve tilbage til Keflavik med Jens fra Sirius, som skulle under lægebehandling. Jeg tog også med for at foretage isrecco undervejs. Mandag morgen landede vi i Keflavik kl. 0.32 efter en mellemlanding i Reykjavik for at sætte Jens af. Undervejs havde vi været ude ved Thala Dan, men der var meget dårlig sigt, så vi var ikke til særlig megen hjælp. På Keflavik aftalte vi afgang til Station Nord senere på dagen, hvorefter vi fik os en lille en på øjet.

Afgang fra Keflavik kl. 17.53 med ny besætning under FL1 Willumsen. Fra Isafjord fløj vi mod Kap Brewster og derefter langs kysten op mod Station Nord. Der var nu igen landvand fra Kap Tobin op til Gael Hamkesbugten, og det skulle således være muligt at få Thala Dan op til Daneborg. Thala Dan var i løbet af dagen lodset ind til Fosterbugten af Kaj, der havde været ude med Dornieren. Nord for

Daneborg var det ret meget underskyet, men det blev dog observeret at isen bag Store Koldewey var brækket op og lå med conc på 7-8. Fra Danmarkshavn gik vi over land og var inde og se på Lambertsland, hvor Brønlunds grav findes. Fra København havde vi medbragt en mindetavle, som gerne skulle sættes op ved graven. Mindetavlen var skænket af Knud Lauritzen. Vi forsøgte flere gange senere at lande på stedet, men til sidst valgte vi at droppe mindepladen fra luften, og den blev senere sat på plads af siriusfolkene. Vi var også inde for at kigge på Romer sø og Centrumsøen i Kronprins Christians Land, hvor vi skulle udlægge depoter til Sirius i de tidligere norske fangsthytter. Tirsdag morgen kl. 2.38 landede vi Station Nord efter samlet flyvetid på 8t 45m, og vi havde haft fint vejr hele vejen. Herefter fik jeg travlt med at sende telegrammer til diverse myndigheder. Det islandske fly holdt der stadig, og jeg aftalte med dem, at de på deres returrecco med SOLFAXI skulle følge iskanten, når de senere på dagen igen fløj sydpå.

Vi lettede igen kl. 15.37 og fløj op til Brønlundfjorden, hvor vi landede kl. 17.01.



her gik vi så op til Siriushytten, hvor vi udlagde forsyninger til den kommende vinter. Brønlundfjorden er en sidefjord til Independence Fjorden i Peary Land, og det er den nordligste af Siriushytterne. Disse hytter, som blev anvendt af Sirius, var alle gamle norske fangsthytter, og det var meget spændende

at besøge disse steder. Her oppe i det yderste nord, var der ikke en isflage at se, og det omgivende landskab var helt uden sne, hvilket sikkert skyldtes det meget tørre klima. Kl. 20.19 lettede vi igen, fløj rundt i området ude ved kysten og landede igen to timer senere på Station Nord, hvor vi fik noget at spise samt kaffe. Næste dag var der både sne og tåge, så der blev ingen flyvning, og vi fordrev tiden med billard.

Landskabet i dette område var ikke særlig spændende, da det var fladt morelandskab der lå op til Flade Isblink. Torsdag var der stadig sne og tåge, men

hen under aften klarede det noget op, så vi lettede kl. 22.58 og fløj over til Romersø, men landing var ikke mulig på grund af lave skyer og nyis. Fløj videre til Centrumso, hvor vi landede lidt over midnat og udlagde depot til Sirius. Efter denne operation fløj vi videre til Lambert Land, for vi ville gerne have afleveret mindepladen ved Brønlunds grad, men her var landing også umulig på grund af isflager og nyis, så vi vendte tilbage til Station Nord, hvor vi fik sovet. Efter at have fået noget at spise lettede vi igen kl. 15.13 og fløj langs kysten ned til Danmarkshavn. Inde i Dovebugten ved de mange småøer, var der kun lidt is, men længere ude i bugten omkring conc 8, men det ville være muligt at besejle Danmarkshavn ved at følge kysten rundt i bugten. Fortsatte ned til Haystack og langs Hochstetter Land ned i bugten, der var conc 6-9 men med mange render conc 2.

Nede ved Kap Broer Ruys 11 sm fra land fandt vi Thala Dan, og han fik lodshjælp i en times tid, da et par store isflager havde spærret hans adgang til landvandet. Herefter fik han mine meldinger om isforholdene, så han selv kunne fortsætte sejladsen videre nordpå. Vi landede i Mestersvig kl. 23.33 efter at have fløjet i 8t 20m. Herefter var der flere timers arbejde med at skrive telegrammer og tegne iskort, og kl. 5 var vi nede og se Varla Dan og Anita Dan komme ind til Nyhavn, hvor de ankrede op. Herefter gik vi til køjs og sov lige til kl. 11, men allerede kl. 13 lettede vi igen med DO-28 for at gå til assistance for Kista Dan, der lå nede ved Kap Swainson ved Scorebysundfjorden, og da de var kommet godt ind i isrenderne fløj vi ud til Frida Dan, der lå 34 sm vest for Kap Brewster. Landede igen kl. 17.35. Kl. 19 var vi oppe i Minebyen med Jeepa Dan for at køre gæster ned til havnen, hvor de skulle ud for at bese Thala Dan samt have et par cocktails, inden vi sejlede over til Anita Dan, der bød på middag, og det blev der en rigtig god fest ud af, og vi nød i særlig grad den gode middag med masser af kød og friske grønsager. Lastningen af skibene var i fuld gang fra de fyldte pramme, der af motorbåde blev slæbt ud til skibene. Det blev meget sent inden vi kom til køjs søndag morgen.

Det med tiderne kunne godt være lidt vanskeligt, da det jo var lyst døgnet rundt. Kl. 13 var vi til søndagsmiddag om bord på Anita Dan, Hamburgryg med grøntsager, som vi senere omdøbte til husmoderens fridag, for alle, der havde mulighed for det, var i land for at udforske den grønlandske natur, og denne ret kunne koksmaten selv lave, mens kokken holdt fri. Efter middagen lavede vi en

sightseeing tur til flyvepladsen og Minebyen, hvor vi spiste middag om aftenen. Aftenkaffe om bord på Thala Dan.

Mandag den 20. august sagde vi farvel til Anita Dan inden vi med DO-28 fløj på isrecco til Kista Dan, der var kommet op til Kap Topham på Liverpoolkysten, og senere ud til Frida Dan. Som gæster på flyveturen havde vi Capt. Møller Pedersen og 1. stmd. Sørensen fra Varla Dan. Landede igen kl. 14.30, hvor Mathisen havde lavet frokost til os og vore gæster. Senere fik vi et bad på Varla Dan, og kaffen fik vi om bord på Thala Dan hos Capt. Nielsen, som også havde sin kone med på rejsen. Tilbage i sejladslederhytten serverede Mathisen en romgrog fra den 90 procent Lemon Harth. Det var stadig flot vejr og vi sov godt. Tirsdag den 21. august var vi ude ved Thala Dan for at sige farvel, og de afsejlede kl. 13.15, mens vi spiste middag om bord på Varla Dan, som derefter gik længere ind og begyndte at losse forsyninger til Stationen og Minebyen. Vi fik også vort grej bragt i land, kørte hjem med de friske forsyninger, som blev lagt på plads. Der var lave skyer og tåge, så det var ikke muligt at flyve.

Nella Dan afgang nede ved Kap Tobin, og ude ved iskanten var Magga Dan gået ind i isen, og dermed havde vi 7 JL-skibe i området. Status var nu at Kista Dan var ankommet Ella Ø via Kong Oscars Fjorden, Anita Dan og Thala Dan var udsejlet i SØ-lig retning, Nella Dan arbejdede sig op langs Liverpoolkysten, mens Frida Dan og Magga Dan arbejdede sig ind mod Kap Topham. Tilbragte en rolig aften hjemme i sejladslederhuset. Onsdag ankom Kista Dan til Nyhavn kl. 01. Senere på morgenen meldte Nella Dan, at de lå nede ved Kap Wardlaw, men på grund af svær isgang kunne de ikke komme videre. Anita Dan og Thala Dan lå ude i nærheden af iskanten, mens Magga Dan og Frida Dan lå i nærheden af Kap Gregg. Der var regn og slud samt nordlig kuling ude i området. Om bord på Varla Dan måtte de indstille losningen ved 17-tiden på grund af svær dønning. Kl. 22.45 var Anita Dan ude af isen og en time senere var også Thala Dan ude. Vi var dog ret bekymrede for Nella Dan, der var i drift med isen

Næste morgen var det stadig ikke muligt at flyve, så vi talte mængden af koncentrat op nede på havnen, hvorefter vi gik i gang med at male inde i sejladslederhuset, og vi påbegyndte også pakning af gods, der skulle sendes hjem med skib. Nella Dan meldte at de lå i svær ispres ned ved Kap Wardlaw, og kl. 20 meldte Capt. Pedersen, at isen havde grebet fat i roret med så stor kraft at

styremaskinen var vredet af fundamentet, at skibet stadig var under hårdt pres og blev drevet ned mod Carlsbergfjorden. Ved 22-tiden var presset dog slækket noget, maskinfolkene havde fået styremaskinen bakset på plads, så det igen var muligt at styre skibet. Magga Dan og Frida Dan var begge i drift langs Liverpoolkysten

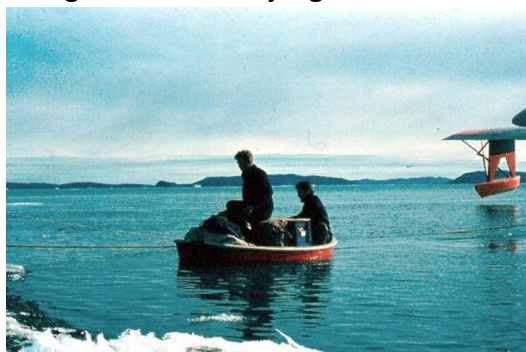
Fredag var Nella Dan fortsat under stærkt ispres nede ved Kap Fletcher med fare for at blive presset ind i Carlsberg fjorden, mens Magga Dan og Frida Dan var i drift ude ved Kap Brewster, og inde ved Ella Ø afventede Kista Dan isrecco for at kunne sejle op til Daneborg. Der var stadig en nordlig kuling med sne og slud samt lave skyer. Kl. 11.26 til 12.21 gik vi på vingerne med catalinaen for at yde



assistance til Nella Dan, men måtte vende om ved Kap Brown på grund af ringe sigtbarhed og meget lave skyer. Ankomsten af et ventet charterfly blev udsat på grund af vejret. Lørdag lå Nella Dan på samme plads nede ved Carlsberg Fjord, men nu var ispresset aftaget, og der var ikke længere overhængende fare for skibet. Magga Dan lå nede i Scorebysund Fjorden i svær is. Frida Dan lå stadig ude ved Kap Brewster og Kista Dan afventede stadig isrecco. Kl. 14 var Varla Dan tillastet ned 2553 tons zinkmalm. Hen under aften forventedes der en opklaring, og catalinaen blev gjort klar. Kl. 13.26 kunne vi lette, og i første omgang gik turen ned til Nella Dan i Carlsbergfjorden, men her var der kun at afvente, at isen ville sprede sig med den aftagende vind. Herefter fløj vi coastwise nordpå mod Daneborg. I Foster Bugt kunne vi observere god slæk i isen, og derfor sejlede Varla Dan ud gennem Sofia Sund for at udnytte denne slæk, da de afsejlede kl. 20.50 fra Nyhavn. Da sigtbarheden efterhånden forsvandt landede vi igen i Mestersvig kl. 18,29. Om aftenen spiste vi om bord på Kista Dan.

Søndag den 26. august skulle catalinaen på depotudlægningsstur til Hvalrosodden, og her tog jeg med, mens Kaj ydede assistance til skibene med Dornieren. Fra Kap Borlase Warren til Shannon øen i den nordlige Hochstetter Bugt i Shannon Sund op til Haystack var der masser af åbent vand med conc fra 140

1-3, mens der nord for Haystack op til Besselfjorden var conc omkring de 8 dog med tegn på at isen snart ville slække op. den vestlige Dove Bugt fandt vi conc 1-4 mens conc øst for Orienteringsøerne var 7-8. Med andre ord var der ret gode muligheder for besejling af Danmarkshavn. Vi landede en lille km syd for



Siriushytten i Dovebugten, hvorefter vi fik forsyningerne bragt i land og med en kærre trukket det hele op til fangsthytten, hvor det blev lagt på plads. På hjemvejen var vi rundt Varla Dan, men på grund af begyndende tåge kunne jeg ikke fortælle ham, at de kunne fortsætte i SØ-lig retning, da der i den retning fandtes mest slæk

vand, og der blev observeret isreuder med conc 1-4. Iskanten observeret på 7154n 1610v og 7146n 1735v.

Vi var startet fra Mestersvig kl. 9.07 landede Hvalrosodden kl. 1327 med afgang igen kl. 15.58. Landede i Mestersvig kl. 20.51. Samlet flyvetid 7t15m. Fik en gang kold kylling ved hjemkomsten, hvorefter der blev skrevet telegrammer. Kaj havde været nede ved Nella, Magga og Frida Dan og for dem alle var ispresset aftagende, men der var endnu ingen mulighed for at arbejde sig nordover. Hen under aften var der opklarende vejr, og der viste sig åbninger fra Kap Biot og ned mod Kap Wardlaw. Mandag arbejdede Magga Dan sig op mod Kap Tobin, mens Frida Dan var på vej op mod iskanten, og de fik besked på at gå op mod iskanten på 7133n 1730v, hvor Varla Dan var gået ud kl. 15. Nella Dan havde i dagens løb arbejdet sig ind mod Kap Biot, hvor den afventede at isen skulle slække op. Kista Dan lå stadig i Nyhavn.

Fra morgenstunden tegnede vejret fint, men kort tid efter sank skyerne ned til omkring 1000 fod. Fra Minebyen meddelte de, at deres flyveplads lukkede på grund af tåge og sidst på eftermiddagen blev også Mestersvig nødt til at lukke helt ned. Kaj og jeg benyttede os af lejligheden til at køre op i Minebyen for at få et bad, mens Hans Mathisen blev hjemme, da han havde fået en maveforgiftning. Tirsdagen startede med tåge og lave stratusskyer, men en opklaring ventedes senere på dagen, så vi fortsatte med vores malerarbejde samt andre huslige pligter. Kaj tog med DO-28 ned til Magga Dan og fortsatte

derefter ud mod Frida Dan, men de blev kaldt tilbage til Mestersvig, hvor der var tiltagende tågedannelser. Ved 20-tiden ankom Nella Dan til Nyhavn, og vi var om bord på Kista Dan, hvor vi planlagde onsdagens isrecco.

Onsdag var det rimeligt flyvevejr, og Kaj tog på isrecco med catalinaen op til Danmarkshavn og med om bord på denne flyvning var også de to kaptajner, som hermed selv kunne danne sig et indtryk af isforholdene. Jeg selv tog med DO-28 på isrecco for Frida Dan, og med om bord havde vi 1. styrmand fra Kista Dan og 2. styrmand fra Nella Dan. Lettede kl. 11. Fra Kap Simpson fløj vi op til Kap McClintock og derfra ud mod Frida Dan på pos. 7134n 1803v. Vi fik ledt Frida Dan ind i isen med besked om at sejle ind mod Kap McClintock. Ude ved Frida Dan fik vi imidlertid svære overisninger på vingerne, og vi kunne ikke komme op over skyerne, hvilket gav sved på panden til piloten, så vi satte straks kursen ind mod kysten, hvor temperaturen var højere, og efterhånden røg isen også af vingerne uden at anrette skader. Magga Dan lå nede ved Kap Brewster med masser af åbent vand, så de ønskede ikke isrecco, og allerede ved midnatstid var de ude



ved iskanten og kunne sejle sydover. Vi fortsatte vores flyvning ind gennem Scoresby Sund til Sydkap og Malmbjerget, hvor man havde fundet andre mineraler og nu var de i færd med at beregne, om det kunne betale sig at udvinde disse. Vi fik også øje på en lille flok moskusokser. Vi landede i Mestersvig kl. 15.25,

og de to styrmænd havde heldigvis ikke opdaget, at vi havde haft problemer med overisning af vingerne. Kl. 20.30 var hele luftgruppen og vi selv inviteret ud Nella Dan til middag samt rundvisning på skibet. En rigtig god aften som vi sluttede derhjemme med en nightcap inden vi fandt køjen.

Torsdag kom med klart og skyfrit vejr fra morgenstunden og catalinaen gik på depotudlægning fra Daneborg, mens Kaj og jeg tog på isrecco med DO-28 for Frida Dan, der lå 6 sm øst for Kap Mackenzie, desuden fik vi et kig på Foster Bugt for Kista Dan og Nella Dan, som var afgang fra Nyhavn kl. 5 om morgenen, men

der var stadig ingen landvand fra Broer Ruys og nordpå. Frida Dan blev lodset op mod render, der havde forbindelse til den sydlige Foster Bugt. Landede igen kl. 16.25. Fredag fløj vi fra Minebyen kl. 6.10 med DO-28 for at assistere Magga Dan og Frida Dan med isrecco. De arbejdede sig op mod slækken, der strakte sig fra Kap Mackenzie i SØ-lig retning. Fik ledt begge skibe ind i Foster Bugt. Var derefter oppe ved Nella Dan og Kista Dan, der lå lidt norden for Broer Ruys bag nogle meget store ismarker fra fastisen. Fik ledt dem op i en rende ved Arundels Ø, men de måtte flere steder afvente, at et par store ismarker skulle drive fra hinanden, men de "puslede" med det. Landede igen i Minebyen kl. 10.10. Kl. 20.30 ankrede Frida Dan op i Nyhavn og kl. 21 ankrede også Magga Dan i Nyhavn. Det havde været klart vejr og solskin hele dagen.

Lørdag den 1. september meldte Kista Dan, at de var ankommet til Daneborg kl. 10.05 og Nella Dan ønskede yderligere isrecco nordpå, og de lå ved Borlase Warren med conc 4-6, en koncentration der strakte sig op til Bass Rock, i Hochstetter bugt var der kun conc 1-2. I Shannon Sund var der landvand helt op til Haystack, hvorefter der var svær is med conc op til 9, dog med sejlbare render mellem de store flager eller ismarker. I Dove Bugt og op til Danmarkshavn fandt vi conc 4-7. Efter disse meldinger til Nella Dan returnerede vi til Minebyen og landede kl. 18.20, hvor vi så også var heldige at blive inviteret på frikadeller, inden vi vendte tilbage til sejladslederhytten for at skrive telegrammer.

Søndag var der igen langrecco til Dove Bugt med DO-28, afgang kl. 8.30. Nella Dan behøvede assistance gennem det vanskelige stykke oppe ved Haystack og op gennem Store Bælt, som var farvandet inden for Store Koldewey. Nella Dan kom igennem og DO-28 kunne vende hjem. Spiste til frokost på Frida Dan, hvorefter vi kørte turister op til elven, og til aften var der middag om bord på Magga Dan med gæster fra Frida Dan og Minebyen. Nella Dan ankom til Danmarkshavn kl. 19.30. Mandag var der isrecco for Frida Dan med afgang med DO-28 kl. 10.25. Fra Kap Mackenzie og ud mod iskanten som var ude på 1730 v.lg.. Der var områder med conc 8-9, men nu var det hovedsageligt kun mindre isflager, og på de sidste 50 sm var isbæltet meget åbent. Landede igen kl. 14.00. Frida Dan var afgået Nyhavn kl. 10 via Sofia Sund.

Tirsdag pakkede vi kasser til hjemtransport, for nu var det ved at være slut for denne gang, Thala Dan ville være det sidste skib, og der var kommet telegram fra

rederiet, at jeg skulle mønstre der om bord som 2. styrmand. Vores motorbåd Vippen Dan blev sammen med kasserne lastet om bord på Magga Dan, der afgik kl. 15, og de sejlede ligeledes ud via Sofia Sund. Kaj fløj med catalinaen på isrecco for Kista Dan op til Daneborg, og skibet afgik kl. 18 sydover mod Foster Bugt. Efter hjemkomsten blev der igen skrevet telegrammer og tegnet iskort. Onsdag var der isrecco med cat 862. Afgang kl. 14.47, for at betjene Magga, Frida, Kista og Thala Dan, hvor sidstnævnte var kommet ind i en slæk SØ af Kap Wardlaw med conc 3-4 så ingen problemer der. Landede igen kl. 19.39.



Torsdag fløj Kaj på isrecco med Dornieren fra morgenstunden, men et lavtryk passerede området mellem kl. 2 og kl. 11, så han måtte vende om på grund af vejret og meget ringe sigtbarhed. Efter middagstid var der ønske fra Kista Dan om isrecco og kl. 14.05 afgik vi med DO-28 fra Minebyen, hvorefter der blev givet assistance til Kista Dan og Magga Dan, der gik ud gennem Davy Sund. Thala Dan ankom Nyhavn. Landede igen kl. 16.35 i Minebyen, og om aftenen var vi inviteret til stor afskedsmiddag hos Stationslederen. Næste formiddag tegnede vi iskort og senere havde vi kapt. Hans Nielsen og hans kone til frokost inden vi begav os ud på en travetur i området. Om aftenen var vi inviteret til middag om bord på Thala Dan. Fredag den 8. september forlod jeg sejladslederhuset og tog ud til Thala Dan, hvor jeg blev mønstret som overtallig 2. styrmand, og dermed var det slut for mit vedkommende i Mestersvig, og et par dage efter sejlede vi ud af Kong Oscar Fjorden, og dermed kunne jeg så selv opleve issejladsen ud til iskanten. Vi

sad fast nogle enkelte gange, hvor vi så også havde besøg af en isbjørn, der kom hen til skibssiden. Efter alle skibe var ude fløj Kaj hjem med catalinaen.



1962 -1964 Antarktis

1962 - 1963



Den 8. september 1962 mønstrede jeg i Mestersvig om bord på "Thala Dan" som 2. Styrmand, og turen gik sydover til Fowey i det dejlige Sydengland, hvor vi lastede China Clay til Burnei på Tasmanien. Turen gik efter gennem Middelhavet og Suez kanalen til Tasmanien, og den varede en måned.



Fra Melbourne skulle vi sejle med den australske ekspedition til Antarktis, men min onkel i Alice Springs ville gerne se mig, og jeg fløj deroppe og havde to døgn, hvor der ikke blev tid til at sove. Han havde en Caravan Park, og jeg skulle jo rundt

og hilse på alle hans venner, som alle drak øl. Da vi kørte hjemover, udbrød min onkel: "Anker, i can't see the bloody road anymore, you better drive". Vi nåede hjem.

Tilbage i Melbourne blev skibet færdiglastet med alt, hvad der skulle bruges nede på den australske base i Antarktis det kommende år. Der var stor afsked med ministertaler og TV inden det gik sydover. Først gjaldt det dog forsyninger til den australske vejrstation på Macquarie Island halvvejs nede.

Til losning der havde vi medbragt vi nogle amfibiekøretøjer, store lastbiler, der kunne sejle. Inde på stranden måtte en mand op på køleren med en bådshage for at jage de store søelefanter væk. På øen var der et meget righoldigt dyreliv. Vi medbragte desuden en vandflyver, samt to helikoptere og nogle meget store gummiflåder, der skulle bruges ved losning på baserne.



Det var et stormfuldt hav, vi skulle krydse ned mod Antarktis, og da skibet var bygget til issejlad, var der ingen slingerkøl. Første besøg på det antarktiske fastland gjaldt den franske base Dumontd'Ville, hvor søsterskibet "Magga Dan" allerede lå, og Vilhelm Pedersen kom ud med helikopter for at lodse os ind på en ankerplads.

Dette var i høj grad et selskabeligt

ophold, inden vi sejlede videre til de australske baser. Selv om det var sommer, kunne vi alligevel få en hvid jul i Antarktis, også med and og julegaver. Vi var jo under charter fra Australien, og vi sejlede rundt til deres baser med forsyninger,

og der blev skiftet mandskab. Under sejlads langs iceshelfen var der et rigt dyreliv og mange hvaler. På et tidspunkt skruede isen omkring os, og vi lå fastklemt i næsten 2 uger, men så spredte isen sig igen, og vi kunne fortsætte sejladsen. Under losning var det mit job at sejle motorbåden og slæbe de store gummipontoner ind til land eller iskanten.



1963 - 1964

Da sommeren gik på hæld, gik turen tilbage til Melbourne, hvor jeg fik en uges ferie, som jeg tilbragte hos nogle australske venner. Rawling senior havde deltaget i krigen sammen med min onkel Knud, og de havde besøgt os i Esbjerg. Fra Melbourne gik turen til Freemantle, og derfra videre over det Indiske ocean via Suezkanalen gennem Middelhavet tilbage til Frederikshavn, hvor jeg afmønstrede den 10. maj. 1963

Skibet kom i dok inden malmrejserne til Mestersvig, og jeg tog hjem til Esbjerg på



Ferie - næsten 5 måneder. I denne ferie mødte jeg Gøsta, som læste til lærer i Esbjerg, og dette møde ændrede min livsbane radikalt, da jeg besluttede at følge hans eksempel, da rederiet var i kraftig tilbagegang, solgte mange skibe og fyrede mange af deres styrmænd. Det blev en lang og god sommer inden jeg igen mønstrede på "Thala Dan", som dokkede i Aalborg. Denne gang var

Vilhelm Pedersen skipper, og vi skulle sejle med en fransk ekspedition. Først

sejlede vi til Le Havre, hvor vi lastede hovedparten af godset til Dumontd'Ville, og en del af ekspeditionsmedlemmerne kom om bord.

Først gik rejsen over til Caribien og den franske koloni Martinique, hvor vi havde tre gode dage så franskmændene kunne se denne franske besiddelse. I Christobal var der også fridag inden vi fortsatte gennem Panamakanalen. Ude på Stillehavet blev kursen sat ned mod Tahiti, som også var en fransk koloni, og det var på vej derved, at jeg på min radio hørte den rystende meddelelse om mordet på John F. Kennedy, og det berørte os alle meget stærkt.

De fire dage på Tahiti var en stor fest med mange officielle parties, rundture på tropeøen, optræden af dansende tahitipiger om bord. En stor oplevelse, og de indfødte var meget venlige. Herefter gjaldt det Hobart på Tasmanien, hvor vi fik de sidste forsyninger og medlemmer om bord.



Hver dag var der tv-udsendelser fra skibet, og vi blev af tv-holdet inviteret rundt til forskellige fester og udflugter, særdeles festligt. Efter Hobart gik det så ned til den franske station, som vi havde besøgt året før, hvor vi igen gik i gang med losning på den sædvanlige måde, og her holdt vi så også jul. Ind imellem brugte vi motorbåden til små udflugter, og der var givet en speciel tilladelse til at skyde nogle få sæler til hundefoder. Alle dyr er

totalfredede i Antarktis.



Jul og nytår blev fejret på den franske base og arbejdet med losning blev tilendebragt, hvorefter kursen igen blev sat nordefter til Hobart, Freemantle og Ceylon, som nu hed Sri Lanka.

Her lejede vi en bus og foretog en udflugt til hovedstaden Kano, hvor vi forsøgte os som elefantryttere. Turen gik videre til Aden, hvor Switzer stadig havde et bjærgningsfartøj stationeret, som min far også havde sejlet med. På rejsen havde vi en del pingviner, men selv om vi havde fået bygget et kølehus til dem, døde en del af dem på rejsen over troperne.

Turen gik videre til Suez, gennem Middelhavet inden vi kunne aflevere de sidste ekspeditionsdeltager i Le Havre.



Det havde været en spændende tur jorden rundt og vi kunne nu sejle hjem til Aalborg, hvor pingvinerne og jeg selv afmønstrede i foråret 1964.

Dermed jeg færdig i rederiet J. Lauritzen, men der var stadig en rum tid, til jeg skulle begynde på seminariet, så jeg tog hyre på "Blenda" fra DFDS, som sejlede med landbrugsvarer til England.



Jeg tog hyre med Blenda fra DFDS, for der var jo stadig ikke noget, der hed su.

1964

Efter sommerferien begyndte så et nyt kapitel i min tilværelse med skolegang på seminariet, som blev krydret med ekskursioner, og ikke mindst var der en køn pige, der hed Hanne, som jeg gik i klasse med og som jeg senere blev gift med.



1965 - Sejladsleder i Mestersvig



I 1964 havde jeg opsagt min stilling i rederiet J. Lauritzen for at påbegynde en læreruddannelse, og årsagen var, at rederiet var begyndt at drosle ned. Westcoastline var lukket, Finlandsfarten var på retur og nu var det polarfarten, der var ved at blive afviklet. Rederiet var begyndt at fyre deres styrmænd i bunker, og det gav naturligvis stof til eftertanke. En af mine venner var begyndt på læreruddannelsen i Esbjerg, og en lærer tjente på dette tidspunkt mere end en styrmand, så derfor besluttede jeg at prøve denne mulighed frem for at skifte rederi. På den næste tur til Antarktis medtog jeg bibelhistorie og en del dansk litteratur, så jeg kunne gå op til en prøve og derved spare et år. Denne prøve bestod jeg senere, og kunne dermed begynde på seminariet i Esbjerg.

I foråret 1965 blev jeg ringet op fra rederiet Lauritzen om jeg ville påtage mig opgaven som sejladsleder i Mestersvig. De øvrige sejladsledere havde også søgt andre græsgange, og de var ikke til rådighed, og derfor var der kun mig tilbage. Jeg talte med skolens rektor om henvendelsen, for opgaven ville indebære, at jeg ikke kunne være tilbage, når skolen begyndte efter sommerferien i begyndelsen

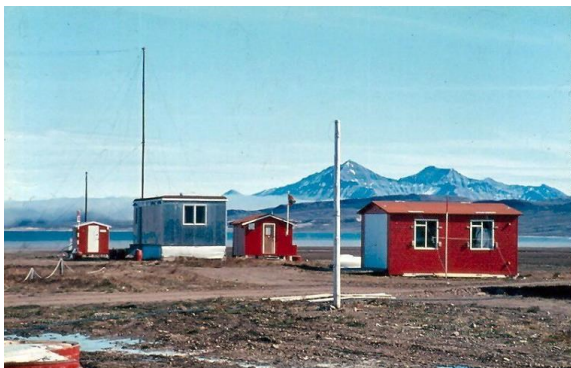
af august, men måtte blive i Nordøstgrønland til sidste skib var ude af isen. Skolen syntes, det lød spændende, og tilladelsen blev givet.



Den 5. juli 1965 stod jeg klar i Værløse sammen med min assistent Frans Bøving, og kl. 0900 lettede vi med en C-54 fra det danske luftvåben med kurs mod Mestersvig. Det var smukt vejr, og senere kunne jeg se ned på Færøerne, som lå badet i sol. Landing kl. 1600 lokal tid i Keflavik, den amerikanske flybase på Island, hvor vi blev indlogeret på Loftleidirs hotel med udsigt til runway, hvor der var en livlig trafik af både militære og civile fly.

Næste morgen lettede vi igen med C-54 satte kursen over mod Scoresbysund, og nu var arbejdet for alvor gået i gang, for allerede ved 23 grader vestlig længde stødte vi på iskanten, som strakte sig op mod NØ og ned mod SV. Isen var med concentration 8 til 9 og i retningen ind mod Scoresbysund con.7, som dog aftog til con.3 ind mod fjorden, og i fjorden var isen allerede gået. Besejling ville således være mulig. Op langs Liverpoolkysten var der landvand. Kong Oscars fjorden var dækket af is dog med en del store revner eller sprækker på tværs af fjorden.

Landede kl. 1225 i Mestersvig, hvor stationens folk straks gik i gang med at losse flyet, men desværre var vores friske proviant ikke kommet med flyet, men konserver havde vi jo nok af. Efter frokost i stationens messe fik vi åbnet vore huse i Lauritsen landsbyen, og der blev åbnet for vandet. Næste dag gik vi i gang med rengøring og eftersyn af vore huse, for catalinaen var endnu ikke ankommet, og heldigvis fandt vi vores kasse med proviant. C-54 landede igen i Mestersvig efter at have afhentet 4 nye Siriusfolk samt 30 slædehunde.



Mit job bestod dog også i at være doktor, og jeg tilså en mand, der klagede over stærke mavesmerter, men det var nok nærmere en alkoholforgiftning. Gik brændstofbeholdningen efter, og det viste sig, at der var brændstof til 50 catalinatimer samt yderligere brændstof til 30 timer, der dog tilhørte et udenlandsk selskab, der var også yderligere 6 – 7000 liter, som dog var fra 1963, hvorefter C-54 fik en prøve med hjem til analyse. Fra Sirius kom der melding om, at de hurtigst muligt ønskede at få et antal arbejdere og siriusfolk fløjet til Daneborg. Dette ville kræve to flyvninger. Senere skulle de have de resterende 24 hunde og 16 kolli op med catalinaen.

Næste dag, den 9. juli landede Cat. 866 med Palle Krag som fører, og vi holdt et lille møde med Sirius for at tilrettelægge flyvetimerne i forhold til den begrænsede brændstof. Sendte urgent telegram herom til KGH samt til Icelandair om at de skulle undgå tankninger her Yderligere besked til Reykjavik om at standse alle charterflyvninger, som ikke var absolut nødvendige. Afgik kl. 1803 til Daneborg med 6 passagerer, 3 hunde og 6 hvalpe, men da tågen lukkede sammen, måtte vi returnere til Mestersvig med uforrettet sag, men jeg fik dog set, at de nærmeste fjorde og sunde var isfri, det samme var Ella Ø. En C-47 fra Icelandair forventes med forsyninger, men de mellemlander og tanker i Nordisland for at spare brændstof.

Den 10. juli var der ingen flyvning på grund af tæt tåge, så der blev tid til



rengøring. Da jeg var KGH's mand i Nordøstgrønland, havde jeg også politimyndigheden, så da jeg hørte om indbrud i den forladede mineby, tog vi derop, og det vist sig at det var sandt nok. I butikken stod cigaretter og spiritus fremme på gulvet, og de øvrige forbrugsvarer viste tegn på at være gennemrodet.

En gennemgang af de øvrige huse viste, at de alle var brækket op, også kontoret viste sig at være gennemrodet. Talte senere med stationslederen, om man kunne forbyde kørsel til minebyen, men det ville blive meget vanskeligt at effektuere, han lovede dog, at alt ville blive aflåst eller spigret til. Søndag blev der heller ingen flyvning på grund af tågen, men da det klarede op hen mod aften, kunne catten ikke gå i luften, da besætningen havde fejret søndagen lidt for kraftigt.

Thala Dan nærmede sig iskanten, men vi kunne ikke gå på isrecco, da tågen lå tæt ind over Mestersvig, og vi fik underafkølet nedbør. Var til aften oppe i fjeldene for at få et kig ud over fjorden, og det så ud til, at den nu var isfri, men det var selvfølgelig begrænset, hvor meget jeg kunne se på grund af tågen. Næste dag lå skyerne helt nede på gulvet, men ved middagstid var der nogen opklaring, så jeg forsøgte at overtale flyverne til at gå i luften, men de var bange for at tågen, som ikke lå langt væk ville lukke banen igen inden læge, og det kunne der ikke argumenters imod. Thala Dan gik ind i isen kl. 14. Forsøgte at komme i forbindelse med skibet hele dagen, men det lykkedes først klokken 22, hvor skipperen, Vilhelm Pedersen fortalte, at de puslede med det, og det gik småt fremad, alt var vel om bord.

Tirsdag blev det endelig vejr til isrecco for Thala Dan. Kong Oscar Fjorden var stort set isfri, der var et bredt bælte af landvand ned langs Liverpoolkysten, og uden for dette et bredt bælte på ca. 30 sm med en conc på kun 2-4. Længere ude var sigtbarheden ringe, og de fleste observationer blev gjort på radaren, men ud mod iskanten var conc betydelig større med store flager eller ismarker. Opnåede ikke kontakt med Thala Dan, men fik senere at vide, den var kommet ind til Kap Tobin. Næste dag fortsatte det gode vejr og to flyvninger til Daneborg blev gennemført med folk til Sirius samt byggefolk. Til aften lukkede tågen igen for al flyvning.

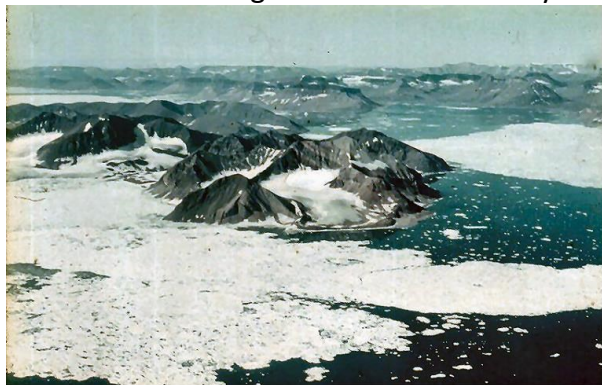
Meteorologerne her fra Mestersvig kunne berette om et meget kraftigt lavtryk, der var på vej op gennem Danmarksstrædet, dette sendte jeg videre til Thala Dan, og dagens flyvninger blev afløst. Lørdag den 17. blev al flyvning udsat, men der var besked om, at Thala Dan igen var afgang kl. 1200 til Island. Talte med capt. Pedersen ved 16-tiden, som ville sende besked til os så snart tågen lettede, så catten kom på stand bye, men der var stadig intet fra Thala Dan. Et par timer

senere var flybesætningen dog så beruset, at de ikke kunne gå i luften. Næste morgen var udsigterne positive for isrecco til Kap Tobin området.

Thala Dan meldte om svær is og tåge. Afgang kl.1113 og der blev observeret stor spredning i isen med flere store render ud mod iskanten. Ude ved iskanten, hvor Thala Dan lå, var der dog svære isconc og mange store marker, det blev dog kun nødvendig med en kort islodsning, da han næsten var ude ved iskanten. Thala Dan var fri af isen kl.1630.

Det var en meget turbulent tid med mange dage, hvor der ikke kunne flyves på grund af tåge eller andre vanskelige vejrforhold. Catalinaen var også udsat for uheld, når radar eller loran brækkede ned, og vi måtte derfor flyve til Keflavik for reparation eller udskiftning til nyt udstyr, som blev sendt op fra Danmark. Vi fik nu også hjælp fra islandske Straumfaxi til isrecco, men på grund af megen regn, blev det til tider umuligt at anvende landingsbanen i Mestersvig.

Thala Dan var tilbage i isen. Ind imellem lykkedes det dog at gennemføre et par



flyvninger til Daneborg med hunde og byggematerialer. Der var stadig vanskeligheder med brændstofforsyningen til catten, for der skulle hele tiden være en reserve til eventuelle SAR-operationer, og kendsgerninger ville nødvendiggøre forlæggelse af catalinaen til Keflavik. Nede ved Kap Tobin var Thala Dan i

isvanskeligheder. Den 28. juli forsøgte vi isrecco til Thala Dan, da der kom en mindre opklaring. Fra Kap Tobin og mod SØ var det meget undskyet, så vi gik udefter og fandt slæk vande, som havde forbindelse til landvandet, Thala Dan opnåede vi ikke kontakt med, men der kom melding om, at Mestersvig var ved at lukke ned. Vi fløj ind i fjorden på radaren i 600 fods højde og snevejr. Det var i sidste øjeblik.

Næste dag var der regn og lave skyer fra morgenstunden. Talte med Thala Dan, der forsøgte at komme op i den omtalte slæk. De havde rimelig fremgang, og da der var opklaring i Mestersvig, spurgte jeg, om vi skulle komme ned til dem, men det afslog skipperen. Talte igen med dem kl. 22, hvor de meldte om vanskelige isforhold, spurgte igen om vi skulle komme ned til dem, men det blev afslået, da de nu have fået tåge og isforholdene havde desuden bedret sig. Kl. 24 sad de fast i isen conc 9. Om morgenen var det heller ikke muligt at starte fra Mestersvig på grund af lave stratus, tåge og underafkølet nedbør.

Thala Dan meldte om vindstyrke 8 fra NØ, som dog senere aftog lidt, men den kraftige vind fik isen til at pakke. Efter middag blev vejret bedre i Mestersvig, men fra Thala Dan mente de, at det ville være spild af flyvetimer at vi kom derned, da de ikke kunne komme nogen steder og i øvrigt kunne se åbent vand. Fortalte dem vi var stand by. Næste morgen talte jeg med Gnisten om bord, som kunne fortælle, at skipperen var gået til køjs, og de var ude af isen, så jeg benyttede lejligheden til at aflægge et besøg i minebyen, hvor butikken og øvrige huse nu var aflåste. Catalinaen var på vej til Keflavik for afhentning af tandlægefolk fra Sirius.

Søndag den 1. August blev en smuk dag, og da catten var på Island blev det til en fredelig søndag. Stationslederen var taget over på den anden side Noret, hvor der lå en forladt norsk fangsthytte, og han havde inviteret Bøving og jeg over til middag. Rederiet havde forsynet os med en dejlig stor robåd, naturligvis sikret med opdriftsmidler og redningsveste, men da vi kom ned til stranden, var båden væk. Det var telegrafisterne der havde "lånt" den, da de skulle ud på sæljagt.



Deres egen lille jolle uden opdriftsmidler og veste lå tilbage. Der var vindstille, så jeg skønnede, at det ville være ok at bruge den, og sejle Noret rundt langs kanten. Det gik også fint, og vi havde en dejlig dag på den anden side Noret, hvor vi gik tur i området, fotograferede og sluttede med at spise en dejlig oksesteg, der var

stegt i den 100 år gamle brændeovn. Den kan jeg stadig drømme om. Senere gik hjemturen tilbage langs stranden, ude på vandet lå der stadig mange isflager og små isfjelde, og det var stadig solskin og vindstille. Da vi kunne se over til bådpladsen, sagde jeg, det går jo fint, så vi skærer lige et hjørne her, og det skulle vi nok ikke have gjort, for da vi var ude midt på, stangede Frans en ugle, og vupti lå vi vandet ved en kæntret båd.

Jeg kunne se på Frans, at han var ved at gå i panik, så jeg bad ham holde fast i årerne, mens jeg forsøgte at vende båden rundt. Dette viste sig dog ikke at være muligt, så vi måtte ud på en svømmetur til den nærmeste isflage. Vi havde begge norske fjeldstøvler på, men Frans havde ikke snøret sine, så de kom let af, men mine, der var snøret helt op, måtte jeg opgive at få af, så jeg lå med en hældning på 45 grader i vandet. Vi tog også vore polarjakker af, men da kunne vi rigtig mærke kulden, så der var ikke mere tøj, der skulle af.

Det med at råbe om hjælp var der slet ikke tale om, da vore huse lå alt for langt væk, så vi satte kursen hen mod den nærmeste isflage, der var godt 100 meter væk. Jeg svømmede på siden, så jeg havde ansigtet op mod solen, det var på den måde var muligt at holde kursen, Frans uden støvler var noget foran mig. Men så skete miraklet. Pludselig var der en båd på siden af mig, og jeg blev halet op, hvorefter vi også fik Frans om bord. Nu kunne vi rigtig mærke kulden, og jeg gav besked om, at ro os ind til den nærmeste bred, hvorfra vil løb hen til vores bil for at få varmen. Derefter hjem til et varmt bad.

Der var hændt følgende med telegrafisterne. Da de var kommet tilbage fra sæl jagten, var de ikke straks gået i gang med at flænse sælerne, som man ellers gjorde, men de var taget hjem for at få noget at styrke sig på. Efter nogen tid tog en af dem dog ned til stranden, hvor han gik i gang med at flænse sælerne. Ude på vandet kunne han høre os tale sammen, da det var meget lydt. Pludselig forstummedes vores snak, og der blev helt stille. Han kiggede op, men kunne ikke se os på grund af isen.

Han blev noget urolig, men tænkte, at vi sikkert tog gas på ham. Da der vedblev at være stille, trak han alligevel båden ud i vandet og roede ud. Lidt senere så han vores båd med bunden i vejret og min polarjakke. Kort efter så han mig, som blev bjerget om bord, og lidt senere fik vi så også halet Frans ind. Så lidt på grund af tilfældigheder blev vi begge reddet, og jeg er ikke helt sikker på, om vi var kommet videre, dersom vi var kommet op på isflagen, for der var stadig langt in

til bredden og kulden var begyndt at melde sig. Vi lå vel i vandt i omkring 20 minutter. Desværre mistede jeg ved denne begivenhed alt mit dyre fotoudstyr, så ikke flere billeder på denne tur.

Næste dag gik jeg en stille tur op i fjeldene, langt væk fra vandet. Det er jo en meget smuk natur, så det gjorde vi ofte. Jeg kom til en sø, fersk vand. Den var tilfrosset, og den klare is virkede som en vandkikkert. Det var fascinerende at se alle de smukke planter nede på søens bund, så jeg glemte nok al sund fornuft og vandrede, måske også lidt for langt ud, for pludselig sagde det bang, og så lå jeg igen i vandet. Det var muligt for mig lige at nå bunden, så med albuerne fik jeg banket mere is i stykker indefter, så jeg til sidst igen kunne komme op på isen, hvorefter det i løb atter gik hjem til nok et varmt bad. Nu ikke flere eventyr.

Catalinaen kom tilbage kl.1715 med post, men med mellemlanding på Ella Ø. Ved en fejl var en tromle med forkert brændstof blevet påfyldt, så godt 500 gallon brændstof måtte tappes af maskinen, og det var skidt. Tirsdag var der derfor atter afgang til Keflavik. Der blev observeret stor spredning i isen, og fra Kap



Tobin ved Scorebysundfjorden kan der sejles op til Daneborg i conc 4 – 6. I Keflavik fik jeg et godt værelse med bad og udsigt lige ud til runwayen. Torsdag talte jeg med KGH, Thala Dan skal på værft i 3 uger på grund af store isskader. Nella Dan afgår den 9. aug. til Ellaø, Mestersvig og Daneborg, norske Polarbjørn ligeledes afgang samme dag til

Scorebysund.

Fredag den 13. aug. kl. 1028 afgang for isrecco og postdrop. Meget tåget og underskyet i hele området. Forsøgte at komme over mod Kap Tobin og Kap Brewster, vind omkring 50 knob. Forsøgte at komme op til Mestersvig, men vi måtte vende om på grund af både radar og loran breakdown. Resultatet af flyvning lig 0, og landede igen i Keflavik 1908. Cat 866 betinget flyveklar. Lørdag

blev der sendt bud til København efter reservedele, og islandske Straumfaxi blev bedt om at være klar til isrecco søndag. Den ankom søndag kl. 1317, men da besætningen ikke havde sovet i 24 timer, var den ikke flyveklar. Cat 866 sendte nu også bud efter en ny radar, og fra Nella Dan kunne de meddele, at de ville komme ind til Kap Tobin mandag.

Mandag den 16. Afgang 1406 til Mestersvig med isrecco en route med Straumfaxi. Da vi ankom til iskanten modtog vi meddelelse om at både Nella Dan og Polarbjørn var kommet ind til Kap Tobin, så vi gik direkte til Mestersvig, selv om de der meldte tåge. Inde ved kysten lå skyerne fra 0 til 13 000 fod uden lagdeling, men det lykkedes alligevel at lande i Mestersvig kl. 1750. Fik også melding om at Cat. 866 var ved at være klar til afgang fra Keflavik og den landede i Mestersvig kl. 0015. Havde på radaren observeret, at der ikke var is af betydning i landvandet.

Tirsdag var jeg i forbindelse med Nella Dan, som var afsejlet Kap Tobin og på vej op langs Liverpool-kysten, men de havde nogle store isflager, der skulle omsejles. De kom senere fri af dem, inden Straumfaxi kom i luften for at hjælpe, og kl. 1845 kunne Nella Dan ankre op i Nyhavn, og vi var naturligvis ude og hilse dem velkommen. De fik sat et par pramme i vandet, som blev lastet med pakkepost og toldgoods, så glæden var stor blandt folkene på stationen. Næste dag var vi igen ude om bord for at hente vore egne forsyninger, og fik også et dejligt måltid om bord. Klokken 1505 lettede vi med Straumfaxi på isrecco til Daneborg, hvor vi medtog capt. H.C. Pedersen med frue, maskinchefen med fru samt flere andre gæster, så de ved selvsyn kunne se det hele lidt fra oven. Turen gik rundt Ellaø, gennem Sofiasund op til Daneborg og tilbage langs kysten, så capt. Pedersen ved selvsyn kunne se, hvad vej han skulle, og hvorledes issituationen var for hans fortsatte sejlads nordpå. Landede igen 1758, hvor de stadig var i fuld gang med losningen, så vi igen havde brændstof til catalinaen i lang tid.

Torsdagen startede med lave stratus, men det klarede op ved middagstid, så først kl. 1348 kunne vi starte på isrecco med Straumfaxi, hvor vi igen havde capt. Pedersen med. På grund af dårlig sigt fik vi ikke kontakt med norske Nordbjørn, som skulle have haft isrecco, så vi fortsatte op mod Daneborg, inden vi igen landede kl. 1658 i Mestersvig. Her var losningen af Nella Dan forløbet, som den

skulle. Fredag var vi inviteret ud til et lille party om bord, hvor de nu forventede at losning var tilendebragt lørdag formiddag. Lørdag blev der problemer med pumpen til tankning af catalinaen, så det måtte ske med håndkraft og vi kom derfor først af sted kl. 15.10 mod Scoresbysund, hvor Polarbjørn lå i tæt is ud for Kap Tobin, men vi kunne nu anvise ham en rute over mod Kap Brewster. Vi droppe post ved Scoresbysund, men desværre foldede faldskærmen sig ikke ud, så vi håbede, der kun var breve i sækken. Gav yderligere hjælp til Polarbjørn, som lå i svær is.

Det begyndte at tykke til, så vi satte kursen op mod Daneborg. Det ville blive en vanskelig tur for Nella Dan, som skulle derop med forsyninger. Vi landede kl.1950 i Mestersvig, hvor Cat 866 var kommet tilbage fra station Nord, hvorfra de havde udlagt depoter til slædefolkene fra Sirius. Nella Dan var endnu ikke kommet af sted, da de havde haft et uheld med motorbåden, som måske skyldtes træthed hos folkene. Det var koldt og blæsende, ikke særlig behagelig. Hen imod aften afgik Strumfaxi til Reykjavik.

De følgende dage var det fortsat dårligt vejr, men Polarbjørn kom klar af isen. Nella Dan meldte om svær is ved Kap Hodgeson, men på grund af vejret kunne vi ikke komme op til ham. Vinden var ret så frisk fra NØ, som fik isen til at pakke. Senere ankrede Nella Dan op syd for Kap Broer Ruys på grund af den svære isdrift. Næste dag fortsatte den kraftige vind fra NØ, og Nordbjørn meldte om svære isskruninger. Var på flyvning til Danmarkshavn med isrecco for Nella Dan undervejs, men isforholdene nordefter var umulige, da isen nu



lå helt ind mod kysten på grund af den kraftige vind fra NØ. Senere aftog vinden heldigvis og ved midnat blev det vindstille, som ville hjælpe på ispresset.

Onsdag kunne Nordbjørn melde, at han holdt den gående i en stor våge, men isen var i drift sydover med en fart af 1½ knob. Nella Dan fortsat til ankers. Et fly med VIP om bord måtte opgive landing i Mestersvig, og de returnerede til Island, men meteorologer gav nu håb om aftagende vind, og den ville dreje til NV. Vejret fortsatte næste dag med regn og lave skyer, og banens tilstand i Mestersvig var meget dårlig på grund af den megen regn. Kæmpe ismarker var på vej sydover, men det var lykkedes for Nordbjørn at komme klar af Liverpoolkysten. Nella Dan lå stadig for anker, men begge skibe meldte om blæst fra NNØ – heldigvis aftagende. Om bord på Nella Dan var der en ingeniør Winter med frue, hun var blevet syg, og måtte muligvis evakueres.

Lørdag den 28. aug. besluttede vi ved 9-tiden at forsøge en patienttransport fra Nella Dan til Reykjavik. På grund af banens tilstand startede catten kl. 1109 ved siden af startbanen på en strækning af kun 600 meter, men den måtte lande igen kl. 1120 på grund af radar breakdown. Startede igen kl. 1153 og gik ud gennem Davy Sund i 400 fod og snevejr. Måtte dog opgive Nella Dan, og catten fortsatte til Keflavik for udskiftning af maskine. Vi landede i Keflavik kl. 1606. Jeg fik dog observeret at Davy Sund var total lukket med conc 10, mens det så ud til at iskanten gik næsten helt ind til Kap Tobin, men vejret var så dårligt, at der ikke var meget at observere. Søndag ville der ikke blive nogen flyvning, men af amerikanerne fik jeg en meget fin iskant fra deres radarobservationer, som derefter blev videresendt til KGH. Modtog telegram fra Nordbjørn om, at de lå fast i isen, men flyvning fra Keflavik var umulig.

Mandag talte jeg med KGH og satte dem ind i situationen, men vi skulle blot fortsætte. Afgang kl. 1131, og da vi nærmede os isen, kunne vi gå ned under skyerne, men overalt var der conc 10. Denne type is lå Nordbjørn også i ud for Kap Brewster – under stærkt



ispres, men der var intet, vi kunne gøre. Postdrop i Kap Tobin og Scoresbysund og meget dårligt vejr op langs Liverpoolkysten. Vi landede ved Nella Dan i Myggebugten kl. 1750. Talte med capt. Pedersen, og vi blev enige om at tage Winter og frue samt andre passagerer, der skulle til Daneborg med om bord på catten. Afgang igen kl. 1815. Hele vejen op til Daneborg var der conc 10. Landede ved Daneborg kl. 1858 med afgang igen 2006. Fløj derefter langs kysten til Mestersvig, hvor vi landede kl. 2140. Herefter kom skrivearbejdet og telegrammer, der skulle afsendes.

Tirsdag var det sandelig klart vejr med blå himmel fra morgenstunden. Talte med skibene kl. 8. Nella Dan har fået besked på at gå sydover til Scoresbysund – måske senere Daneborg. Den eneste mulighed for dem var at gå ud i isen og med den at lade sig drive sydover, da de indre farvande var helt lukket af is. Nordbjørn kunne stadig intet gøre med conc 10, så de drev sydover med ½ knob. Bøving afgik med Cat 868 1247 nordpå for depotudlægning til Sirius. De forsøgte at lande ved Nella Dan for medtagning af post til Daneborg, men det måtte opgives. Depotudlægning ved Ålborghus måtte også opgives på grund af is, så de landede igen i Mestersvig kl. 1722. Det viste sig ligeledes umuligt for Nella Dan at komme ud i pakisen ved Broer Reys, så de ville i stedet forsøge at gå ind i fjordsystemet. Nordbjørn lå fortsat i tæt is, men ville forsøge at arbejde sig op i NØ-lig retning, hvor de mente at kunne se åbent vand. I et telegram til KGH fremhævede jeg, at vi ikke kunne anbefale besejling til Daneborg før hele isområdet var brækket op. Capt. H. C. Pedersen var af samme mening.

Onsdag tæt tåge fra morgenstunden, Nella Dan lå stadig i Myggebugten og Nordbjørn var kommet i åbent vand og gik nordefter. Talt med dem ved 15-tiden, hvor de langsomt gik op langs iskanten. Da han manglede bunker, og en NØ-lig storm var undervejs, sagde jeg, at han kunne sejle til Akureyri. Meddelte dette til KGH og fortalte samtidig, at det de næste fire dage ikke ville være muligt at besejle Scoresbysundfjorden.

I Mestersvig havde vi fået stærkt snefald og temperaturen var under frysepunktet, jorden snedækket og der var ingen flyvning. Lavtrykket i Danmarksstrædet bevægede sig i NØ-lig retning, og storm fra NØ kan ventes. Kl. 19 begyndte den i Mestersvig og sneen blev til slud og regn. Torsdag lå Nella Dan fortsat i Myggebugten med kraftig vind fra NØ, som til aften dog gik om i SØ. I Mestersvig kom der nogen opklaring hen under aften, men jeg modtog også et telegram fra min kæreste, som fortalte, at jeg var ved at blive smidt ud af seminariet, hvis jeg ikke snart kom hjem, men det var der jo ikke noget at gøre ved, selv om jeg havde fortalt rektor, at jeg ikke kunne forlade stedet her før sidste skib var ude af isen.

Afgang kl. 0645 for isrecco til Scoresbysund. Iskanten lå nu kun 40 sm ud for Liverpoolkysten og ved Kap Tobin kun 16 sm ude, hvor en slæk førte ind mod fjorden. Alle andre steder conc 9-10. Herefter tilbage til Mestersvig, hvorfra vi igen startede kl. 0920 til Nella Dan og derefter afhentning af postsække i Daneborg, senere igen, var der afhentning af Siriusfolk på Ellaø. Senere igen til Daneborg med folk. Talte med Capt Nella Dan, som stadig lå i Myggebugten, men morgendagen ville give gode muligheder for at komme videre derfra. Nordbjørn var på vej ind til Scoresbysund og Icelandair havde gennemført flyvning til Danmarkshavn med en DC-3. Til aften var det stille vejr og skyfrit langs hele kysten. Næste dag fortsat stor travlhed med både Nordbjørn og Nella Dan, som fik islodsning ud mod iskanten, og der viste sig en mulighed for alligevel at få Nella Dan op til Daneborg, og det var KGH indforstået med.. I luften 7 timer, men nu var der også et lovbefalet eftersyn af catalinaen.

Mandag var et nyt lavtryk op vej, som gav kraftig nordlig vind, der skabte stor bevægelse i isen. Nordbjørn afventede bedring ude ved iskanten, da det er meningen, han skal ind til Mestersvig. Besked om at Magga Dan var på vej op til iskanten. Bad iscentralen om at udføre isrecco for Magga Dan, da vi selv havde

kraftig storm fra nord. Tirsdag fortsat storm fra NNØ, og Nella Dan går nordover langs iskanten, det samme gør Nordbjørn, catalinaen var vejrfast. Magga Dan er gået ind i isen og arbejder sig mod Kap Brewster, store flager kommer drivende, og alle tre skibe afventer isrecco.

Talte næste morgen med skibene, hvor situationen var den samme, og i Mestersvig var der silende regn og slet ingen mulighed for at starte. Nella Dan var gået ind i isen, hvor det var mere roligt, for den kraftige sø. Banen i Mestersvig var igen lukket på grund af den megen regn.

Torsdag forsøgte Nella Dan at arbejde sig op mod Daneborg, og der kom meddelelse om, at Straumfazi ville gå på isrecco for Magga Dan, men de kunne også fortælle, at fjorden var lukket af is, hvorefter de forsøgte at gå til Mestersvig, men her var skyhøjden kun 1000 fod og banen var lukket. Nella Dan var kun avanceret 3 skibslængder, og de vil søge ud til iskanten. Vi havde et svagt håb om at flyve næste dag, men et nyt lavtryk var allerede på vej.

Fredag morgen gik turen ned til Nordbjørn, der lå fast i isen og Magga Dan var i drift med isen, og vi observerede meget is, helt op til conc 10. Igen radarbreakdown, så vi måtte igen returnere til Mestersvig, hvor vi landede kl. 1135. Meldte hjem, at besejling af Mestersvig næppe var mulig. Afgik igen 1403 for isrecco til Magga Dan ned langs Liverpoolkysten til Kap Brewster, hvor der var conc 9-10, og det samme var tilfældet fra Kap Tobin og 18 sm ud til iskanten. Landing Mestersvig kl. 17, hvorfra jeg meldte hjem, at besejling ind til Scoresbysund ikke var mulig, medmindre vi fik en radikal vejrændring eller rolige vindforhold et par dage. Kl. 1715 afgik vi igen for isrecco til Nella Dan, hvor der var isconc fra 8 til 10, men på grund af lavt skydække, var observationer vanskelige, og igen fik vi breakdown på radaren. Landede ved Daneborg med nødforsyninger.



Langs kysten var der lidt landvand men ellers conc 6. Landede Mestersvig 2051, og til KGH foreslog jeg, at besejlingen af Daneborg blev opgivet og Nella Dan blev trukket ned til Scoresbysund, klar til indsejling, såfremt forholdene blev bedre, og der ville opstå en slæk, og det samme blev foreslået for Nordbjørn. Magga Dan var i drift med isen i SSV-lig retning med 1 knob. Lørdag ville Capt. Pedersen ringe hjem, og foreslå det samme. Lørdag kunne alle skibene melde, at de var fri af isen, og jeg modtog telegram fra KGH, at Nella Dan skulle afgå til Scoresbysund, hvor de meldte om snetykning. Det blev ikke til isrecco grundet tåge og lave stratus. Ingen flyvninger søndag på grund af vejret, og skibene holdt den gående.

Mandag den 13. sep. afgik på isrecco for Nella Dan og Magga Dan kl. 0900. Der var stadig conc 9-10 langs hele isbæltet. Begge skibe gik ind isen ved Storefjord for derfra at arbejde sig ind mod land samtidig med, de med isen drev sydover. C-54 landede i Mestersvig med nødforsyninger til Daneborg, hvorefter Cat 868 gennemførte to flyvninger derop. Yderligere to islandske fly landede med forsyninger.

Begge skibe arbejdede sig langsom ind mod land. Nordbjørn blev dirigeret til en position nord for Island for nærmere ordre. Tirsdag smukt vejr med frost og sol, hvor begge skibe kl. 8 lå 8 sm øst for Rathboneø. Cat 868 foretog en flyvning til Daneborg med forsyninger og kl. 1323 afgik vi på isrecco for begge skibe, der lå ved Rathboneø, men der var stadig omkring conc 10, dog med antydning af slæk ved Kap Swainson, Landvandet var kun 100 til 200 meter bredt, så det var ikke de bedste nyheder, jeg kunne videregive til skibene. Talte med dem kl. 20, hvor de var kommet 1½ længere ind. I Mestersvig var det også blevet total overskyet

med meget lave skyer. Torsdag var det stille og overskyet med minus 6 grader, nyisen tiltog. Begge skibe lå 1 sm fra land og havde været udsat for stærkt pres og svære isskrninger. Catalinaen gennemførte flere flyvninger til Daneborg med forsyninger. Kl. 15 var Magga Dan kommet ind til Kap Tobin og Nella Dan fortsatte til Scoresbysund.

Fredag fik Nella Dan imidlertid vanskeligheder med isen ind til Scoresbysund, hvortil Magga Dan nu også var på vej, men de avancerede kun en skibslængde i timen. Lørdag fortsatte de med at arbejde sig ind, men først søndag kl. 1615 ankom Nella Dan til Scoresbysund, hvilket først lykkedes for Magga Dan tirsdag. Heldigvis havde vi i disse dage stille og klart vejr, men med frost.

Torsdag den 23. sep. Stille, klart og frost. Afgik på isrecco, men fortsat isconc 9-10, Iskanten lå 20 sm ud for Kap Brewster, og der sås ingen større render. Foreslog Nella Dan at gå op langs kysten mod Kap Lister og derfra ret ud. Sidst på dagen var Nella Dan udlosset i Kap Tobin og afgik. Fredag var vinden nordlig, Nella Dan var kun avanceret ca. 1000 meter, og Magga Dan var udlosset i Scorebysund. Catalinaen skulle til Keflavik efter medicin, og undervejs foretog jeg isrecco. Iskanten lå fra 20 til 35 sm fra land, de fleste steder conc 10, men enkelte steder var der ved at opstå render.

Landede kl. 1940 i Keflavik. Næste dag afgik vi igen kl. 13.49, og ved Kap Brewster observerede jeg flere render og foreslog derefter Nella Dan at gå derned og derfra ud. Søndag stille, klart og frost så kl. 1011 afgik vi til Nella Dan for islodsning. Ved vores ankomst lå de 2 sm nord for Kap Brewster, og vi fik ham lodset op i slækken, hvorefter vi kunne fortsætte op mod Daneborg, hvor vi kastede medicinen ned.

Det viste sig desværre, at det rigtige serum ikke var med, og dermed måtte vi måske igen en tur til Island. Magga Dan ankom til Kap Tobin kl. 1730, hvor den ville afventer morgendagens islodsning. Mandag kl. 0646 afgang til Magga Dan, som vi fik ud i slækken og kl. 0856 landede vi igen, hvorefter vi pakkede vort grej og gjorde klar til at lukke stationen ned. Magga Dan var kommet i vanskeligheder, og de bad om islodsning. Mange steder var der stor spredning, men slækken, hvori Magga Dan lå, var lukket ud mod iskanten, så de fortsatte udefter og hele natten arbejdede de med både radar og projektør.

Tirsdag morgen lå Magga Dan 19 sm ud for Kap Brewster og de ønskede isrecco. Da vi kom derud lå han 4 sm fra iskanten, han fik en retning til nærmeste iskant,

og jeg skønnede, at han ville være ude i løbet af eftermiddagen. Landede igen kl.1203 og kl. 12.40 kunne Magga Dan meddele, at de var ude af isen, så kl. 1300 lukkede vi Iscentralen. Kl. 1352 sidste afgang fra Mestersvig og kl. 1934 landede vi i Keflavik, hvorefter vi indlogerede os på hotel Borg, hvor vi spiste en god middag.

Onsdag den 29. sep. Var der afgang fra Reykjavik mod København med mellemlandning i Glasgow. Kl. 1410z landing i Kastrup.

Således sluttede dette kapitel af min tid til søs, og den afsluttede også en æra i Mestervigs historie, for nu var det slut med udskibning af malm fra minen. Der kom ikke flere sejladsledere op for at lede skibene ind gennem pakisen for at laste malm, for de skibe, der senere besejlede Østkysten havde deres egen helikopter med, så skipperen selv kunne gå op og vurdere issituationen.

Med hensyn til dette års besejling var den særdeles vanskelig, da iskanten lå helt ud til 100 sm fra land, og fra iskanten kunne vi se over til Jan Mayen, så det var store ismasser, der skulle sydoover. Storme og kraftig vind fra NØ gjorde det ikke bedre, da det fik isen til at pakke ind mod kysten, og den megen tåge gjorde det vanskeligt at komme ud til skibene.

Desuden var der også mange andre opgaver, som catalinaen skulle udføre, og det var samtidig maskiner, der sang på sidste vers, som kunne ses på de mange reparationer ja, endog udskiftning af hele maskinen. Piloternes mange opgaver samt mineinteresser fik ofte bølgerne til at gå lidt højt, men der skal ikke herske tvivl om, at det var kompetente besætninger, selv om jeg af og til syntes, at deres spiritusforbrug var temmelig højt.

Som det fremgår af beretningen, krævede det også stor dygtighed hos kaptajner og besætninger på skibene, som jo også fik store skader, når de lå i stort ispres med isskruninger.

1965 Afrunding på mine maritime erindringer



Efter have virket som Sejladsleder i Mestersvig sommeren over i 1965 kom jeg tilbage til i Esbjerg idet jeg heldigvis havde fået lov at fortsætte min læreruddannelse med lidt forsinkelse, men blev som straf pålagt at udfærdige en ekstra historisk rapport samtidig med, at der skulle sendes en udførlig rapport om sommerens sejlads og flyvninger i Nordøstgrønland til KGH.

I løbet af efteråret blev jeg gift med Hanne, og dermed startede atter et nyt livskapitel.

= Slut på Maritime erindringer 1951 – 1965 =

Efterskrift af Bjarne Rasmussen anno 2018:

På Slægtsforskernes Bibliotek kan man via internettet låne disse fire e-bøger, der supplerer op med beretninger fra besejlingen af den grønlandske østkyst inkl. baggrunden for etableringen af blyminen i Mestersvig i 1950erne.

”Dansk polarfart 1915 – 2015”, forfatter Bjarne Rasmussen

”Is-Peder” Kaptajn M. Pedersens erindringer, forfatter Vilhelm M. Pedersen, bearbejdet af Bjarne Rasmussen

”Styrmanden fra Strynø”, forfatter Bjarne Rasmussen

”Eventyret i Antarktis”, forfattet af Povl Kjeld Hansen, Vilhelm M. Pedersen, Georg Røn

Bemærk, at denne e-bog ”Maritime erindringer 1951 – 1965” forfattet af Anker Rønberg, ligeledes kan lånes af Slægtsforskernes Bibliotek via internettet.