Beretninger fra Vera

” Fredag den 6.juli 1934 var VERA tillastet med ca. 122 stdrs. Træ i Frederikshamm.

Afsejling samme dag. Rejsen ned over Østersøen forløb med skiftende vejr og vind, regn og tordenbyger.

Natten mellem den 14. og 15. juli kl. 12 nat blev jeg afløst af kaptajn Pedersen.

Vi var kort forinden passeret Darsserort fyr, det var dejlig stjerneklar nat, alle sejl var i top, og vinden efterhånden løjet af, så ved midnat var det helt stille.

Da kaptajn Pedersen havde orienteret sig lidt om kurs, sejl og vejr, varskoede han de to mand, han havde på vagten om at sige til, hvis der skulle ske nogen forandring, og om at se godt efter andre skibe.

Han gik selv ned i kahytten og gav sig til at læse i en bog.

Ved 1-tiden varskoede rorsmanden at han kunne se en modgående damper ret for, han kunne se toplys og begge sidelys.

Kort efter gik kaptajn Pedersen op på halvdækket, den modgående var på det tidspunkt endnu at godt stykke forude.

Men som minutterne efterhånden gik, og kaptajn Pedersen så, at faren for sammenstød blev overhængende, råbte han nogle ordrer til udkikken, og da der blev uro på dækket, vågnede jeg og sprang straks ud af køjen.

Kl. var da 01.35, men jeg nåede kun lige at få et par bukser på, før sammenstødet skete med et voldsomt brag.

Jeg foer op på dækket og så straks, at der var sket mere end VERA kunne tåle.

Den ene mand stod stadig til rors, den anden var kort forinden løbet forud for at purre frivagten ud.

Jeg foer ned i mit kammer, halede de tre skuffer ud, hvori jeg havde mit tøj, og smed dem op på dækslasten.

Mit tøj, der hængte i klædeskabet, tog jeg i en favnfuld, og rev med et ryk det hele ned fra knagerne.

Idet jeg kom op på dækket med favnen fuld af tøj, kom kaptajnen og de tre mand, der havde frivagt og sov ude i lugaret, løbende.

Kaptajnen råbte til rorsmanden om at springe ned og purre styrmanden.

Aksel fra Horsens, der var en rolig, besindet letmatros, svarede: ”Det behøves ikke, han har sågu længe været i aktivitet”.

De tre mand, der havde frivagt, stod i deres bare skjorter, de havde ikke fået noget som helst med op, nu blev de forsynet med det nødvendigste fra min hurtigt reddede garderobe.

Vi firede jollen i vandet for at have den klar, hvis det skulle blive nødvendig.



VERA i Warnemunde efter kollisionen

I mellemtiden løb VERA fuld af vand, det tog ca. 10 minutter.

VERAs banemand viste sig at være en tysk logger DIDDE fra Hamburg.

Ved sammenstødet mistede han sine forgrejer og det ene anker, derudover fik han ikke nævneværdig skade.

Han tilbød nu at slæbe os ind til Warnemünde, hvortil vi ankom ved 7-tiden om morgenen 15.juli."

Styrmand Hansens efterskrift:

" Ved rejsens begyndelse havde vi påmønstret en ung mand på 16-17 år på Københavns rhed.

Det var hans første skib. Kollisionsnatten havde han frivagt og sov i styrbords overkøje i lugaret, netop det sted, hvor DIDDE med sin skarpe stævn og med 8 miles fart løb ind i VERA.

Drengen blev slynget ud af køjen og vågnede først rigtig op, da tonsvis af vand væltede ned over ham.

Han foer op af lugaret sammen med de to andre, der havde køje i bagbords side.

Drengen , Poul Rosfelt, havde ikke fået en skramme.

Han er nu havnemester i Ålborg.

I søforhøret indrømmede bedstemanden på DIDDE at han var faldet i søvn.

Efter formaliteterne var bragt i orden, lossede vi vor dækslast over i en anden tysk logger, der sejlede den til Kerteminde.

En tysk dykker tætnede hullet med flere lag brædder og sejldug, stævnen var knust, og hullet var 10 fod i længden og 8 fod i dybden, også bagbords bov var stærkt beskadiget af det voldsomme tryk.

På styrbords side af palstøtten sad tydelige mærker af DIDDEs stævn.

Svitzer kom langs siden, satte pumpe ombord og slæbte VERA til Kerteminde, hvor vi lossede rumlasten, derefter gik turen til Marstal hvor skaden blev udbedret for 15.000 kr.

Vi afmønstrede den 4. august og siden så jeg ikke VERA."

Året efter mødte den nu 35-årige VERA sit endeligt.

Undervejs fra Trangsund til København med 125 stdrs.

Trælast grundstødte skibet den 26. november 1935 ud for Stora Fiskarna på den finske kyst mellem Viborg og Kotka under en hård storm.

Riggen gik over bord og skibet fyldtes med vand.

Fra en nærliggende lodsstation udsendtes en motorbåd, der bjergede besætningen på 7 mand.

Vraget af VERA blev slået helt op på stranden og efterhånden sønderslået.

Den sidste bramsejlskonnert fra Svendborgsund var hermed gået tabt.

Pensioneret Skoledirektør Holger Karlsen har i "Tåsinge Årbog 1995" skrevet en beretning om hans far´s oplevelser til søs ud fra samtaler med faderen, der også hed Holger Karlsen.

Holger Karlsen Senior startede sin karriere til søs i 1906 og sluttede i 1931 som hovmester efter 25 år til søs.

Han mønstrede på VERA i foråret 1908 som kok, men måtte afmønstre senere på året, hvor han blev indlagt på sygehus i Luleå med tyfus.

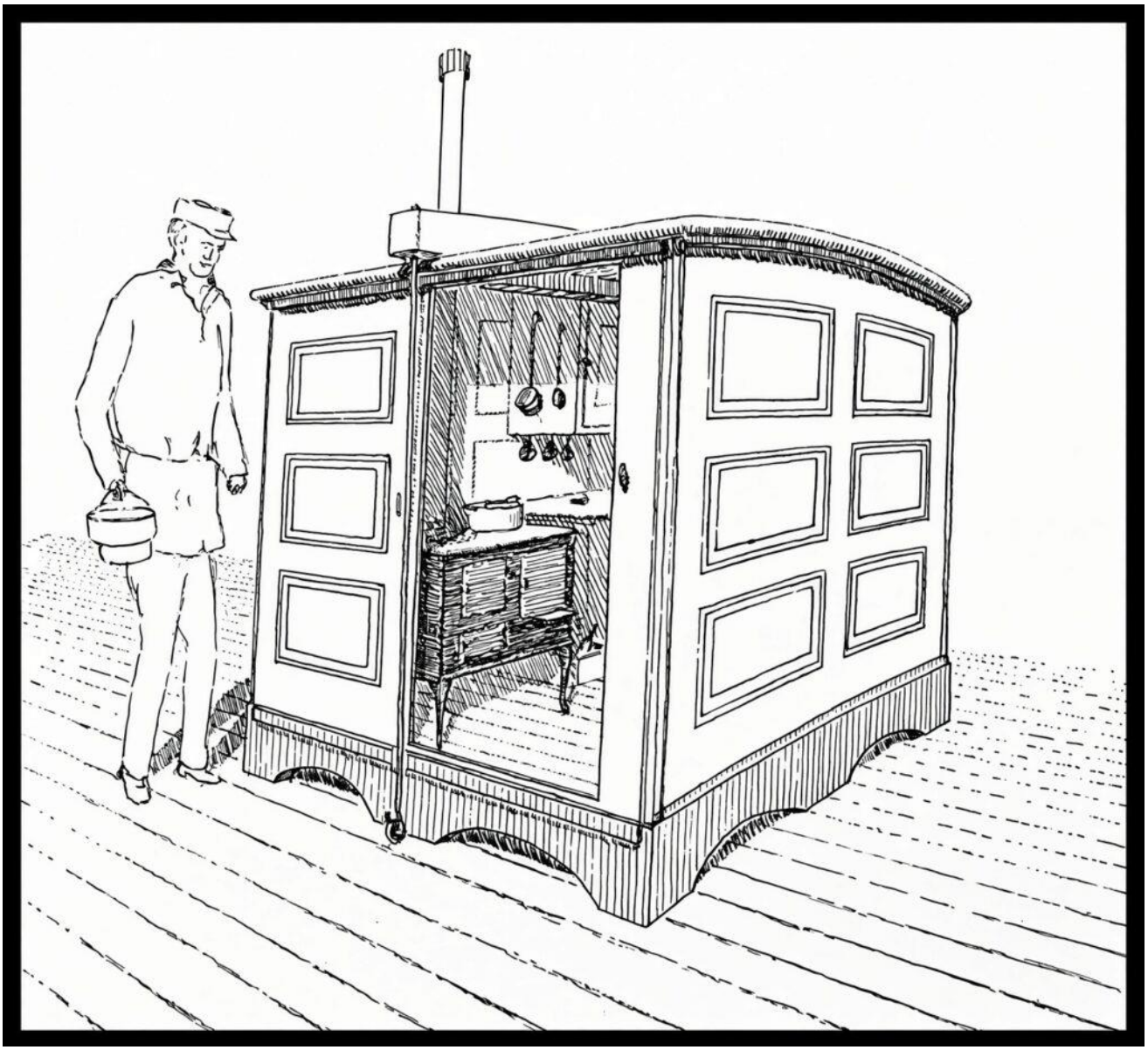
Om tiden som kok ombord i VERA berettes:

VERA var et smukt eksemplar på datidens skibsbygning fra træskibsværfterne ved Svendborgsund.

Skonnerten, der blev bygget på Thurø år 1900 af skibsbygmester J.Ph.Jørgensen, var et elegant skib med slanke linier og høj rig.

Den havde 3 master med gaffel-og bomsejl, og på forreste mast var der 3 råsejl foruden 4 forsejl.

Når der skulle rebes sejl i dårligt vejr, eller der iøvrigt var fare på færde, så var der brug for alt mandskab, og så måtte jeg tage en tørn med, men ellers var jeg som kok beskæftiget med madlavning.



Kabys i en skonnert. 150 cm. Langskibs, 160 cm. Tværskibs. Højde 150 cm.- 175 cm.

I kabyssen fandtes et lille fastsiddende komfur og langs den ene side-tværskibs- en kulbænk.

Kabyssen, var et lille træhus knap og nap i mandshøjde.

Den var anbragt agten for fokkemasten, og på styrbords side havde vi salttønden til flæsk, og på bagbords side var der en tønde til saltsild.

Selve kabyssen var indrettet med et lille kulfyret komfur med 2 kogehuller, men ellers var der ikke megen plads til at udfolde sig.

Jeg var efterhånden velbefaren i datidens sømandskost, der hovedsaglig bestod af sulemad som gule ærter og flæsk, grød og suppe lavet på byggryn og sødet med svesker samt klipfisk med sennepssovs.

Aftensmaden blev gerne drøjet med klatkager eller plukfisk tilberedt af rester fra middagen.

Og så skulle kaffen være varm ved hvert vagtskifte.

Den første rejse med VERA skulle gå til Frederikshald i Norge, hvor vi skulle laste træ til Diner i Frankrig.

Og det gik da også godt, indtil vi kom til Fornæs fyr, for her kom vinden lige pludselig nordøst med snestorm, så vi fik travlt med at rebe sejl.

Først da blev jeg klar over, at det var en flok ukyndige karle, der var ombord.

Det viste sig, at jeg var den eneste, der havde været ude at sejle før, men med kaptajnens og styr-mandens hjælp fik vi da klaret sejlene.

Nu skal det siges, at det på den tid var næsten umuligt at få befarne søfolk, og den situation kunne skipperne godt finde på at udnytte.

Når bare det var nogle store, voksne karle, der kunne bestille noget – så kunne det sømandsmæssige måske komme senere.

Men vores kaptajn blev alligevel betænkelig over tilfældet ved Fornæs fyr, så han besluttede at lægge roret om og gå tilbage til Svendborg, hvor vi fik 4 nye søfolk om bord.

Det var en skandale, der blev snakket meget om dengang, og VERA blev desværre behæftet med mindre velklingende øgenavne for det stolte sejlskib.

Men nu blev vi som sagt bemandet med 4 befarne søfolk, og vi begav os igen på vej til Norge klar til at møde al slags vejr, og vi nåede da også frem uden vanskeligheder.

Vi indtog vores last og begyndte rejsen til Diner, der er en lille plads på Den franske Kanalkyst.

I Diner stod VERA i tørhavn, d.v.s., at skibet stod på tør sandbund ved lavvande, og vi benyttede chancen til at skrubbe skibets bund ren.

Der var et allemandsjob, for det var ikke så lang tid, skibet stod tørt.

Efter endt losning gik vi til Foy i England for at laste klid til Hudiksvall i Sverige.

Den rejse gik ganske normalt, men nu var det jo også blevet sommer på disse breddegrader og dejligt vejr at sejle i.

I Hudiksvall lastede vi træ til Lübeck, og her var jeg så uheldig at komme til at sluge noget af havnens rådne vand.

Fra Lübeck gik vi tom til Linhamn i Sverige og derefter til Luleå.

Men under den forholdsvis lange rejse blev jeg mere og mere dårlig.

Og da vi endelig ankom til Luleå, kom jeg til doktor og blev indlagt på sygehuset med tyfus i svær grad.

Red. Bemærkninger om skibsfører L.V.Larsen: Laurits Vilhelm Larsen, født 25. september 1886, var fører af S/S HANNE, 1080 B.R.T., bygget 1905, tilhørende Ove Skous rederi.

HANNE minesprængte 29. december 1939 uden for indsejlingen til Grangemouth , hvorved skibsfører Larsen og 14 mand fra besætningen omkom. Kun 2 mand blev reddet.

I Ole Højrups bog "Søens Folk *Beretninger fra århundredeskiftet* bind 7 Skibsfører og skipper", beretter skibsfører Gunnar Hector om sin tid som Styrmandselev i en Thurinerskonnert.

Beretningen giver et flot indblik i det tætte forhold, visse af "De gamle skippere" havde til deres mandskab, samt en fortrinlig beskrivelse af forholdene om bord under sejlads og i fritiden ved land.

Den 10. januar 1929 var jeg afmønstret fra S/S TOMSK, og da jeg havde været hjemme nogle få dage, skrev jeg til skibsreder Jørgensen på Thurø, således som det var aftalt med hans søn, andenstyrmanden på TOMSK.

Hr. Jørgensen svarede tilbage, at et af hans skibe, tremastet bramsejskonnert VERA lå indefrosset i Pilekrogen ved Troense, men skulle ud ved første lejlighed, og den kunne jeg komme med, jeg skulle sætte mig i forbindelse med kaptajnen, som hed Laurits Larsen og boede på Kokkebakken i Troense.

Så skrev jeg et pænt brev til kaptajn Larsen, der svarede, at jeg kunne blive påmønstret VERA som letmatros, så snart isen brød op.

Han håbede, det ikke varede for længe, for han havde sluttet last.

Efterhånden nåede vi hen til de første dage af februar, og tiden begyndte at falde mig lang, blandt andet fordi der ikke var noget dagarbejde at få, så jeg skrev igen til kaptajn Larsen for at høre om udsigterne.

Få dage senere fik jeg et meget opløftende brev fra ham.

Han foreslog, at jeg kom til Troense, når det passede mig.

Jeg kunne få kost og logi hos ham mod at arbejde på VERA om dagen, men jeg ville ikke få løn, før vi kom fri af isen.

Det varede ikke mere end to dage, før jeg stod i Troense, og dermed begyndte en helt ny og meget anderledes tilværelse.

Men først lidt om VERA, der lå uvirksom og ufrivilligt indefrosset i Pilekrogens næsten ferske vand.

Hun var bygget på Thurø omkring århundredeskiftet og havde altid gået på langfart.

Under hele verdenskrigen havde hun gået i kystfart på Nord- og Sydamerika og senere hovedsaglig på Nordatlanten.

Hun var et meget smukt skib.

Skroget var slankt og riggen høj.

Der var noget elegant over hende, eller rettere noget harmonisk, der fortalte om gode sejlegenskaber.

Som sagt var hun en bramsejskonnert, hvilket vil sige, at hun havde 3 råsejl, 3 gaffel/bomsejl, 3 mellemstagsejl og 4 forsejl, hvoraf stagfokken kunne udskiftes med en bredfok, når vi lænsede.

Agterude under halvdækket boede skipperen om styrbord og styrmanden om bagbord.

Imellem dem var messen, der tjente både som spiserum, opholdsrum og bestiklukaf.

Herudover var der 2 små lukafer, der enten var beregnet til en ekstra styrmand og en hovmester eller til passagerer.

Oppe på halvdækket på en bred gang agten for nedgangen til disse lokaliteter stod rorgængeren, som bag sig havde en meget stor tværgående kiste, hvori lettere sejl blev stuvet væk.

I bagbord side ud for halvdækket stod mesanmasten og det store ferskvandsanker.

Så kom den store lastluge, og foran den, men før stormasten, kom dækshus til stores mv.

Foran stormasten kom så den mindre nr. 1 lastluge, og umiddelbart her foran kom kabyssen, der havde et rimeligt omfang til bestridelse af dagligdagens madrationer.

Den havde et lille, og i søen for det meste ubrugeligt jernkomfur i bagbord side, en lille bænk og et lavt bordskab i styrbord side.

Midt imellem var der så udfoldelsesmuligheder for en absolut ikke for omfangsrig kok.

Foran kabyssen, men i samme dækshus var rum for sejl og maling.

Foran huset stod fokkemasten flankeret på styrbord side af salttønden for flæsk og på bagbord side salttønden for fisk .

I bagbord side, lige foran fokkemasten var surret det for hele besætningen eneste lokum med løs spand.

Lidt længere fremme og midtskibs kom så nedgangen, en smal og stejl lejder, til mandskabslukafet, der var et nærmest trekantet rum, for det lå jo helt ude i forskarpen.

Det havde skrånende dørk, altså opad fremefter, for det fulgte skibets linjer. I hver side var 3 køjer.

De 2 første var under- og overkøje, og den 3. og længst fremme var enkeltkøje.

Alle var de skrå som dørken, så man måtte altid sove med hovedet fremefter.

Kokken havde en af enkeltkøjerne, og det var ikke særlig behageligt, for ankerkæderøret gik gennem hans hovedgærde. Under underkøjerne var en skuffe til hver mand.

Midt på dørken og helt fremme var et lille bord med bænk på begge sider, og bænkehøjden var ud for underkøjernes hovedgærder, hvilket af og til kunne afstedkomme særdeles uhøvisk tale.

I dørken mod agterskottet var lemme ned til kulrum og kartoffelrum, og under lejderen var anbragt en miniature-kakkelovn, som ikke måtte bruges i søen og heller ikke kunne, for skorstensrøret blev stuvet væk og erstattet af en stor træprop .

Umiddelbart foran mandskabsnedgangen stod ankerspillet, der var et af de gode gamle pumpespil, hvor man med 2 mands indsats pumpede, ”nøkkede”, et kædeled op ad gangen.

Besætningen bestod af 7 mand i alt, nemlig kaptajn, styrmand, kok og 4 dæksfolk, hvilket ofte viste sig at være for lidt, men der var ikke råd til mere, for de rene sejlskibe sang deres svanesang.

Selv gode år uden uheld gav kun yderst beskedent overskud.

Kaptajnen (skipperen), som altså hed Laurits Larsen, var gift med Kathinka, der var en stor, frodig og hjertevarm kvinde, der blev min reservemor.

Hjemmet på Kokkebakken var en statelig hvid villa, som lå i en meget stor have. Bag villaen var aftægtsbolig for Larsens forældre, hvor faderen havde været stavnsarbejder på Valdemar Slot.

Der var 3 børn, Lily, der var lige gammel med mig, Ejner, der var et par år yngre, og Else, som igen var et par år yngre. Fritiden i ugerne til vi skulle sejle var dejlige.

Jeg blev optaget i en klike jævnaldrende unge, og vi havde det rart.

Samvær og fornøjelser foregik i de forskellige hjem, som alle var varme og gæstfrie, og ind imellem lavede vi udflugter til Svendborg eller til Bregninge Kro, hvor vi drak kaffe eller chokolade.

Lily tjente i Svendborg, men havde fri om aftenen, og det var ofte, jeg hentede hende. Men udover Lily var der søstrene Annie og Clara Svop.

Annie høj og slank med kulsort hår og næsten sorte øjne, og Clara meget mindre og blond med lyseblå øjne, alt diametralt modsat af søsteren.

Og der var Minna Frederiksen. Sammen med sin mor passede hun Troense telefoncentral, og faderen var kaptajn i et af Kulkompagniets skibe.

Så var der endelig Arno Jørgensen.

Hans mor var distriktjordemoder, og hans far var skomager med værksted i Svendborg.

De havde en morsom gammel bil, en Chevrolet Coupe, topersoners med "badekar" bagi til 2 passagerer.

Når fru Jørgensen skulle ud i tjenstligt ærinde, blev hun bragt og hentet af hr. Jørgensen.

En gang imellem, om søndagen, blev der kørt tur med Arno og mig bagi som passagerer, og så var det bare med at holde fast på alt løst, for der var jo lidt luftigt.

Det daglige arbejde på VERA bestod i eftersyn af alt stående og løbende gods, eftersyn af sejl, et for et, og indendørs maling, og allerede nu fik jeg lært en masse om skibet.

Ud over skipperen og mig til dette daglige arbejde kom også styrmanden.

Han hed Christian Jørgensen, var nær de halvtreds og gift med Caroline.

De boede også i Troense og havde en halvvoksen søn, der var i mejeristlære ovre på Langeland, samt havde de en efternøler, der hed Bjarne og var 8-9 år. Lidt senere kom også Arno om bord. Han og jeg var lige gamle.

Han var født den 18. februar og jeg den 23., men hans mor sagde, at han var kommet 5 dage for tidligt, og hun havde jo forstand på sådan noget.

Arno kom fra søsterskibet NOAH, der havde skippers broder som kaptajn, og han havde været med et lille års tid som jungmand og på det sidste som letmatros, så han var jo meget dygtigere end mig.

Han skulle også på navigationsskole, så vi havde meget tilfælles og blev derfor meget gode venner, og her i begyndelsen lærte han mig en masse sejlskibsting, specielt oppe til vejrs.

Noget træværk, der skulle udskiftes, blev lavet henne på Jacobsens bådeværft på den anden side af dampskibsbroen, så der var vi nogle gange, og det var meget interessant, for der var mange ting tilbage fra den tid, hvor man med simple midler byggede endog meget store træskibe.

Blandt andet var der svedekisterne, hvor man dampkogte plankerne, så de blev bøjelige og kunne formes efter behov.

Der var også broerne, hvorfra man savede egeplankerne fra Valdemar Slots skove ud til egnede skibsplanker eller spanter og lignende .

Det var foregået med håndkrafr og lodret savning, 2 mand ved saven, den ene nede på jorden og den anden oppe på broen.

---

*Det blev fortalt, at det var meget strengt arbejde, og det har der nok været noget om, for på et af lokummerne med skøn udsigt til Bregninge Skov havde en mødig sjæl med omhu og sirlig skrift prentet: "*NU SOLEN SYNKER BAG BREGNINGE SKOV. SKIDER MAN EJ SÅ HVILER MAN DOG".

I al sin ydmyghed var dette lille rim sikkert udtryk for en lang og slidsom arbejdsdag.

Vi var nu nået hen til de første dage af marts, og isen var ved at komme i drift.

Ude i Renden sejlede Langelandsfærgen, kaldet "Ruder Konge", fordi den sejlede på Rudkøbing, og postdamperen THORSENG næsten planmæssigt.

Sidstnævnte sejlede med passagerer, gods og post mellem Svendborg, Tåsinge og Thurø, og på Tåsinge anløb den dampskibsbroen i Troense lige ved siden af, hvor vi lå.

På en tilbagetur masede den sig efter aftale en gang rundt om os, og så lå vi pludselig i åbent vand og kunne svaje for ankeret.

Denne nye situation betød fuld fart på de sidste forberedelser, som blev lidt besværliggjort af, at vi nu ikke mere kunne bene over isen, men måtte bruge jollen, og det helt hen til dampskibsbroen, og selvfølgelig var jollen hele tiden i den forkerte ende.

Vi flyttede om bord og blev påmønstrede, og det gjorde også kokken og de sidste 2 letmatroser, der ligesom mig skulle med sejlskib for første gang.

Vi fik proviant og stores og blev så meget færdige, at vi den sidste dag, før vi skulle sejle næste morgen, kunne skeje tidligt ud og gå til afskedsfest i land.

Det blev en både meget vemodig, men også meget festlig og dejlig aften.

De ældre holdt sig for sig selv, og vi unge var os selv mere end nok.

Næste morgen kom lodsen, og for små sejl og let vestlig vind tog han os ud over Lunkebugten, hvorfra kursen blev sat nordpå uden om Thurø Rev.

Vores første rejse skulle gå til Ålborg, hvor vi skulle have fuld last cement.

Halvdelen af denne cement skulle losses i Trondhjem, hvor vi så i stedet skulle fyldes op med bygningsmaterialer til Reykjavik.

På Island var det samme modtager af både cementen og bygningsmaterialerne.

Vi var jo gået ud for små sejl af flere grunde, hvoraf en var, at vi i det store og hele var ganske uøvede og en anden var, at vi kun havde slået nogle få sejl under.

Det havde været et hårdt arbejde bare at underslå de få, for ingen af os var i træning med virkelig hårdt arbejde.

Men nu blev der for alvor taget fat, og skipperen, der var stærk som 2 bjørne, var forrest i alt det tunge, så længe det var på dækket.

Oppe i riggen var det os andre,også kokken, og madlavningen kunne vente.

Hen ad aften var vi rimeligt færdige, men fortsatte alligevel op gennem Store Bælt for små sejl.

Skipperen havde endnu ingen større tiltro til vores kunnen.

Næste morgen i Kattegat godt klar af Fyn og Sjælland begyndte vi så på sejlmanøvrer på alle tænkelige måder og om og om igen.

Det var hårdt, men spændende, for vi var jo alle klar over, at meget pludselig kunne vi komme ud for at skulle klare disse manøvrer måske i mørke og hårdt vejr, så vi gik på med krum hals.

Arno havde det dejligt, for han kunne det hele fra sit forrige skib NOAH.

Den gode vind holdt sig op til Hals Barre, hvor vi fik lods, men måtte have en større motorbåd til at hjælpe os over barren og op til Ålborg.

Lastningen voldte os ingen større problemer.

Ballasten, ca. 50 tons muldjord fra en sløjfet kirkegård i Nord-Frankrig, skulle forblive om bord, for den var bestemt til nyopførte drivhuse i Reykjavik, som var næsten uden muldjord.

Cementen blev slisdsket ned, og nede i lasten var der havnearbejdere, som stuvede sækkene.

Men der blev på anden vis sørget for os, for bortset fra almindeligt forefaldende arbejde, så var det sejlmanøvrer på og med de sejl, der ikke var i vejen for lastningen, og det var alle forsejl, alle råsejl samt mesan og mesan-gaffel.

I de 3 dage lastningen varede, var der vist ikke en tænkelig situation, som ikke blev herset igennem til hudløshed, og når vi nåede aften, var vi så ømme og trætte, at vi ikke orkede at gå i land.

Vi blev færdiglastet 3. dagen om aftenen, og straks næste morgen kom lodsen.

Vinden stod stadig i vest, og vi kunne stå fjorden ud for små sejl.

På vejen ud fik vi gjort søklar og spulet det værste støv væk, inden vi kom over barren og kvittede lodsen.

For en god halv vind blev kursen sat nordpå, og VERA fik alle de klude, hun kunne bære.

Det var første gang, vi oplevede det, og hvor var det smukt, og det var en dejlig fornemmelse at føle, at det havde man selv været med til.

Og det mest overraskende var nok farten, for skønt dødlastet loggede vi næsten 8 knob og rundede Skagen, inden det blev mørkt.

Vi kunne ikke holde Lindesnæs op, selv om vi holdt skarp bidevind, så medens vi endnu kunne se, blev alle lette sejl bjærget, og vi gik over stag og stod sydvestover til daggry, hvor vi atter stagvendte og stod nordover.

Vinden trak om i sydvest og holdt sig der, til vi 5 døgn senere fik lods ved Frøya i skærgården ud for Trondhjem.

Det var tidligt søndag morgen, og da vinden stadig var god, blev lodsen og skipperen enige om, at vi skulle prøve at gå helt op til Trondhjem for flest mulige sejl.

Lodsen sagde, at han havde telefoneret til havnemesteren, så snart han havde os i sigte, og han troede nok, det ville vække nogen opsigt, hvis vi om eftermiddagen, når folk var ude på deres eftermiddagspromenade, kom ind for fulde sejl, og vi havde fået kajplads midt i byen.

Det var mere end 25 år siden, at et større sejlskib havde gjort noget sådant.

Sejladsen op gennem fjorden var ubeskrivelig smuk.

Solen skinnede, og luften var meget mild.

På de højeste bjergtoppe lå endnu sne, men på sæterne længere nede var der meget grønt.

Nu var det ikke, fordi der var meget tid til at beundre sceneriet, for vi skulle passe sejl hele tiden, dels skiftede vi kurs hvert øjeblik, og dels kom vinden farende ud af slugterne i forskellige retninger.

V*i gik op med højvande, så vi fik et par ekstra knob lagt oven i vores egen gode fart, og de knapt 27 sømil op til Trondhjem blev derfor gjort på godt 6 timer.*

På lang afstand kunne vi se, at der var folk på kajen, så skipperen og lodsen lavede lidt af et paradenummer af ankomsten.

Vi holdt kurs mod kajen så længe som forsvarligt, løb så op i vinden, smed ankeret og lod råsejlene gå.

Lodsen havde sagt, at 20 favne kæde var nok, for der var ikke ret dybt der, hvor vi smed ankeret.

Men nogen må have husket forkert, for det rovsede ud med alle 100 favne uden at få bund.

Der var lige ved at blive panik, men skipperen bevarede roen.

Han beordrede resten af sejlene ned med undtagelse af stagfok og mesan, og så drev vi ganske langsomt og meget elegant mod kajen.

Lige inden vi nåede den, fik ankeret bund.

Det er helt i orden, sagde skipperen, lad det være, så har vi noget at hale os ud i, når vi skal afgå.

Der var ganske mange mennesker på kajen, og de var meget venlige, hjælpsomme og interesserede.

Blandt dem var også min mormors søster, tante Fie, og mine to halvkusiner.

Min mormor havde skrevet, at jeg kom, og tante Fie, som havde nær tilknytning til havnen og søfarten, havde bedt om at få et praj, når nogen vidste noget.

Mine 2 halvkusiner, som var kusiner indbyrdes, ja det er lidt svært at holde rede på, var på alder med mig, og meget søde, og de sagde, at alt hvad jeg fik af fritid skulle tilbringes hos dem og familien.

Straks næste morgen begyndte vi at losse, og det havde vi ikke prøvet før.

Det var slaveri i dette begrebs allervideste betydning.

Ved hver af de to luger var et håndspil med sving i begge sider, men ingen udveksling.

Vi kunne kun tage 4 sække eller ialt 200 kg ad gangen, for først var der en vældig løftehøjde fra lasten op til lønningshøjde, så kom arbejdet med at svinge bommen ind over kajen, og så kom det mest trælsomme, nemlig at fire af, for nu skulle man holde igen, og det var meget sværere end at løfte op.

Vi startede med begge spillene, to dæksfolk ved hver og kokken og styrmanden i lasten, men det gik ikke, det var for hårdt, og særlig for styrmanden og kokken.

I stedet blev det hele overtaget af os 4 dæksfolk, og så kun med eet spil, men heller ikke det gik, hvorefter skipperen hyrede 4 havnearbejdere, og så gik det, selv om det var meget hårdt.

Da vi havde losset halvdelen af cementen, altså det parti, der var bestemt for Trondhjem, begyndte vi straks at laste bygningsmaterialer, og det var vist alt, hvad der skulle bruges til et større hus, såvel udvendig som indvendig.

Det var et vældigt puslespil, for vi skulle have mest muligt under dæk, men efterhånden gik kabalen op, så vi endte med kun at have en lønningshøjde groft tømmer på dækket.

Losning og lastning tog 3 uger, og der blev arbejdet om formiddagen den sidste søndag, hvor vi så bagefter gjorde søklar til at afgå mandag morgen med udgående vande.

Jeg opnåede således at få det meste af 4 søndage hos min norske familie, og det var en stor og god oplevelse.

Specielt var der de to halvkusiner, som tog sig kærligt af mig enten sammen eller hver for sig.

Der blev holdt mange middage eller sammenkomster, for hele familien skulle hilse på, og der var så mange, at jeg næsten var sikker på, at jeg kun var i rigtig familie med et fåtal af dem.

Familien havde nær tilknytning til "Nordenfjeldske Dampskibsselskab" og et par andre rederier, så der var megen sømandssnak, men også dejlige udflugter op til sæteren, hvor familien havde en meget stor hytte til helårsbrug.

Det var igen blevet koldt, og der var faldet megen sne oppe ved hytten, så det blev bestemt, at vi skulle have en søndagsfamilietur derop.

Det tog et par timer at komme derop i hestevogne.

Solen skinnede, og det var koldt, men det sidste gjorde ikke så meget, for så kunne man sidde og flette fingre under de varme tæpper.

Oppe ved hytten blev man enige om en rask skitur før maden, og det blev vist årets oplevelse for min norske familie, for jeg skulle på min første skitur.

Jeg havde aldrig haft et par ski på, knapt nok set dem, og resultatet blev derefter.

I hytten var der både reserveski og forskellige støvler, og pigerne fandt hurtigt ud af, hvad der bedst passede mine hjulede sømandsben.

"So far so good", jeg nåede ikke at komme på højkant, før jeg atter lå og sprællede nede i sneen.

Men efterhånden fandt jeg balancen og kunne stå oprejst uden at bevæge mig.

Så kom det svære at skulle bevæge sig, for nu viste det sig med al ønskelig tydelighed, at mine ben var indstillet på en retvisende kurs, medens brædderne absolut var indstillet på en misvisende kurs, og at få overensstemmelse var komplet umuligt.

Der var en lille bakke, ikke mere end en halv meter høj, hvor pigerne fik mig anbragt på toppen med et skub i ryggen med det resultat, at jeg med et vræl stod på hovedet med arme, ben og brædder på kryds og tværs.

Så opgav vi, og pigerne betroede mig, at selv en nordmand ikke kunne håndtere et par ski mere yndefuldt.

Tiden gik hurtigt, og det gjorde sejladsen ud også.

Vi gik ud med højvande og nordlig vind og gjorde det igen på ca. 6 timer.

Kommet vel ud trak vinden om i vest og friskede, så vi startede med at lægge os på kryds med stagvending i hvert vagtskifte.

Vinden friskede mere og mere, og på andendagen var det blevet til en hylende snestorm fra nordvest.

Stormen var taget jævnt til og altså ikke i ryk, hvilket gav os tid til at mindske sejl og rebe uden at lave de helt store dumheder.

Men ellers fik vi vor sag for.

Alle lette sejl var bjærget, og nu måtte vi også tage bramsejl, overmærs og klyver.

Vi stak 2 reb i skonnertsejl, storsejl og mesan og krydsede os frem på disse 3 plus undermærs og stagfok.

Sneen gik over i slud og bølgerne var lange og tårnhøje.

Vi fik meget sprøjt over, men ingen særlige søer, VERA var et fantastisk godt søskib.

Der, hvor vi blev allermest gennemblødte var, da vi skulle bjærge jager og klyver, for hver gang det var lykkedes at få et af de forbandede sejl op på sprydet, så rendte hun snuden ind i en sø, og så var det bare om at lade det hele gå og kun tænke på at holde sig selv fast, til hun atter dukkede op af søen.

Disse sekunder i det frådende iskolde vand føltes som evigheder, og man troede hver gang, at nu druknede man.

Jeg var på den et antal gange sammen med Arno, og da vi kom ud af sådan en sø og endelig havde fået gjort sejlet fast, sagde han: "Ved du, hvad jeg ønskede mig, da vi for lidt siden var begravet i vand ?

Det var, at have ham digteren, der har skrevet, "Jeg elsker havet, når det stormer vildt" lige her og nu og spørge ham, om han stadig mener det".

Som sagt var vi gennemblødte, men det var der bare ikke så meget at gøre ved, for vi havde ingen tørremuligheder.

I lukafet var der vådt og koldt, og vi savnede vores kakkelovn meget.

Hos kokken var der heller ingen trøst at hente, han havde det største besvær med bare en meget lille smule ild i sit komfur, lukkede han lågen op, fik han røg, gløder og ild ud over det hele.

Tilbage var så kun køjen, når der blev frivagt.

Tage alt tøjet af, stille noget af det frosne op ad skottet, resten over bænken og så splitternøgen til køjs og blive nede i varmen til man atter skulle op på vagt og igen have det våde tøj på.

Det var meget ubehageligt, men det var kun en af de mange ting, der nu gjorde livet så ubeskriveligt surt. Varm mad og varm kaffe forekom næsten ikke.

Hvedebrødet slap op, og kokken kunne ikke bage.

Det samme var ved at ske med rugbrødet, som nu var mere end 14 dage gammelt, og i øvrigt kunne vi ikke have fået noget friskt, for der var kommet søvand i surdejskrukken.

Vi kunne heller ikke blive vasket ordentligt, og søvandet sved og bed i revner og rifter.

Jeg tænkte tit på vores andenmester i INGA, han var jo verdensmester i at kurere sådan noget.

Og bælgvanterne, som min mormor havde strikket, og som jeg var glad for, var også blevet ubrugelige al den stund, at jeg lagde dem fra mig på ruftaget, og så blæste den ene udenbords.

Vinden var os absolut ikke venlig stemt.

Ind imellem kunne det godt flove af for en kort stund, men så blæste det op igen og med fornyet styrke, for nu var der jo noget, som skulle indhentes.

De daglige observationer og stedbestemmelser var vist også så om så, men det tror jeg ikke gjorde så meget, for de gamle garvede sejlskibsfolk havde det ligesom vikingerne, de kunne lugte, hvor de omtrent var.

På den tredje mandag i søen, var der noget, som var anderledes.

Det var svært at forklare hvad.

Det blæste om end endnu mere, men søerne var ligesom kortere og hurtigere, luften havde fået en anden lugt, og der var måger.

Skipperen havde flere gange stået og snuset op i vinden, og hen på formiddagen sagde han, at der var en stor rom til den, der først så land enten ret forude eller forude om styrbord.

En af de andre letmatroser entrede op i formærset, og han var knapt kommet derop, før han skreg ned, at han kunne se højt gråt land næsten ret forude.

Skipperen mente, at det var Vestmannaøerne, og det fik han vished for senere på dagen, da landet var synligt fra dækket.

Vi holdt kursen og stagvendte først helt inde under land og i næsten smult vande.

Mere end to ugers meget hårdt vejr havde sat sine spor overalt, både fysisk og psykisk, og nok mest af det sidste, for det var de simpleste livsfornødenheder, der blev mere og mere mangel på, og som kun få af os var robuste nok til helt at undvære.

Og det var nok grunden til, at skipperen traf den meget store beslutning at afbryde rejsen og gå ind til Havnefjord på sydsiden af Reykjanæs.

Reykjavik lå omme på nordsiden af næsset, og skipperen mente, at med vinden trækkende i nord, som den var begyndt på, så kunne vi risikere endnu en uges sejlads.

Over land var Havnefjord ikke ret langt fra Reykjavik, som i mange tilfælde brugte den som laste- og lossehavn, og i hvert fald var Havnefjord Reykjaviks fiskerihavn, og den var til at komme ind og ud af i alt slags vejr, for den lå i bunden af en stor fjord.



To døgn senere kom vi ind til Havnefjord, udkørte, trætte og forpjuskede, men meget forventningsfulde, og hvor blev vi skuffede.

Folkene på kajen var direkte uvenlige og uforskammede og kunne ikke drømme om at række en hånd ud efter en kasteline eller blot fortælle os, hvor vi måtte fortøje.

Først da vi havde klaret det hele selv, kom de og sagde, at der kunne vi ikke ligge, og at vi omgående skulle forhale helt ud til molehovedet.

Det gjorde vi så med stort besvær og udelukkende ved egen hjælp, men derude kunne vi ikke ligge på grund af tidevandet.

Molen var derude slet ikke beregnet til fortøjning, så skipperen gik i land og talte med store bogstaver, hvorefter vi fik lov til at forhale tilbage til pladsen, vi kom fra, men kun hjulpet af hadske blikke.

Efterhånden var det blevet sent på eftermiddagen, og skipperen tog i land for at komme i kontakt med modtageren i Reykjavik.

Det lykkedes også, og hvad der var allerbedst, vi skulle blive i Havnefjord, for det var der, at det meste af lasten skulle bruges.

Men vores besvær var ikke forbi endnu, snarere tværtimod, nu kom de bare fra en anden kant og på en anden måde.

Havnen, som altså var fiskerihavn, så hen på eftermiddagen særdeles øde ud.

Vi var det eneste skib, men vi skulle hurtigt blive klogere.

Hver nat henad klokken 2 begyndte trawlerne at komme ind for så at gå ud igen tidligt på formiddagen, og det var så sikkert som amen i kirken, at der absolut skulle ligge en lige der, hvor vi lå, selv om der var rigeligt plads på begge sider.

Det var helt klart, at det var aftalt, at vi skulle generes mest muligt, og det var samme mønster, når vi gik i land.

Byen havde et par beværtninger og nogle få forretninger, men vi var absolut ikke velkomne nogen af stederne.

På beværtningerne skulle vi f.eks. betale 5 kr. for et stykke sejt seletøj af en bøf, medens en anbefalet mør engelsk bøf på kortet stod til 3 kr., og en øl til os dobbelt op eller udsolgt.

I forretningerne var de fornødenheder, vi bad om lige udsolgt, og ingen kunne sige, hvornår der kom nye.

Vi forstod ikke dette åbenlyse fjendskab.

Vi optrådte pænt og høfligt og var da ikke rene novicer, vi havde da alle besøgt havnebyer rundt om i verden, men ingen af os havde nogensinde oplevet fjendske mennesker som her.

Skipperen klagede til modtageren, der kom om bord næsten hver dag, og han var vist meget pinligt berørt af det.

Men vi fik forklaringen, og fra en helt uventet kant.

En eftermiddag lige efter udskejning kom styrmanden hen til os forude og præsenterede 2 Frelserpiger i uniform.

De havde meldt sig henne agter med besked om, at skulle tilbyde at efterse, vaske og ordne alt vort tøj.

Det kostede ikke noget, det var et led i Frelsens Hærs arbejde, og de ville blive meget kede af, hvis der ikke var noget, de kunne gøre for os.

Hvor havde vi alle en utrolig masse, der skulle ordnes, så de næste 14 dage, eller rettere til vi skulle afsejle, var pigerne om bord næsten hver dag, men altid 2 sammen, hvilket jeg var naiv nok til at tro ikke altid passede begge partet, for det kunne jo ikke undgå¨s, at vi, også rent kropsligt, hen ad vejen kom ganske tæt på hinanden, enten tilfældigt eller med overlæg.

Vi fortalte pigerne om al den uvenlighed og uforståelige fjendskab, som befolkningen udviste over for os, og så fik vi forklaringen.

Der var ved at blive pisket en landsomfattende stemning op mod Danmark og alt, hvad der havde med dansk at gøre.

Man ville løsrives fra Danmark og være en selvstændig nation, for Danmark og danskerne udnyttede og underkuede Island og islændingene.

De ældre og det officielle Island i Reykjavik og også Frelsens Hær tog afstand fra denne frigørelsesbevægelse, men den havde vældigt tag i ungdommen og fiskerne, og pigerne mente, at når vi følte det så mærkbart her i Havnefjord, så var det fordi nogle af de ydereligående agitorer boede her, og de vidste, at en af dem brugte al sin tid på at rejse rundt på øen og agitere for løsrivelse.

Vi spurgte, hvad pigernes egen mening var, men det ville de ikke ud med, de måtte ikke diskutere politik.

Det kunne da godt være, at der ville ske ændringer, men så blev det sikkert ikke før den nuværende ungdom blev ældre og fik magt eller noget at skulle have sagt.

Naturligvis spurgte vi så, hvordan det kunne lade sig gøre, at pigerne kunne hjælpe os næsten hver dag.

Og det kunne det også kun, fordi pigerne kom og gik i uniform, og fordi ingen havde lyst til at lægge sig ud med Frelsens Hær, som udførte et meget stort arbejde i det skjulte, hvor det var påkrævet, fordi drikkeri var meget udbredt blandt dem, der ikke havde råd til det.

De sagde, at i det skjulte var der megen nød og elendighed.

At pigerne så lagde uniformen, når de kom under dæk, kunne andre jo ikke se, så alt godt for Frelsens Hær.

Modtageren, som var meget pinligt berørt over ubehagelighederne, ville gerne komme et plaster på såret, så han arrangerede en heldags søndags udflugt til Thingvalla Sletten og til de springende geysere,og vi skulle tage håndklæder med, for vi skulle bade i varme vande.

Det blev nærmest en firmaskovtur, for værterne var 8 unge mennesker fra hans firma i Reykjavik og så os 5 menige fra skibet.

Og det blev en dejlig og meget spændende tur, hvor de 8 værter ikke vidste alt det gode, de skulle gøre for os.

Vi så en storslået natur og spændende gejsere, hvoraf een sprang nøjagtig hvert 20. minut med en kæmpestråle af kogende vand og skoldhed damp.

Vi badede også, og det var i et lille vandfald, hvor vandet vel var 30-40 grader varmt.

Det var næsten ikke til at løsrive sig fra.

Oven på badningen fik vi noget dejligt mad, hvoraf det meste var lækkert mørt stegt og røget fårekød.

Det blev en dejlig dag, som vi huskede længe.

Vores Frelserpiger lærte os at valke, ikke valse, men valke, hvilket vil sige at få nystrikket islandsk uldtøj til at blive lækkert blødt og tykt og næsten vandskyende.

Imidlertid havde vi ikke noget nystrikket uldtøj, men det var ikke noget problem, sagde pigerne, for de kunne købe uldtøj meget billigt hos deres familie og forældre, som også var med i Frelsens Hær.

Nogle af dem havde i øvrigt været med til at stifte Frelsens Hær for godt 30 år siden.

Det blev så aftalt, at de skulle købe en strikketrøje og to par sokker til hver af os.

Vi spurgte, om de skulle have nogle mål, da vi jo var af forskellig størrelse, men det skulle de ikke.

De sagde, at alt striktrøjet var nærlig i samme størrelse, og pasformen kom under valkningen.

Nogle af os havde hørt om det før, når man beundrede en kammerat, der stillede i dette dejlige striktøj, men ingen af os havde selv prøvet forarbejdningen.

Nogle dage senere kom pigerne tilbage med 5 dejlige striktrøjer, der var lange som særke og 20 stk. Strømper, der gik langt over knæene, og så begyndte forestillingen.

I pøse med spilkogende vand blev der pisket så meget brun sæbe, at det nærmest blev til en tyk sovs.

Så blev pøsene sat over komfuret og bragt i kog.

Så blev de taget af, og man satte sig på bænkene med pøsene mellem benene og striktøjet ved siden af.

Så stak man forsigtigt fingrene ned i vandet og brændte sig selvfølgelig og trak dem til sig meget hurtigt.

Men man blev ved med at prøve, indtil man kunne føle, at næste gang ville man kunne holde fingrene lidt længere dernede.

Så lagde man striktøjet i.

Vi startede med strømperne, for de var lettest at håndtere for begyndere.

Når strømerne kom i, så kølede de vandet så meget af, at man også kunne have hænderne dernede.

Først vaskede man så på almindelig vis for at få uldens naturlige fårefedt væk, og derefter klemte man det bløde uld tæt og hårdt sammen, små stykker ad gangen, man pressede det i facon og begyndte med hælen og arbejdede sig så ud mod tåen og op ad skaftet og jo mere man arbejdede, jo bedre blev resultatet, og bedst blev det, hvis man ind imellem satte pøsen over komfuret, så vandet stadig var mest muligt varmt.

Efter næsten en halv times ihærdigt arbejde var et sådant par strømper krympet til næsten det halve og var blevet dobbelt så tykke.

Så blev de skyllet 3 gange i halvvarmt vand og lagt til tørre.

De måtte ikke hænges til tørring første gang, men ligge, for ulden skulle komme i ro, og fremover måtte de kun vaskes i vand, der var håndvarmt.

Vi gjorde os stor umage, og resultatet blev noget meget lækkert striktøj, som var næsten uopslideligt.

Men tiden gik sin gang, og det gjorde losningen også.

Den var ikke så anstrengende, som vi havde frygtet, for vi havde folk til hjælp.

Hver morgen sendte modtageren 4 mand fra Reykjavik, og de var lettere at omgås end folkene i Havnefjord.

En dag, da vi næsten var udlosset, vi manglede kun ballastjorden, kom skipperen og meddelte, at vi skulle gå i ballast til Fowey i Cornwall og laste chinaclay til Höganäs i Sverige, og i Höganäs skulle vi laste lervarer til Helsingfors, og i Finland skulle vi laste træ til enten Spanien eller den franske Atlanterhavskyst.

Det var muligt, at vi også skulle have noget last med her fra Island, men det vidste han først om et par dage.

Det var gode nyheder, og alle fik travlt med at skrive hjem, jeg skrev et ekstra brev til Karin og fortalte, at vi kom til Helsingfors i løbet af juli måned.

Næste dag kom skipperen igen, for nu var det i orden med last herfra.

Vi skulle have små hundrede tons til Douglas på Isle of Man og små hundrede tons til Plymouth i Cornwall.

Han havde taget lasten til en meget lav fragt, men så sparede han udgifter og til til ballast.

Det, vi skulle have med, var saltsild i tønder, saltet fårekød i tønder, røget fårekød i sække samt fåreuld i baller, og lastningen tog kun et par dage, idet det meste kunne slidskes ned.

Vi havde nogle dage forinden taget afsked med vore Frelserpiger og var blevet inviteret til bibelmøde og selskabelighed i Reykjavik, men vi havde afslået.

Vi turde simpelthen ikke begive os fra Reykjavik til Havnefjord en sen aften på øde vej.

Og så var vi atter i søen.

Den første dag var ubehagelig, for det var blevet helt vindstille med mange dønninger, og VERA slingrede så gudsjammerligt med alle sejl hængende slapt ned, at vi alle uden undtagelse blev søsyge, kun for en kort bemærkning, men det virkede latterligt.

Over middag kom der vind fra nordvest, og det blev til frisk vind inden aften.

Så med vinden agten for tværs, det bedste vi kunne få, strøg vi sydover med alt, hvad vi kunne bære.

Flere gange loggede vi både 8-9 og 10 knob, og det var vi meget stolte af. Det var vi til gengæld ikke af den daglige kost.

Den blev meget hurtig ensformig og triviel.

Gule ærter, brune bønner og klipfisk var stående een gang om ugen.

De gule ærter blev kogt på saltet soflæsk, der ikke lod nogen tvivl om, at det var hunkønnets bryst.

De brune bønner blev kogt på tilsvarende flæsk blot røget.

Klipfisken blev serveret kogt, men meget salt, for der var ikke rigtig råd til at bruge for meget ferskvand til udvanding.

Der blev altid rester, og bønner og ærter blev serveret næste dag som brune bønne- eller gule ærte-klatkager med mørk sirup på og som andenret til klipfiskresterne, der genopstod som plukfisk.

Men nu kom der variation, for i Havnefjord havde vi fået fårekød om bord både fersk og røget, så der var fårekød både her og hisset, og så kunne der jo spares på det dyre flæsk.

Gule ærter kogt på fedt fårekød godt saltet og brune bønner kogt på sortrøget fårekød duftede næsten ens og langt væk.

Selvfølgelig må det ikke glemmes, at vi også havde fået frisk fårekød med, 2 hele med pels, og de blev i mandskabsudgave serveret som fed ragout eller som mærkværdige fede fårehakkebøffer, ligesom der også blev til mange gange fede fårekødboller i karry, det sidste tog lugten.

Og der var det meget mærkelige ved disse hele får, at hvis de havde været normalt udrustede med bove, køller og koteletter, så nåede ingen af disse yppigheder foran fokkemasten.

Nå, der var lyspunkter.

I modsætning til mange andre sejlskibe, så fik vi pålæg og margarine til aftenmåltiderne sammen med en lille varm ret.

Skipperen yndede at sige, at hans folk fik altid 3 slags pålæg, hvilket også var rigtigt, men han glemte at tilføje, at det var over 3 uger, at forstå på den måde, at den ene uge stod den på spegepølse, den næste på ost og den 3. på dåseansjoser.

Sidstnævnte gik ikke så godt i spænd med klipfisk og saltkød.

Imidlertid havde vi et rart lyspunkt, når vi havde været i søen et stykke tid, og man som rorgænger af skipperen fik serveret en gulerod, et løg eller et kålblad og ved festlige lejligheder en halv citron, der skulle spises, medens skipperen så på det.

Det smagte dejligt, og han havde en forestilling om, at det var godt for vores sundhed.

Vores tobaksbehov blev ved udrejse dækket af Halbergs Tobaksfabrikker i Svendborg, og det var hovedsaglig pibetobak.



Men for skipperens og styrmandens vedkommende var det også skråtobak.

Denne lå i lange længder i svedske-tobakssovs og blev leveret i datidens bolsjeglas, to til tre liters glas med svært glaslåg.

Når skråen skulle nydes, blev længden fisket op og et passende stykke bidt eller skåret af.

Når bidden så var gennemtygget og nydt, blev resten lagt til lufttørring på essingen agter.

Godt gennemtørret blev resterne herefter lagt ned i pibetobakspungen og blandet med pibetobakken.

Bagefter blev piben skrabet ud, og det udskrabede blev hældt ned i sovsen i bolsjeglasset.

Med intet ønske om at være profan, så havde dette nydelsesforløb for mig meget tilfælles med præstens ord ved en jordpåkastelse.

En anden tobaksspecialitet var snus, og det stærkeste indtryk af denne tobaksafart fik man hos havnearbejderne i Island.

Venstre underarm blottet op til albuen, en stribe snus på armens overside fra albue til langfingernegl, holde for højre næsebor og med venstre næsebor snuse hele striben op i et langt sug.

Tilsvarende procedure umiddelbart efter på højre arm og absolut ingen spor af snus efterladt.

Når vi bjærgede sejl om natten i hårdt, koldt og surt vejr, var det skik, at vi fik en dram, og det foregik på den måde, at vi efter endt arbejde stillede henne hos rorgængeren, som så prajede ned til skipperen i kahytten, at nu var vi der.

Han fik så fra skipperen rakt et glas med manglende fod og trekvart fyldt med rom, som han lod gå videre til den nærmeste.

Så sagde skipperen nede fra dybet: "Skål og tak for godt arbejde". Derefter blev det den næstes tur, indtil vi alle tre eller fire havde fået.

Det bemærkelsesværdige var, at medens dæksfolk hver fik et velfortjent glas, så fik skipperen tre eller fire.

Men en dag vi var vel længe om at komme agter, så var der bare ingen rom, sagde rorgængeren.

Nogle dage senere og ved en passende lejlighed, hvor jeg sad alene sammen med skipperen og reparerede et gaffelsejl, spurgte jeg forsigtigt, om den gode skik med drammen var afskaffet.

Han så helt forkert ud og bad om nærmere forklaring, hvilket jeg gav ham.

I næste havn købte han en hel flaske rom og trak rorgængeren for den. Det var rorgængeren, han havde skålet med tre eller fire gange.



Vi nåede Douglas en tidlig søndag eftermiddag efter knapt en uges hurtig sejlads.

Vi fik lods med det samme, og da tidevandet var med, gik vi straks i havn, og det blev spændende, for vi skulle gennem en bro.

Vinden var god og støt, så lodsen og skipperen blev enige om, at vi godt kunne gå ind og gennem broen for sejl alene, og det gjorde vi så for små sejl.

Det blev et rigtigt paradenummer med mange tilskuere og store avisbilleder, så nummeret blev gentaget ved afrejsen.

Douglas var en smuk og dejlig by med venlige og rare mennesker, ialt diametralt modsat det uvenlige og ugæstfrie Island.

Douglas havde dejlige forretninger og gæstfrie beværtninger, og så havde de det pudsige, at der var forskellige klokkeslæt.

Der var en times forskel på rådhusuret og kirkeuret, men det var for at kunne nå både kirke og forlystelser inden for de fastsatte tider.

Vi nåede Plymouth på 4 døgn, fik lods og slæbebåd ved første højvande og kom til kaj i den østlige havn, som hed "Calwater".

Den vestlige var flådehavn og hed "Hamoaze", og den måtte man slet ikke komme i nærheden af.

Vi lå kun to dage i havnen, men fik lejlighed til at komme i land og se byen, der var meget stor og ganske pæn.

Byen lå højt over havnen med et mægtigt grønt anlæg skrånende ned, med mange roser og en stor statue af søfareren Sir Francis Drake i midten.

Der var også et meget stort fort eller fæstning, der hed ”The Royal Citadel”, og det måtte man heller ikke komme i nærheden af.

For fulde sejl og meget let fralandsvind listede vi de godt 20 mil ned til Fowey, og sikke en overraskelse fra det vi lige havde set.

Fowey var ikke ret stor og havde en udmærket naturlig havn.

Men ellers var alt gråt og trist og meget støvet, og heldigvis blev vi dødlastet på få dage.

Lasten, chinaclay eller på dansk porcelænsler, kom på tipvogne og blev slidsket ned, men vi måtte selv være i lasten og skovle dette våde og tunge ler ud til siderne, og det var strengt.

Vi gik ud med højvande og vestlig sommervind, der ude til søs var ret frisk, til tider for frisk, men holdt sig som ønskevind til vi den 20. juni gik til kaj i Höganäs, hvor vi straks begyndte losningen.

Vi betjente selv håndspillet ved den ene luge, og det var strengt og gav meget ømme lemmer.

I den anden luge havde vi kran fra land med gravskovl, og det gik stærkt.



Styrmand Christian Jørgensen, Caroline Jørgensen, Bjarne, Caroline Larsen, skibsfører L. Larsen

I Höganäs kom min reservemor, skipperens Kathinka, styrmandens kone Caroline og sønnen Bjarne om bord, og de skulle blive, indtil vi passerede Sletten i Øresund på vej til Finland.

Vi fik også meget post, og jeg fik blandt andet et langt brev fra Karin, der skrev, at hele familien, far, mor og datter var i "Sommerstugan" på Drumsö hele juli måned, og at de meget håbede, at vi kunne være sammen.

Ih, hvor jeg glædede mig.

I Höganäs fik vi ellers en slem forskrækkelse, for Bjarne, der var en lille efternøler på 6-7 år, skulle være alle vegne og endte med at falde ned mellem skibet og kajen med hovedet nedad og næsten i vandet.

Vi var flere, der så det, og en eller anden, det blev ikke opklaret hvem, lod begge agterfortøjninger gå, så vi kunne sætte ryggen imod og tvinge skibet ud, så Bjarne faldt helt ned i vandet, hvor en letmatros, der var sprunget i vandet, kunne trække ham ud og få ham op.

Bjarne slap med forskrækkelsen, og det gjorde vi andre også.

Og så havde vi også en rigtig god oplevelse i Höganäs. Arno og jeg blev ommønstrede til matroser, og det var vidunderligt, for nu havde vi vores krævede sejltid som matroser i sejlskibe uden for indskrænket fart så godt som sikret, og det var guld værd på det tidspunkt, og VERA dækkede fuldt ud alle stillede krav.

Så snart vi var udlosset, fik vi ny last om bord, og det var glaserede rør og klinker, mest rør, så vi kom til at ligge meget let på vandet.

Ud for Sletten ankrede vi ikke, men lå for bakkede sejl, medens konerne med vedhæng blev taget i land af skibshandleren, der kom ud med proviant.



Og så havde vi en uges sommersejlads til Finland med dejlig vestlig vind hele vejen og særdeles god fart, fordi vi lå så let på vandet.

Vi nåede Drumsö ud for Helsingfors midt om natten, en pragtfuld finsk sommernat, hvor det ikke var rigtigt mørkt, og skipperen bestemte, at vi skulle ligge for små kryds, indtil det blev morgen, for så kunne vi gå ind for sejl alene og spare slæbebåd.

Jeg tror nu ikke, at det med slæbebåden var den egentlige grund.

Jeg tror snarere, at han ville vise finnerne med deres store sejlskibsflåde i Mariehamn, at vi også kunne være med, selv om vi dagen forinden havde passeret deres firemastede bark "Olivebank" for fulde sejl, et meget betagende syn.

Så vi satte først lodsflag nogle timer senere og stod ind i Vesthavnen tidligt på formiddagen for sejl alene,men det havde vi jo efterhånden fået god øvelse i.

Ved middagstid, da vi var under dæk for middagsskafning, kom styrmanden og prajede, at der var gæster til mig, to damer og en herre.

Jeg var godt klar over, hvem det kunne være, og jeg tror nok, at jeg blev meget befippet og overrumplet, for jeg var i halvsnavset, krøllet arbejdstøj, lidt langhåret og endnu ikke barberet, og så var jeg pludselig møggenert.

Alt det, jeg havde gået og forberedt mig på at skulle sige ved første møde, var håbløst agterudsejlet, og jeg var pinligt rød i hoveder, men jeg blev frelst.

Først kom faderen, hr. Ander, og ønskede mig velkommen med en stor sømandsnæve, så kom moderen og gav mig et velkomstknus, og til sidst kom Karin.

Hun holdt fatningen meget bedre end mig, men hvor var hun blevet sød, og nu var isen brudt, selv om jeg var helt sikker på, at de ældre måtte have læst hvert eneste brev, jeg havde skrevet til Karin.

Kaptajn Ander spurgte, om jeg kunne komme på "sommerstugan" lørdag-søndag, men det kunne jeg ikke svare på.

Det måtte blive styrmanden, som stadig stod ved siden af og ikke forstod en pind af det hele, så han henviste til skipperen, men han var i land.

Jeg kommer igen i morgen og snakker med kaptajnen, sagde kaptajn Ander.

Og det gjorde han, og det blev til et flere timers samvær med skipperen og vist over adskillige glas.

Men jeg fik lov til at tage af sted lørdag morgen og skulle være tilbage mandag morgen, og så skulle jeg fortælle skipperen det mest mulige om familien Ander, for nu havde han fået en ny ven.

De havde drukket broderskål, og han var inviteret til middag i næste uge.

På Drumsö, hvor jeg tilbragte to uforglemmelige lørdag-søndage og en masse hverdage, fik jeg den første aften mit livs største chok.

Efter en dejlig middag i den lyse sommeraften blev det bestemt, at vi skulle i sauna og bagefter sidde og nyde den lune sommernat over varme toddyer.

Jeg havde hørt så meget om de finske badstuer, men aldrig stiftet nærmere bekendtskab med dem.

Saunaen lå i et separat hus ved siden af hoved- og gæstehuset.

Først var der et stort omklædningsrum, så var der baderum men bruser med varmt og koldt vand, så var der selve saunarummet, hvor der var fyret godt op.

Uden for huset var der et lille svømmebassin med koldt ferskvand. Og så kom chokket.

Hvad der var helt naturligt for de andre, kunne jeg krybe i et musehul for.

Man badede sammen og uden en trævl på.

Det var 3 år siden, jeg flygtigt havde set hr. Og fru Ander, og det var 3 år siden jeg havde set Karin.

Dengang var vi 15 og store børn, og nu var vi 18 og voksne, og alene blevet voksne gennem aldrig svigtende brevvekslinger.

Hr. Ander sagde: "Gunnar, vi ved at dette har du ikke prøvet før, men sådan har vi gjort i 100 år, og vi kunne ikke drømme om at gøre det anderledes.

Det er kun første gang, at du er generт, i morgen vil du synes det samme som os, så bare kom an".

Først sæbevaskede man sig godt i baderummet, så gik man ind i saunarummet, hvor der blev hældt godt med vand på de gloende sten, så rummet blev dampfyldt og meget varmt.

Så piskede man hinanden med bløde birkegrene, til man var ildrød over det hele, og så satte man sig til at svede i en halv time.

Det blev dog kun til 20 minutter første gang, for man mente, at en halv time måske var for meget for mig.

Derefter udenfor og en dukkert i det kolde vand og så ind for gensidig aftørring og frottering.

Så i tøjet og ud på verandaen til store og meget varme toddyer.

For mig var det en helt ufattelig oplevelse både under og efter, og den blev gentaget aften efter aften.

Det var så ubeskriveligt, at jeg ikke turde prale ret meget af det til de andre, for de påstod, at jeg var fuld af løgn.

Vi var 12 dage om at losse og gøre søklar, og først den sidste dag fik vi ordre til at gå til Kotka længere mod øst og der laste træ til Landerneau på Frankrigs Atlanterhavskyst.

Afskeden var meget svær, og ikke mindst fordi den ældre del af familien Ander havde været særdeles taktfulde og tolerante.

I Kotka tog lastningen over 14 dage, for hvert enkelt bræt eller planke skulle lægges meget nøjagtigt, dels for at ligge fast og dels for at få mest muligt med.

Det gjaldt ikke mindst dækslasten, som syntes at blive meget høj.

Det var ikke muligt at tage til Helsingfors, afstanden var for stor, tiden knap og pligterne kaldte familien Ander, men det blev til mange breve.

For at bevare minderne længst muligt, gik jeg to gange i lokal sauna og blev riset af fremmede piger og var ikke spor genert, specielt den ene gang, hvor jeg havde fået lokket kokken med.

Han havde røde øren flere dage efter.

Vi havde en rigtig sur tur ned til Øresund, hvor vi igen skulle stoppe ved Sletten for proviant.

Turen var sur, fordi vi havde dårligt vejr og var uvant med at manøvrere over på den høje dækslast, som vi synes var i vejen for alt og alle.

Ved Sletten fik vi en passager med, en hr. Andersen, der var svoger til skipperen og Kathinka.

Han havde sejlet som maskinmester i "Mærsk", men var kommet i land på grund af tuberkulose.

Han var nu helt rask og var lærer på Teknisk skole i Svendborg.

Han var en hyggelig fyr og et meget rart menneske at omgås, og en af de første dage og i et upåagtet øjeblik gav han mig med et lunt blik i øjet et langt brev fra Lily.

Hun kunne jo ikke selv sende det, for al post gik over faderen(skipperen) til fordeling.

Brevet, som jeg for øvrigt blev meget glad for, gjorde mig lidt flov og forvirret. Der var vist noget, jeg ikke havde forstået.

Som sagt var Andersen en hyggelig fyr, og man kunne få mangen en god sludder med ham, ikke mindst, når man stod til rors.

Således sludrede vi en dag om min fremtid og om, hvordan jeg fik samlet penge nok sammen til skoletiden, og han sagde, at hvis han var i mit sted, når jeg engang mønstrede af fra VERA, så ville han gå op til skibsinspektør Rasmussen hos A.P.Møller og spørge, om der var mulighed for en matroshyre på langfart.

Rederiet ville altid gerne have sejlskibsfolk fra Svendborgsund.

Det skrev jeg mig bag øret.

Det var med i planerne at komme på langfart et års tid for at spare mest muligt op.

Jeg kunne få kost og logi hjemme hos mine forældre, men alt andet ville jeg helst klare selv.

Vi havde en god rejse på kryds, til vi kom Skagen rundt, så løb vi ind i en hylende nordveststorm, og vi måtte klæde VERA af og rebe ned til det mindst mulige, men det var lige ved ikke at være nok, for den første nat på et tidspunkt, hvor det var allermest surt og mørkt, røg skonnertsejlet og den svære skonnertbom med et øredøvende brag.

Der var ikke andet at gøre end at fire resterne ned, samle og surre nødtørftigt og så afvente dagslyset.

Og da det kom, viste det et slemt roderi, samt at både storbåden og kabystaget havde fået en slem medfart.

Vi klarede op og reparerede så godt, det var muligt, men vi var vældigt hæmmede både af det meget hårde vejr og af den høje dækslast, som heldigvis ikke havde revet sig løs.

Nu forstod vi pludselig meningen med og nødvendigheden af omhu mede lastning af træ på dæk.

Stormen varede kun et par døgn, så flovede den af, og vi havde godt vejr resten af rejsen og ikke flere uheld.

Den sidste dag i august gik vi i havn i Landerneau ved Brest på Frankrigs atlanterhavsside, nærmere betegnet Bretagne.

Havnen var meget lille, og det var byen også, meget gammel og meget smuk.

En stor bæk med rindende vand løb ud i havnen, og her sad hver dag en række kvinder og vaskede tøj.

Der var kun en enkel forretning i nærheden af havnen, men den var til gengæld stor og velassorteret.

Jeg var gået derind for at handle.

Der var 5 eller 6 foran mig, så jeg stillede mig pænt bagerst og rykkede frem efterhånden.

Da det blev min tur, og jeg var begyndt at udpege det, jeg skulle have, kom en dame farende ind ad døren med et brag og skubbede mig til side, fordi jeg ikke fik flyttet mig hurtigt nok.

Jeg larmede op, for nu havde jeg pænt ventet til det var min tur.

Købmanden sagde en hel masse, så jeg svarede en hel masse, og det fik købmanden til at smide mig ud.

Da jeg havde sundet mig lidt, gik jeg ind igen, men det blev for en meget kort bemærkning.

Med forfængeligheden såret og følelsen af at være uretfærdigt behandlet gik jeg om bord og beklagede mig til hr. Andersen, for han talte fint fransk.

Han hørte tålmodigt på mine genvordigheder i det franske og lovede at gå op og snakke med købmanden.

Han kom grinende tilbage.

Det var mig, der havde trådt i spinaten.

I Bretagne gjaldt den regel, at gravide kvinder gik foran alt og alle.

De blev beundret og løftet til skyerne.

Om jeg da ikke havde set, at kvinden havde mave, men det havde jeg ikke, og selv om jeg havde, så vidste jeg ikke noget om, hvilke noget om, hvilke fordele det gav.

Købmanden havde fortalt ham, at når man gik så meget op i det, var det fordi næsten alle byens voksne mænd var faldet i krigen, og at man manglede børn og unge.

Der var nogle årgange, som var faldet helt ud.

For resten havde Arno og jeg en anden flov oplevelse på samvittigheden, og det var fra den dag vi ankom.

Vi stod på kajen og ordnede noget ved landgangen.

Der var en del tilskuere, men det var vi så vant til, så det tog vi os ikke af, før et par skillede sig ud.

Det var en pæn ældre herre i sort og med stråhat og lorgnetter.

Ved siden af sig havde han en billedskøn ung pige helt i hvidt og også med stråhat.

Uden at vare min mund spurgte jeg Arno, om han havde set den ”godte”.

"*Om jeg har, hvis jeg havde hende for mig selv, så ved jeg nok, hvad jeg ville”, hvorpå den pæne ældre herre lettede på stråhatten og spurgte på rent dansk:”Undskyld, jeg er den danske konsul i Brest.*

Vil De være venlig at vise os hen til kaptajnen”.

Det var meget flovt.

Efter udlosningen fik vi en halv last meget store tomme vinfade til Cadiz, hvor vi lastede salt til Sundsvall i Sverige.

Vi havde ingen særlige oplevelser på vejen, bortset fra, at styrmanden harpunerede en stor springer, så vi frådsede i mørkerødt velsmagende springerkød et par uger, og det var en dejlig afveksling i saltmaden.

Vi kom til Sundsvall i midten af oktober, lossede hurtigt og lastede mindst lige så hurtigt, for vi skulle ud i Østersøen, inden isen lukkede Bottenhavet.

Vi fik fuld last træ, props, til Grangemouth, dog ikke dækslast.

Det tog man ikke om vinteren.

Det var nu blevet hen i november og bidende koldt, og vi havde meget dårligt vejr hele vejen til Grangemouth, som vi nåede i midten af december og lå der til efter nytår.

Både juleaften og nytårsaften fik vi fin middag, risengrød og stegt kanin.

Det var mig, der kom med kaninerne til juleaften.

Jeg skulle i land og handle, og så sagde skipperen, da jeg fik mit forskud, at hvis jeg faldt over en forretning, hvor de havde kaniner, så skulle jeg købe to af mellemstørrelse.

Jeg faldt over en sådan forretning, og købte to kaniner af største størrelse.

De kostede 4 shilling stykket, og det syntes skipperen var dyrt, så han ville selv købe de næste.

Der var den forskel på hans og mine, at mine blev til kaninragout første juledag, medens hans kun lige rakte til nytårsaften og medførte braset,røget fårekød og stegte kartofler nytårsdag.

En af de første dage i det nye år var vi udlossede og forhalede så over til en kulkaj, hvor vi fik fuld last af koks til Tønsberg i Norge.

Vi havde hårdt nordvestligt vejr med meget sne hele vejen over Nordsøen, men med den lette kokslast og vinden eller blæsten agten for tværs nåede vi Tønsberg på knapt 4 døgn, men så var sejlføringen også presset til det yderste.

Det tog os en uge at losse og en anden uge at tage ballast ind.

Ballasten var rød granit.

Vi skulle gå til Fakse efter kalk til Norge, men skulle først en afstikker til Troense.

Når det tog en uge at få de 50 tons ballast ind, var det fordi, vi kom ud for et uheld.

Granitten kom på tipvogn fra et højere liggende stenbrud.

Den løb selv ned ad bakken og havde en mand på til at bremse ud for os.

Men så havde den åbenbart fået for meget fart på, for han kunne ikke bremse den, men sprang af i stedet, og tipvognen fortsatte hen ad kajen og endte i vandet med et stort plask.

Til alt held havde den jo wiren i, så den kunne hales op igen, men det tog flere dage.

Vi havde en væmmelig våd og sur tur hjem.

Ganske vist havde vi god, men hård vind, men alt var vådt, mørkt og isnende koldt.

Den 15. februar i skumringen sent på eftermiddagen listede vi os uden lods ind i Pilekrogen, og så snart ankeret var smidt, blev jollen sat i vandet, og jeg fik ordre til at ro i land med to tunge kufferter, en til Kathinka og en til Caroline.

Når jeg havde afleveret dem, skulle jeg gå hen til tolderen, han sad nok midt i aftensmaden, og melde, at vi var kommet ind, og om han ville komme med om bord for at plombere tobak og spiritus.

Det forløb, som det skulde.

Jeg havde tolderen med tilbage, men han syntes ikke, der var noget hverken at fortolde eller forsegle, så han blev sat i land igen samt en flaske.

Kalklasten fra Fakse glippede eller blev udsat, så næste dag blev alle afmønstret, de ville selv, undtagen mig, og VERA skulle ligge og afvente ny last, som man regnede med ville komme meget hurtigt.

Imidlertid kom isen endnu hurtigere, og vi frøs inde det meste af en måned.

Igen boede jeg hos kaptajn Larsen og tilbragte nogle meget spændende uger med arbejde om dagen og samvær med kliken om aftenen og i fritiden, og vi var jo alle blevet et år ældre med de ændringer det medførte.

Skipperen havde berettet vidt og bredt om mine eskapader i Finland, så jeg måtte udførligt og til mindste enkeltheder fortælle, troede de da, om alt, hvad der foregik i en sauna, og det blev så vendt og drejet alt efter den enkeltes temperament og fantasi, særligt det sidste.

Jeg var også en tur hjemme i København, men det var kun få dage. Troense havde for stærkt tag i mig.

I midten af marts gik vi atter ud, og nu med en ny besætning.

Af den gamle var kun skipperen, styrmanden og så mig, som nu var ældste matros.

Den nye besætning bestod af to letmatroser, en ungmand samt en ny kok, der var "vil-døv".

Han hørte absolut kun det, han ville høre, og det opdagede skipperen, for en dag da kokken sad uden for sin kabys og kørte et eller andet gennem kødmaskinen, sagde skipperen, som sammen med mig sad og reparerede sejl et lille stykke væk, om ikke jeg syntes, at den gamle kok lavede bedre mad, og inden jeg fik svaret, lød det fra kokken:"Han havde nok også nogle bedre råvarer".

Skipperen blev meget stram i betrækket og sagde en hel masse ord, der lå langt uden for hans rimeligt kristne, normale ordforråd.

Det var nu lidt uretfærdigt, for staklen havde fået til opgave at indlede sine første ugers glorværdige karriere som madkunstner med at få opbrugt resterne af vores saltede og røgede fårekød på den for os traditionelle facon.

Vores første havn var Fakse, hvor vi skulle af med ballasten og så laste kalk til Kotka, men inden vi nåede Fakse, havde vi i Østersøen haft hele den samme trænings- og øvelsesprocedure med sejlene, som vi havde det i Storebælt og Kattegat året før blot med den forskel, at i år var jeg i Arnos sted og lidt mere, for jeg var gammel i gårde og matros.

Rejsen til Kotka var en blandet fornøjelse, koldt og blæsende og meget drivis, og vi kom vist ind til Kotka som et af de første skibe i det forår.

Jeg havde planlagt at tage til Helsingfors for at besøge Karin, eller omvendt, men det gik i vasken, dels var der for langt, dels kunne vi ikke få det til at passe sammen, så vi måtte nøjes med det næsten daglige brev.

I Kotka lastede vi så efter udlosningen træ til Calais i Frankrig, og i Sundet stoppede vi igen op ved Sletten for at tage proviant, samt for at få Lily, skipperens datter, med som passager.

Hun havde fået lovning på en god sommersejlads, før hun om efteråret skulle i huset i København.

Det at have Lily med var en dejlig adspredelse.

Hun var en meget sød pige, som der ikke måtte tages hensyn til, men det blev der alligevel.

Selv om hun gik med i det daglige arbejde, også til vejrs, så var alle på stikkerne for at være opvartende kavalerer.

I begyndelsen viste den nye besætning åbenlys misundelse, for Lily og jeg havde jo vores frisprog i fælles oplevelser under to vintre, og det stod de nye folk naturligvis helt fremmede over for.

Lily var en trænet sportspige og derfor som en abe oppe i riggen, og det irriterede en af den noget langsommere letmatroser til vanvid.

-Så en lørdag eftermiddag i Calais, hvor alt åndede fred, drillede han hende med hendes svømmefærdigheder og påstod, at hun sikkert ikke var i stand til at svømme ud til en bøje, der lå et stykke ude og tilbage igen på en halv time.

Lily spurgte, om de skulle vædde.

De skulle svømme begge to, og den, der kom sidst hjem, skulle give en biografbillet til os alle sammen.

De jumpede i samtidig, og ca. 20 minutter senere kom Lily tilbage efter jollen, for letmatrosen sad ude på bøjen og havde tabt pusten.

Han blev modtaget med alle former for hån og latter, og han måtte hen til skipperen og bede om forskud til biografbilletterne.

Fra Calais gik vi atter til Fowey for at laste endnu en gang chinaclay til Höganäs og derfra igen til Kotka efter at have sat Lily af ved Sletten.

Heller ikke denne gang havde jeg nogen kontakt med Karin, hun og moderen var i København med WELLAMO.

I Kotka lastede vi atter træ og denne gang til Ålborg.

Jeg var nu nået så langt hen i min sejltid, at et godt år som matros i dampskib ville være ønskemålet før navigationsskolen, så en fortsættelse med VERA efter Ålborg ville forrykke dette ønskemål ganske betragteligt.

Ganske vist kom jeg til at mangle et par måneders sejlskibstid af de billige, men dem kunne jeg helt sikkert få dispensation for, for jeg kunne jo dokumentere, at jeg havde arbejdet om bord.

Jeg drøftede mine problemer og overvejelser igennem med skipperen.

Han ville være ked af at skulle af med mig, sagde han, for nu havde jeg jo sejlet med ham meget længe.

På den anden side havde han tænkt på, at det vel efterhånden måtte lakke mod enden, hvis jeg stadig stod fast på at skulle på navigationsskole.

Så hvis han skulle råde, så ville han nok foreslå, at jeg mønstrede af i Ålborg, og på en måde ville det ikke genere ham, for rederen havde for et stykke tid siden skrevet til ham, at han havde en nevø gående på dispensation på Svendborg Navigationsskole, fordi han manglede sejlskibstid, og ham kunne han få med dags varsel, og alle ville blive glade.

Den 11. oktober 1930 afmønstrede jeg efter at have aftjent min sejlskibsværnepligt på VERA i næsten to år.

Ved afmønstringen fik jeg en meget fin anbefaling i hånden af skipperen, og samme aften tog jeg rutebåden til København.

Hvad havde så sejlskibstiden givet mig, bortset fra den nødvendige sejltid.

Vel først og fremmest en ubetalelig modning og hærdning netop i den tid, hvor man går fra dreng til mand.

Dernæst en intim indlæring i til tider umenneskeligt hårdt arbejde, enten for at tjene til det daglige brød, eller for i det hele taget at overleve.

Den sidste eftermiddag stod jeg lidt på afstand inde på kajen for at beundre VERA for sidste gang.

Da jeg så op på ræerne og ud på det opadstræbende spryd, kom jeg til at tænke på alle de mange gange, jeg havde hængt deroppe eller derude i stormende vejr og buldrende mørke med tusinde favne vand nedenunder, og en uforklarlig følelse af taknemmelighed overmandede mig.

Taknemmelig, fordi jeg havde fået mulighed for at opleve alt dette, og taknemmelig, fordi noget også uforklarligt havde sørget for, at jeg aldrig mistede fodfæstet på den tynde fodpert, ikke alene til vejrs, men endnu mere på sprydet, når det i storm forsvandt ind i det grønne Atlanterhav.

Jeg kunne ikke lade være med at tænke på, at hvad jeg havde oplevet af godt og ondt på VERA, ville jeg være blandt de sidste, der oplevede, for VERA og hendes få søstre sang nu på allersidste vers af deres svanesang.

Det var på sin vis vemodigt, for jeg følte, at en uigenkaldelig epoke i mit liv nu var forbi, det var et intermezzo, hvor fremtiden var spændende.



VERA losser træ i England



"Vera" Maleri af Reuben Chappell

Noter til Gunnar Hectors beretninger:

1. Karin og hr. og fru Ander bosat I Helsingfors. Gunnar Hector havde mødt Karin om bord i s/s INGA. På daværende tidspunkt var begge 15 år, og de blev forelsket. Dette førte til brevveksling mellem dem i en årrække. Hr. Ander var kaptajn på rutebåden WELLAMO, der gik mellem Helsingfors og København.
2. Arno Jørgensen, der som Gunnar Hector optjente sejlskibstid i VERA, blev bestyrer på Svendborg Navigationsskole og var også bestyrer der, da jeg gik på navigationsskolen 1960 – 1962. Han var en streng, men retfærdig bestyrer og ikke uden et lunt blink i øjet, når jeg af og til, som redaktør af elevforeningens blad ”Nautica”, måtte forsvare ”kritiske” indlæg i bladet.

3. Sejlskibstid. Da Gunnar Hector skulle indstille sig som aspirant til styrmandseksamen, var kravene, at han efter det fyldte 15 år havde faret til søs i mindst 4 år, heraf mindst 2 år i søgående sejlskibe, hvoraf mindst 1 år skulle være uden for linien Skagen – Lindesnes.



Arno Jørgensen som søløjtnant