

## N.O. Kiil: Konvojsejlads

*Ole Kiil er ud af en gammel sømandsslægt. Under krigen 1940-45 var han en af de 6.000 danske søfolk, der gjorde tjeneste i allierede skibe. Ole Kiil blev uddannet som styrmand og som sådan tjente han om bord i amerikanske handelsskibe. Artiklen her handler om konvojsejlads på Nordatlanten. Ikke så meget forfatterens personlige erindringer, men mere en gennemgang af nogle af de mange detaljer man skulle have kendskab til, og som man skulle overholde, når man lå i en konvoj på Atlanten.*

En konvoj er en samling handelsskibe, som i krigstid bliver eskorteret af eget lands, eller allieredes krigsskibe, der kan yde beskyttelse mod fjendtlige angreb. Det er langt fra en nyere opfindelse, for konvojsejlads har været praktiseret langt tilbage i tiden, da skibene endnu måtte benytte vinden, som eneste disponible fremdrivningskraft. Under Englandskrigen 1807 til 1814 var der således livlig konvojtrafik, til og fra Østersøen, gennem de danske farvande.

Systemet blev jeg bekendt med under 2. verdenskrig, da de allieredes handelsskibe var under konstant trussel fra aksemakternes ubåde og overfladefartøjer. Jeg var fra 1942 til krigens slutning med i adskillige transatlantiske konvojer, der alle udgik

fra New York. Det var som regel store konvojer, der omfattede op mod 80 handelsskibe, som med visse intervaller blev sendt holdvis af sted. Skibene blev, efterhånden som de var tillastet, samlet på ankerpladserne i havneområdet, for at være klar til afsejlingsdagen. Dagen i forvejen blev hvert skibs kaptajn og telegrafist afhentet og bragt til konvojkonference i land. Her mødte de den marineofficer, der som øverste chef for den pågældende konvoj, havde det store ord at skulle have sagt, og hvorefter alle havde sig at rette. Hans titel var: "Commodore" og det var sædvanligvis en ældre, erfaren officer, som i krigens anledning var vendt tilbage til aktiv tjeneste. Med sig ved konferencen havde han cheferne for de eskortefartøjer, som skulle ledsage konvojen på det første stræk. Andre stødte først til undervejs, i nærheden af New Foundland.

Hvad der blev drøftet ved konferencerne var naturligvis strengt hemmeligt, men vi havde dog en sikker fornemmelse af, hvad der foregik. Kommandøren orienterede om den aktuelle situation i Nordatlanten, og om de forhold man ventede at møde på den forestående rejse. Der blev gjort rede for den valgte rute, og for de taktiske planer, der var fastlagt i samarbejde med de overordnede myndigheder. Alle blev kraf-

tigt indskærpet nødvendigheden af at holde de tildelte pladser i konvojen, så at den kunne forblive en samlet gruppe. At sakke agterud kunne være dødsfarligt. Efterløjerne, der havde besvær med at holde farten, var altid de mest sårbare. "Stragglers" blev de kaldt. I praksis var det nu ikke altid let at holde sig samlet, stormvejr, vintermørke og tåge lagde sig ofte hindrende i vejen. De deltagende telegrafister fik også læst og påskrevet om hvorledes de havde at forholde sig med hensyn til radiovagt og den strengt nødvendige tavshed, der måtte iagttages, for at ikke fjenden gennem æteren skulle kunne opsnappe afslørende viden om en konvojs position og bevægelser.

Når konferencedeltagerne blev sejlet tilbage til deres respektive skibe, medbragte de en tung bagage af hemmeligtstemplede kodebøger, en konvojplan, der viste hvert skibs navn, dets nummer og placering i formationen. Desuden en forseglede ordre, der angav rejsens mål, navnet på den havn, hvor lasten skulle losses. Endvidere var der anført div. positioner, de såkaldte "Rendezvous", hvor konvojens skibe atter skulle samles, såfremt der undervejs var sket en ufrivillig spredning.

Intet af dette måtte åbnes før skibet havde forladt sin ankerplads, havde passeret spærringen for udgående, og befandt sig i rum sø.

Alene klokkeslettet for ankerletning og afsejling var på forhånd kendt.

Der forelå strenge påbud om, at de hemmelige koder og instrukser under ingen omstændigheder måtte falde i fjendens hænder. For at forhindre dette havde hvert skib i bestiklukafet stående en blytung, per-

foreret jernkasse. I en truende situation skulle den uden tøven kastes over bord, for hurtigt at forsvinde i dybet, medtagende disse overordentlig vigtige informationer.

Morgenen efter konvojkonferencen afsejlede de mange skibe, et efter et, i en lang række. Befandt man sig midtvejs i denne, kunne man, foran og agterude, se skibe, så langt øjet rakte. Man havde grangiveligt fornemmelsen af at befinde sig på en bro af skibe. Konvojformationen blev dannet, når man var nået ud, hvor der var tilstrækkeligt med albuerum. Var der f.eks. 80 skibe, blev de normalt placeret i en bred rektangel, dannet af 10 rækker med 8 i hver. Midt i forreste tværgående række lå skibet, som konvojlederen havde valgt til førerskib. Han medførte en større stab af adjudanter, signalgaster og lignende folk. Dertil behøvedes et større skib med de nødvendige passagerfaciliteter. Ikke sjældent var det et norsk motorskib, med et letkendeligt Burmeister & Wain præg.

I øvrigt var der gerne tale om en ret broget skare fra flere nationer, men efterhånden kom de seriebyggede libertyskibe til at udgøre flertallet. Et måtte alle have til fælles: De skulle kunne holde den fart, hvorefter konvojen var fastlagt. Der fandtes hurtige og langsomme konvojer. Besvær med maskineriet og dermed farten kunne dog indtræffe iblandt for et enkelt skib, en såkaldt straggler, som ikke kunne følge med. Hele konvojen løb en risiko, dersom man af hensyn til efterløjeren mindskede farten, så han måtte regne med at kunne blive forvist fra det gode selskab, for alene at søge til nærmeste nødhavn.

Det tog adskillige timer at få de mange



Stovte, alvorsfulde kaptajner samlet til konference inden afsejlingen. Der lyttes anspændt til instrukser og vejledninger, som konvojlederen, "The commodore", afleverer for den forestående rejse. *Stout-hearted, solemn captains attending a conference prior to departure. They are listening with close attention to the instructions and directions being given by the convoy leader, "The Commodore", concerning the coming voyage.*

skibe anbragt på deres rette plads, alt medens de først ankomne gik frem med langsom fart. Uriasposterne var yderrækkerne, hvor faren selvsagt var størst under et ubådsangreb. Mere tryk følte man sig ind mod midten, men man måtte naturligvis

tage til takke med den tildelte position. Naboskabet var heller ikke uvæsentligt. Havde man en sprængfarlig ammunitionslast om bord, virkede det ikke særligt betryggende med et benzinlastet tankskib i umiddelbar nærhed.

Et stykke forude, om styrbord og om bagbord og agterude, lå eskortefartøjerne som lave grå skygger. Dem måtte vi sætte vor lid til, samt til eget skibs kanon og anti-luftskyts. Kursen blev sat, når alle var på plads. Rejsen var begyndt. Alle nødvendige ordrer til konvojens skibe udgik fra leaderskibet. Det skete, såvidt muligt, kun i dagtimerne med højeste signalfag, i den hemmelige kode, hvortil vi jo havde nøglen. Det

kunne også ske med en speciel morselampe, der kunne benyttes i dagslys, og var således indrettet, at den kun kunne aflæses fra det skib, den var rettet imod. Når der var tale om en ordre, eller oplysninger, som skulle rundt til hele flokken, havde man pligt til at videregive, efter et bestemt mønster.

Naturligvis sejlede man uden lanterne-lys, og i øvrigt komplet mørkelagt. Kun undtagelsesvis, under særlige forhold, blev der afgivet signaler om natten. Det kunne ske, dersom der opstod behov for en forudset kursændring. Ordren til en drejning, styrbord eller bagbord, et vist antal grader, blev afgivet med røde, hvide og grønne lys, som blev tændt på en dertil indrettet signalmast, der gik under navnet juletræet. Et sådant havde hvert skib, men for at ikke alle skulle illuminere området, var kun bestemte skibe udpeget til at tænde de lamper, der blev vist fra lederskibet. De var placeret, så de kunne ses af alle. Tidspunktet for ordrens udførelse blev givet via et stød i dampfløjten. Præcision var påkrævet, for at man ikke, ved større kursændringer, i mørkt og usigtbart vejr, skulle ramle ind i hinanden.

Der var forudset kritiske situationer, hvor det kunne være hensigtsmæssigt at gøre nat til dag. Derfor havde hvert konvoj-skib på broens SB og BB side, anbragt et batteri af svære raketter, de såkaldte "Snowflake rockets", med tilhørende, fastmonterede affyringsstativer. Med myriader af lysende, snefnuglignende fragmenter, kunne raketterne skabe den ønskede virkning.

Af taktiske grunde var det påkrævet at skibene holdt konvojens formation, med li-

ge rækker i korrekt indbyrdes afstand, men det var nu lettere sagt end gjort. Lettest var det naturligt om dagen i klart vejr, anderledes var det i mørke nætter, hvor man havde et andet skib forude, et agter, og et på hver side. De anedes kun som svage, mørke skygger. Begyndte et af dem at komme foruroligende nær, var det meget vanskeligt at afgøre, om det var vedkommende, der var på gale veje, eller om det var en selv, der var sakket agterud, var kommet for langt frem og for meget til den ene eller den anden side. Som vagthavende på broen, måtte man så tage beslutningen: Vente for at se om den anden, dersom han var den skyldige, kom på bedre tanker eller selv øge eller mindske farten en smule, eller trække lidt til den ene eller den anden side. Situationen opstod uvægerligt adskillige gange i løbet af en 4 timers vagt. Fartreguleringen foregik ikke via maskintelegraf, men med telefonbesked til den vagthavende mester på maskinrummets manøvredørk, hvor han konstant opholdt sig. Ordren var normalt: Et par omdrejninger, op eller ned. Større udslag var ikke mulige på grund af skibenes korte afstand indbyrdes. Den ringe ændring af skruens omdrejningstal bevirkede til gengæld, at resultatet kun viste sig ganske langsomt, alt imens man så kunne gætte på om afstandsforskydningen, forhåbentlig i den rigtige retning, skyldtes eget eller det andet skibs tiltag. Det var egentlig en helt umulig opgave. I begyndelsen gav det grå hår, men mærkværdigvis tilegnede man sig efterhånden den sjette sans, som forholdene krævede. Nedenunder sov kaptajnen trygt og roligt. Han kunne selvsagt ikke være på broen

døgnet rundt. Vagthavende styrmand måtte klare sine egne affærer.

Sejlads i tåge, hvor sigtbarheden var nul, var en enerverende prøvelse. For ikke at blive påsejlet agterfra, og for at give det følgende skib et holdepunkt at styre efter, var hvert skib forsynet med en såkaldt tågebøje, som, når det var påkrævet, blev sat ud og slæbt efter skibet, for enden af en tynd stålwire. Bøjen, der havde form som en modelflyver, skøjtede hen over vandet, og en skuffelignende hale opsendte en kraftig vandsøjle.

Krigsudrustet damper med kanon og antiluftskytts samt redningsflåder ved for- og agtermast. *Steamer equipped for war, with guns, anti-aircraft defences as well as lifeboats both fore and aft.*

Den kunne det dog være svært at holde inden for øjenkontakt. Sakkede man nogle få meter agterud, forsvandt den ud af syne, og man måtte så anspændt begynde at lede, for eventuelt pludselig med skræk at opdage, at man i sin søgen var kommet op på tværs af bøjen, med risiko for at slæbewiren, dersom man ikke hurtigt faldt tilbage, blev viklet ind i ens egen skrue. I tæt tåge var det påbudt at sejle med tændte, men neddæmpede sidelanterner og et blå lys, der viste agterud. Det var dog ikke til synderlig hjælp. Under helt ekstreme forhold var en såkaldt lastsol påbudt, nedhængt over hækken. "A cluster light" blev dette hjælpemiddel kaldt.

Ved forårstide var der, så at sige, konstant tåge på New Foundlandsbankerne, som



skulle passeres såvel øst- som vestgående. Bedre blev det ikke, når der blev rapporteret såkaldte "growlers" i nærheden. Det var de sidste rester af isbjerge, som var drevet sydover. De kunne veje adskillige hundrede tons. En påsejling ville være katastrofal. Tæt tåge kunne strække sig over adskillige dage, hvor man nærmere følte end så, at man ikke var alene på det store hav. Man troede også stadig at befinde sig på den rette plads i konvojen, med de rette skibe som nærmeste naboer. Hvilken overraskelse, når tågen lettede! Hele konvojen i vild forvirring, med skibene i nye, indbyrdes positioner, der intet havde at gøre med de oprindelige. Skibe, der skulle have ligget yderst om styrbord kunne nu iagttage, at de havde byttet plads med andre, der hørte til i yderste række om bagbord. Andre, der havde ligget i de forreste rækker, måtte nu konstatere, at de befandt sig i de bagerste. Alt dette var ubemærket foregået i skjul af den brandtykke tåge. Der kunne gå flere timer med at få genskabt den rette formation. Omsejlingen tog tid for de ældre skibe, hvis maskinkraft og fart i forvejen var spændt til det yderste. En trøst var det, at fjendtlige ubåde, der måtte have været i nærheden, var blevet tilsvarende generet af den manglende sigtbarhed.

En konvoj måtte, såvidt muligt, undgå at efterlade sig synlige, flydende spor, under sejladsen over havet. Det var derfor strengt forbudt, at kaste affald overbord ved dagslys. Ophængt udenbords havde man derfor, i kabysens nærhed, et par tomme olietønder. Først efter mørkets frembrud måtte det indsamlede dumpes. Lænsevand måtte heller ikke pumpes overbord om da-

gen Det kunne let indeholde olierester, hvoraf selv den mindste smule ville kunne ses i skibets kølvand. Maskinmesteren, på vagt i "kælderen", var ikke altid overbevist herom, så forsøg på snyderi viste sig af og til. Var der fly på vingerne, kom afsløringen prompte, med indberetning til konvojlederen. En skarp advarsel, til det formastelige skib, lod ikke vente på sig.

Der var også påbud om, at skorstensrøg skulle holdes på et minimum, men det var nok oftest lettere sagt end gjort. I de kulbrændende dampskibe afhang meget af fyrbødernes påpasselighed og mestrenes tilsyn med fyrpladsen. Det var lettere at holde styr på røgen fra de oliefyrede dampere, og motorskibene gav naturligvis ingen problemer i den retning.

En transatlantisk rejse i vinterhalvåret bød som regel på hårdt vejr med en eller flere storme, og i snetykning var proceduren som under sejlads i tåge. Hård sø kunne være truende for skibe med høj dækslast. Det forekom, at kursændringer, af hensyn til disse, måtte udsættes til vejret bedrede sig. At ligge underdrejet var for farligt. I stedet holdt man den gående, med reduceret fart, indtil signalet om vending kunne afgives. Deviationer blev jævnligt beordret. En nordligere rute, som ved vintertide kunne være ret så ubehagelig, blev ofte valgt, når der var behov for at sejle sig fri af områder, hvor fjendtlige ubådes tilstedeværelse var kendt.

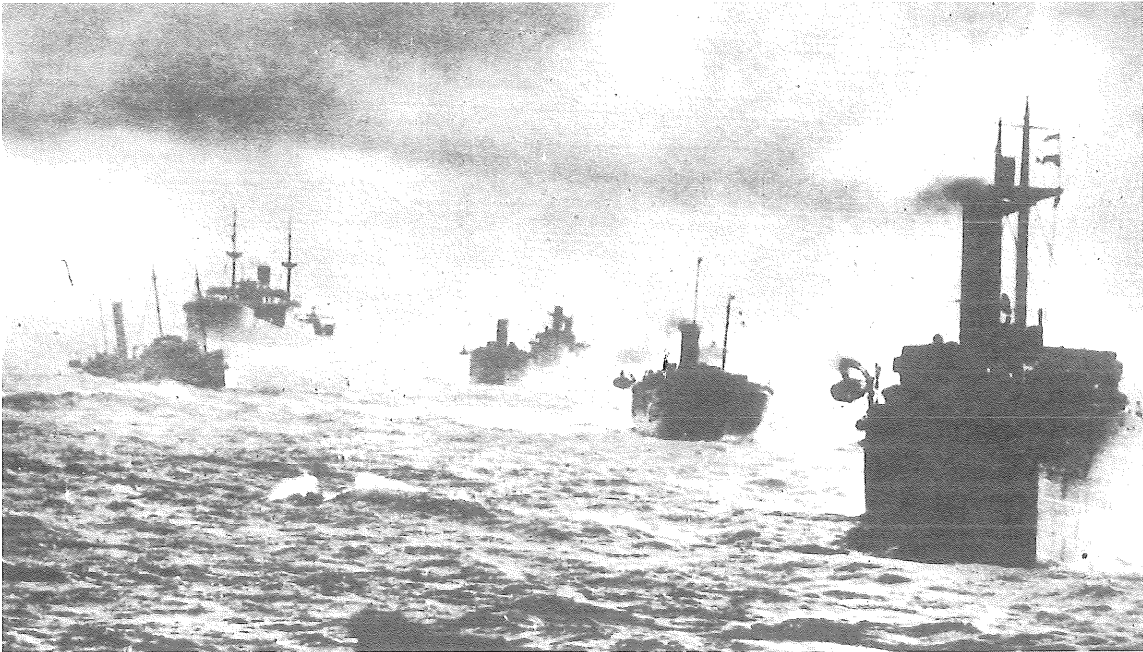
De allierede havde, i de første krigsår, lidt katastrofale tab på Atlanten som følge af den tyske krigsmarines indsats med ubåde, der flokkevis angreb konvojerne. Det var sandelig "Slaget om Atlanten". I året

1943 indtraf der en afgørende ændring til gunst for de allierede. Det skyldtes for en stor del, at vi begyndte at få hangarskibe med i konvojerne. Det var tankskibe, der var ombygget til formålet, og de kunne medføre et anseligt antal rekognoserings- og jagerfly. I en stor konvoj lå der ofte tre af disse hangarskibe i midterrækken, Straks, når det begyndte at blive lyst om morgenen, sendte de fly i luften. De cirkledede rundt om konvojen, dagen igennem, og satte sig først, lige inden dagslyset forsvandt. Ubådes overfladesejls om da-

Ældre dampskibe i konvoj, og med redningsbådene anbragt til øjeblikkelig nedfiring. *Older steamships in convoy, with their lifeboats in position ready for lowering immediately.*

gen var dermed på det nærmeste umuliggjort. Det var let at observere dem fra luften, og skete det, blev der kastet bomber mod dem. Valgte de, om dagen, at holde sig på sikker afstand af konvojen, kom de så langt agterud, at de ikke, inden det blev helt mørkt, kunne nå frem til at sætte ind med et angreb. De gunstige tussmørketimer var forpasset, og når det lysnede, var de frygtede fly atter på vingerne. Dermed blev det dog ikke ufarligt at krydse Atlanten. Skibe blev stadig sænket, men det skete sjældnere og i mindre antal end hidtil. Vi kunne nu ånde lettere.

Det var et blandet varesortiment, som konvojskibene fragtede fra U.S.A. til det krigsførende England. Der var levnedsmidler til civilbefolkningen, som måtte leve



med yderst knappe rationer, men krigsmateriellet havde dog præferencen. Det så man bl.a. tydeligt af de mange jagerfly, som adskillige skibe medførte som dækslast. United States Army Transport havde egne skibe, men disse kunne langtfra dække behovet for afskibning af de enorme mængder af materiel, som med henblik på det kommende angreb på Hitlers "Festung Europa", skulle samles i England. Andre skibe blev derfor rekvireret til formålet, og jeg var blandt de, der erfarede, at det var barsk alvor. En dag i foråret 1943, da vi lå i New Yorks East River, blev skibet grangiveligt invaderet af en hærskare af tømrere, der omgående gik i aktion i lastrummene med save, søm og hamre. Slæng efter slæng af brædder var bragt om bord, så vi var klar over, hvad klokken var slået. Skibet skulle indrettes til at sejle med sprængfarlig last. Dette indebar, at lastrummenes stålkonstruktioner af enhver art, skulle være afklædt med træ, der skulle forhindre livsfarlig skamfiling i slingerage af de 5000 ts. flyvebomber, der lå øremærket til os. De blev indlastet ved Caven Point på New Jersey siden, for enden af en lang pier, der havde Frihedsgudinden som nærmeste nabo. Lastningen foregik under streng kontrol af United States Coast Guard.

Rygning og brug af åben ild om bord var selvsagt strengt forbudt, men uanset dette så man dagligt Coast Guard vagter trække afsted med arrestanter, der var grebet på fersk gerning, i færd med at tage sig en smøg i en mørk krog på et mellemdæk. Fristelsen og nikotinhungeren havde været for stærk. Straffen var efter sigende: "They throw the key away on them" (man kaster

nøglen bort, når de er blevet låst inde), og det havde de, sådan set, da også ærligt fortjent.

Lag efter lag af 2000 lbs. bomber, de såkaldte "Block Busters", blev stuvet i underrummene, med træafdækning imellem hvert. De svære bomber havde hver to påboltede ringe, som gjorde det muligt at rulle dem på plads. Styrehalerne med tændsats kom også med skibet, men heldigvis ikke påmonteret. De lå stuvet for sig. Havnearbejderne, der efter sigende selv oppebar et enormt risikotillæg for lastning af sprængstof, forsikrede os om, at bomberne, uden tændsats på det nærmeste var ufarlige. Dette var observeret ved en bestemt lejlighed, hvor en bombe skulle være blevet tabt fra en kran i stor højde. Den ramte stenbroen uden at eksplodere. Helt ufarlig kunne omgangen med den slags flyttegods dog næppe være. Jeg husker en bestemt lejlighed, hvor jeg i New Yorks havn havde været "night relief officer" om bord i m.s. CAVALCADE ex GERTRUDE MÆRSK, administreret af American President Lines. Over radioen blev der udsendt advarsel om, at et skib, under lastning af "explosives" ved Caven Point, var i brand. Beboerne i de nærmestliggende byområder blev opfordret til at åbne vinduerne og indstille sig på "The big bang". Alarmen blev dog hurtigt afblæst. Det lykkedes at sænke skibet, efter at det var blevet slæbt bort fra pieren.

I en periode blev "Block Busters" fremvist på Times Square, som reklame for køb af War Bonds and Stamps. Investerede man et vist beløb, var man berettiget til at skrive en hilsen til Hitler & Co. på en sådan bom-



be. I vore lastrum var det vederlagsfrit muligt at skrive slige hilsener ad libitum, men det blev, mig bekendt, ikke benyttet. Rettigheden kunne desværre ikke konverteres. Da de tunge bomber ikke kunne fylde skibet, blev der kompletteret med andre former for last, som de væbnede, oversøiske styrker havde brug for. For første gang i mit liv, stiftede jeg her bekendtskab med pulverkaffe. Nogle små breve med påtrykt brugsanvisning, indeholdt en brunt substans, hvoraf man umiddelbart skulle kunne lave sig en kop kaffe. Da brevene var faldet ud af en beskadiget kasse, følte vi os berettiget til at foretage en prøve, og minsandten, det lod sig gøre, selv med koldt vand, som påstået. Det var også selve ideen bag opfindelsen: Kaffeglade amerikanske soldater i felten skulle kunne få en kop af deres yndlingsdrik, også hvor alene koldt vand var ved hånden.

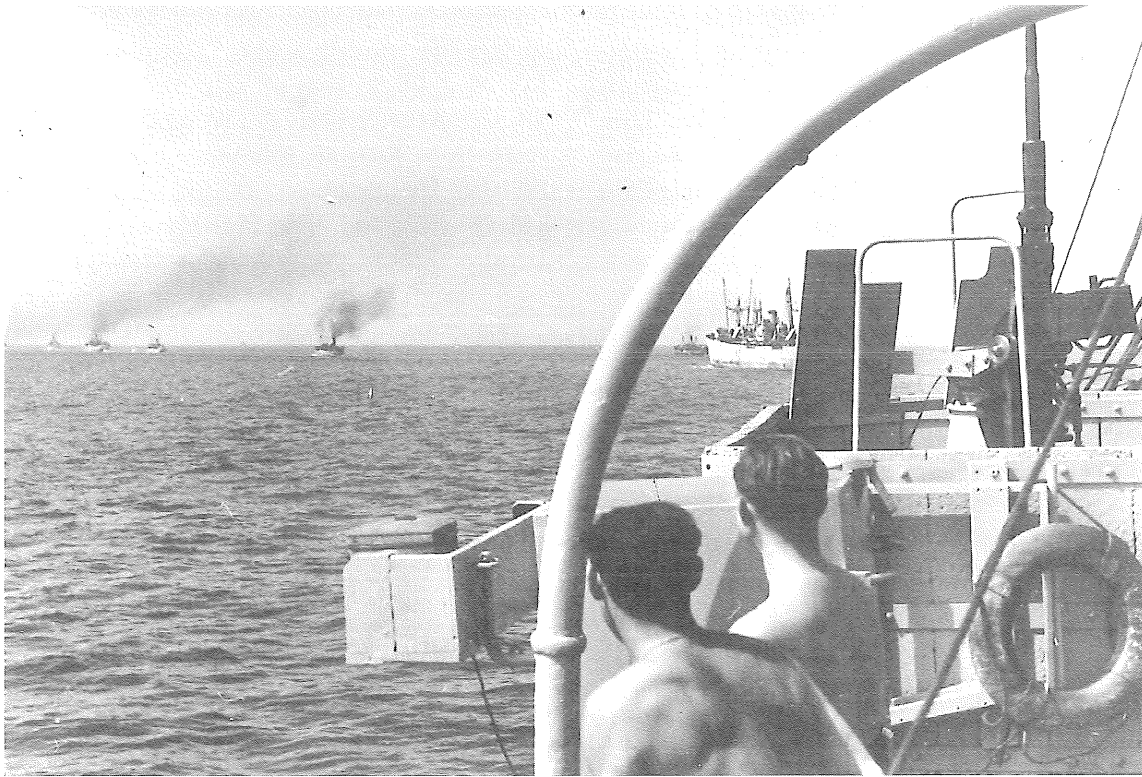
Med en bombelast fulgte altid en løjtnant fra U.S. Army som kontrolofficer, en ny mand på hver rejse – ingen fulgte med os tilbage fra England. De blev derovre for at indgå i et forud bestemt detachment.

Det var normalt helt unge reserveofficerer med en eller anden akademisk baggrund, ofte jurister. Inden de kom om bord i New York var de adviseret om, at der ikke var noget ledigt kammer til deres disposition. De medbragte derfor deres egen felt-seng, der blev slået op i officersmessen. Det tog de nu med godt humør, og denne mangel på komfort har nok også været småting, sammenlignet med, hvad de senere kom ud for ved fronterne i Frankrig og Tyskland.

Vi gjorde os egentlig ingen tanker om de

forfærdelige ulykker, som vor dødbringende last ville afstedkomme, ikke mindst overfor civilbefolkningen, når bomberne af amerikanske flyvere skulle nedkastes over tyske byer. Kun alt for tydeligt huskede vi de tyske flyangreb på London og andre engelske storbyer, og ruinhobene, som vi kendte fra selvsyn i havnebyerne ved Bristolkanalen og længere nordpå.

Nar man, af nød og trang, måtte samsejle på oceanet var det nærliggende at formode, at her gjaldt kun: "Follow the leader", med andre ord, blindt følge den enerådende commodore. Det var dog kun delvis rigtigt. Betingelsen var nemlig, at hvert enkelt skib havde det fulde ansvar for sin egen navigation. Det indebar, at stedbestemmelsen løbende måtte udføres på hvert skib på samme vis, som når man sejlede alene. Ekolod og radiopejler måtte ikke benyttes, dog var det tilladt at kontrollere kronometerstanden via radioen. Vor telegrafist besværede sig en dag over, at atmosfæriske forstyrrelser forhindrede ham i at få andet end den tyske sender fra Berlin igennem, men vi regnede dog med, at da den vel betjente de tyske ubåde, måtte man kunne stole på den. En eventuel vildledning ville vi forøvrigt omgående kunne opdage, og plads var der rigeligt af i rum sø. Den astronomiske navigation med sextant hørte til dagens orden, og det foregik naturligvis efter det amerikanske system. Såvel kaptajn som alle tre styrmænd var løbende impliceret i de relevante observationer morgen, middag og aften. Først en stedlinie udregnet efter morgensolen, når den havde nået en passende højde, hvis den altså var fremme. Stedlinien flyttede den udsejlede distan-



ce frem til middagsspositionen, som blev fastlagt ved solens meridianhøjde. I klart vejr var stedbestemmelsen mere præcis ved stjerneobservationer, som dog skulle foretages indenfor det korte tidsrum, hvor såvel de i forvejen valgte stjerner som en skarpt aftegnet kiming var synlige i morgen- og aftenskumringen. Noget anderledes kunne systemet være i visse danske skibe, hvor styrmændene ikke blev betroet til at røre en sextant. Allernådigst kunne den vagthavende aflæse kronometeret, når kaptajnen fra brovingen råbte: Stop, normalt tre gange, af hensyn til de målte højders middelværdi, som gav det sikreste resultat.

Skibe i kystkonvoj. Under davidens bue ses et Libertyskib, af den letkendelige type, hvoraf amerikanerne byggede ikke mindre end 2.750. *Ships in coast convoy. Under the arch formed by the davit is a Liberty ship, easily recognizable as the type of which the Americans built no less than 2750.*

Azimuthberegningerne kunne styrmændene da også få lov til at klare, så det var ikke så ringe endda.

Ingen kurser eller positioner måtte anføres på søkortet, så vi måtte klare os med de neutrale "plotting sheets". Alle udregninger skulle tilintetgøres, og intet afslø-

rende måtte indføres i skibsdagbogen, hvor vi dog måtte registrere vejr og vind som eneste undtagelse.

Hvorledes så vagthavende styrmands arbejdsplads ud? Ganske anderledes end nutidens komfortable, lukkede broer, hvor store panoramaruder i et rummeligt opvarmet eller svalt styrehus gør det muligt at passe vagten i skjorteærmer året rundt.

Under krigssejlads måtte vagthavende opholde sig på den åbne bro, uanset vejret. Et blik ind i styrehus og bestiklukaf var af og til påkrævet, men det måtte reduceres til et minimum, da udsynet fra styrehuset var af yderst ringe værdi.

Hele brohuset var ombygget til en betonbunker, forstærket med solide stålplader indlagt foroven og anbragt foran køjerne i fronten. I disse sidstnævnte fandtes smalle åbninger, der gav rørgængerne et nødtørfigt udsyn frem over. En slags armeret vindfang, eller, vel rettere sagt, kugleregnsfang, dækkede døren i styrbord og bagbord side. Formålet var at kunne holde skibet sejlen under angreb fra maskingeværskydende fly.

Ikke blot broen bar præg af at være omstillet fra fredelige forhold til krigssejlads. Skibet var gjort ukendeligt, overmalet som det var, med en dyster, mørkegrå farve. Den dækkede alt, fra vandlinie til flagknap. Også samtlige køjer og vinduer var blændet ved maling for at sikre en effektiv og permanent mørkelægning. Intet lys måtte være synligt udendørs, så alle udvendige døre var dobbelt beskyttede, dels med en kontakt, der slukkede lyset i det pågældende rum, når døren blev åbnet, dels ved en sluse, dækket af et svært sort gardin. Skibet

havde mistet sin identitet. Forsvundet var skorstensmærket med rederiets logo, ligeså skibets hjemsted, og intet skibsnavn, hverken på stævn eller hæk, var at se.

I slidskeophæng var anbragt ialt fire redningsflåder, to ud for den forreste mast, og to ud for den agterste. De kunne søsættes med et enkelt greb, og nåede man ikke dette, sørgede en automatisk slippeanordning for flådens frigørelse fra et synkende skib. I søen hang de fire redningsbåde permanent svunget ud, klar til øjeblikkelig affiring med vand og nødproviant om bord.

Påbudt i ethvert skib under krigsforhold, var også udkikstønden i formasten. Den var højt placeret, og til stadighed bemanded. Den var fremstillet af skudsikkert stål, med en hængslet overdelt, under hvilken udkikken ved luftangreb, kunne sidde i skjul. I troperne var den en ubehagelig svedekasse, men så var der også mulighed for at tage sig et solbad, siddende i det fri, ovenpå tøndens. Dette skulle være en ufarlig fornøjelse, når man befandt sig langt fra land, hvor luftangreb ikke kunne forekomme. Dog oplevede jeg, at udkikken i et skib, styrtede ned fra tøndens, da skibet blev rystet af uventede torpedotræffere.

Den højt anbragte udkikspost var især af vigtighed under alenesejlads. Som følge af jordens runding, blev et fjernt mål lettere synligt derfra, end fra broen. Adskillige skibbrudne, der havde befundet sig i redningsbåde eller flåder, kunne takke en vågen udkiksmand for deres redning.

Til søs blev brand- og bådøvelser afholdt efter de foreskrevne regler. Uden forudgående varsel lød alarmen, der beordrede

samtlige besætningsmedlemmer til deres respektive poster. Brandslanger blev rullet ud og en fingeret brand blev bekæmpet. Bådene kunne naturligvis ikke fires af, men alle blev mønstret på bådedækket, hvor de hørte til, klar til at indskibe sig og kaste los.

Det sikreste tegn på at man befandt sig i krigstilstand var naturligvis armeringen. På en platform i agterskibet, og omsluttet af et brystværn, var anbragt en regulær kanon, en såkaldt kaliber "Four inch fifty", der vel svarer til 10 cm. 8 stk. 20 mm Oerlikon antiluftskyts stod i deres respektive tårne, højt placeret og ligeligt strategisk fordelt over skibets længde.

Til betjening af skytset var et detachement fra U.S. Navy fast knyttet til skibet, ca. 15 mand under kommando af en reserveløjtnant og en underofficer. Der var også taget højde for, at skibets civile besætning, om nødvendigt, skulle kunne give en hånd med. En marinebus, spækket med det relevante isenkram, besøgte skibene i havn og gav instruktion i dets rette betjening, uden at der dog blev løsnat et skud. Det var en praktisk ordning, da bussen kunne holde på kajen, klos op ad skibet. Detachmentets officielle betegnelse var "U.S. Navy, Armed Guard". Også her var reserveløjtnanten uvægerligt et ungt menneske med en akademisk baggrund, men med ret så ringe nautisk erfaring, hvad man jo ikke kunne lægge ham til last. De skiftede ret ofte, så vi blev efterhånden godt kendt med adskillige. De spiste naturligvis i messen sammen med os, og var som regel flinke fyre, der snart fandt sig til rette om bord. Dog var der en enkelt undtagelse. En yngre mand, fra "The Middle West", lærte aldrig,

til min store ærgrelse, at kende forskel på luv og læ side.

Døgnet farligste timer var i dæmringen, morgen og aften. I den svage belysning havde en fjendtlig ubåd de bedste muligheder for uset at nærme sig og komme på skudhold af et skib, hvis silhouet under disse forhold tegnede sig skarpt mod horisonten. Derfor var der om bord "Klart skib" disse to gange i døgnet, med alt skytset bemanded og skærpet udkik til alle sider. Også kaptajnen bærede os i disse timer med sin nærværelse på broen. Førnævnte løjtnant, opsteget ad den indvendige trappe, meldte ufravigeligt sin ankomst på samme facon. Han gik ud gennem styrehusdøren i luv side, med det resultat, at den smækkede i bag ham, med et øredøvende brag. At forklare ham, at et styrehus har to døre, for at man kan benytte den, der er i læ side, viste sig at være nytteløst. Han var overbevist om, at fejlen måtte være dørens og ikke hans. Jeg indhøstede kun hans sarkastiske bemærkning om, at jeg med mine uønskede belæringer, opførte mig som "The Lord Paramount". Godt nok var jeg, på daværende tidspunkt, det pågældende skibs l. styrmand, og dermed som næstkommanderende om bord kun interesseret i, at tingene foregik "Ship – shape and Bristol fashion", men det kunne denne "hick" løjtnant altså ikke forstå. Det måtte han nu lære at leve med. Når vi af og til havde gni-derier med amerikanerne, skyldtes det nok deres friere opdragelse og friere omgangsformer i land. De kunne have lidt svært ved at forstå, at om bord på et skib må der nødvendigvis være grænser for de frie meningers udveksling. Dog, i det store og hele

gik det nu meget godt. Vi kunne afgjort også lære ting af dem, blev påvirket af deres opfattelser, som på visse punkter kunne være fornuftigere end vore.

The Armed Guard bragte os med tiden den fordel, at den også kom til at omfatte en rutineret signalgast, som var på broen i dagtimerne. Det var en velkommen aflastning for os, da vi dårligt kunne afse tid til at klare de ofte meget lange morsesignaler, der udgik fra lederskibet. Indbyrdes palaver, fra skib til skib, var naturligvis ikke tilladt. Om natten havde vi dog en stavlygte ved hånden. Den var blændet med en papskive, med en ganske lille centreret lysåbning. Med den kunne man diskret opfordre en påtrængende sidemand til at rykke sig lidt. Det havde jeg undladt at gøre en nat, da jeg fik en alvorlig forskrækkelse. Sidemanden, der lå om bagbord, lidt foran for tværs, forekom at rykke nærmere, og hårene rejste sig på mit hoved, da han pludselig drejede hårdt styrbord, med retning direkte mod os. Var manden blevet gal, eller var hans rorgænger faldet i søvn? Lynhurtigt måtte der handles: Hårdt styrbord! Fuld kraft bak på maskintelegraf! Hurtigt derefter kontraordre, for ikke at kolliderede med sidemanden på den modsatte side. Vi gik fri af hinanden med en håndsbredde. End ikke dette postyr bragte kaptajnen på broen, jeg husker end ikke, om han den følgenfe morgen, spurgte om hvad der havde været på færde. "All in a day's work", mere var der ikke om det.

Marinegasterne og vore egne folk kom normalt godt ud af det med hinanden. De havde hver deres messe, men maden blev hentet i den fælles kabys. Forplejningen

var, set med europæiske øjne, aldeles fortræffelig. Der manglede intet på bordet, hverken morgen, middag eller aften, og varm kaffe var en selvfølge døgnet rundt, også natmad i køleskabene. Restaurationspersonalet var jævnlige kinesere, og med dem var man ikke snydt. "A Chinese cook and a Japanese wife – that's the life of Raleigh", således lød mundheldet, omend japanerne bestemt ikke var populære efter Pearl Harbour. Under udstationering i Japan, mange år senere, skulle jeg dog selv få bekræftet, at også dette folkefærd har gode sider.

Som tidligere nævnt var skibet tillastet med øje for den bedst mulige udnyttelse af skibets dødvægt og rumkapacitet. Ovenpå de tunge bomber i underrummene blev der stuvet gods med beregnet vægt og rumfang. Lastningen foregik ved en af hærens terminaler, som var under streng bevogtning, og hvortil der kun var adgang med særlig legitimation. Det var forståeligt nok, men iblandt kunne vi vanskeligt afgøre om vi skulle le eller græde, når man et øjeblik, under lastningen, var gået ned på kajen for at aflæse skibets dybgang, og ved landgangen blev afkrævet legitimation, når man skulle om bord, af den samme vagt, som umiddelbart forinden havde set, at man var steget i land. Komikken blev understreget, når vedkommende ikke sjældent udtrykte sig med tydelig italiensk accent.

Måtte man til søs kun skrive sparsomt i skibsjournalen, skulle der til gengæld skrives så meget mere i havn, ikke mindst ved ankomst og afsejling. Lods og slæbebådes navne skulle omhyggeligt noteres, samt tidspunktet for hvornår de ankom og for-

lod os. Hver eneste maskinmanøvre, med tidspunkter, skulle registreres i "The Bell Book". Inden afsejlingen skulle der anføres, at styregrej og maskintelegraf var afprøvet og fundet i orden. Og ikke mindre vigtigt, at skibet var gennemført for blinde passagerer, "and none found". Det hele hang nok sammen med det amerikanske juridiske system, der kræver den største påpasselighed for at klare sig mod eventuel sagsanlæg. Under krigsforhold var der næppe sandsynlighed for at tobenede blinde passagerer ville forsøge sig med en gratis sørejse. Anderledes var det med visse firbenede. Omend vi var yderst omhyggelige med rotteskærme på alle fortøjningerne, var det umuligt at holde skibet rottefrit. De kom sandsynligvis om bord, skjult i kasser og baller, som de havde skaffet sig adgang til under opholdet i terminalens pakhuse. Jeg mindes med sorg en rejse, ind under jul, hvor der i forlastens mellemdæk var stuvet et stort parti postsække mærket: U.S. Mail. I engelsk havn overvågede jeg losningen af de vigtige postsække. Efterhånden som de blev lagt i slæng, viste det sig, at et stort antal var blevet gennemgnavet af rotter. Det var de sække, hvor rotterne havde kunnet snuse sig til, at der i indholdet var småkager, som amerikanske mødre havde bagt og sendt som julegaver til deres soldatersønner i England. Eder og forbandelser lød fra de ældre havnearbejdere, som sikkert nok selv havde sønner, der var i trøjen. De engelske karantænemyndigheder holdt nøje opsyn med de anløbende skibes rottebestand. Man frygtede deres eventuelle medvirken til epidemier i de tider hvor ruinbunker skjulte ting, der skulle have

været begravet. En inspektør, som var om bord, berettede om en sælsom oplevelse. I et skibs forepeak havde han fundet en rede med nyfødte rotteunger, som han straks gik i gang med at ombringe. Da han rejste sig, blev han grebet i strubehuden af rottemoderen, der, "in a flying leap" sprang på ham, fra en stringer, hvor den havde siddet og overværet barnemordet. Han fik den dog rystet af, uden at have lidt et større blodtab.

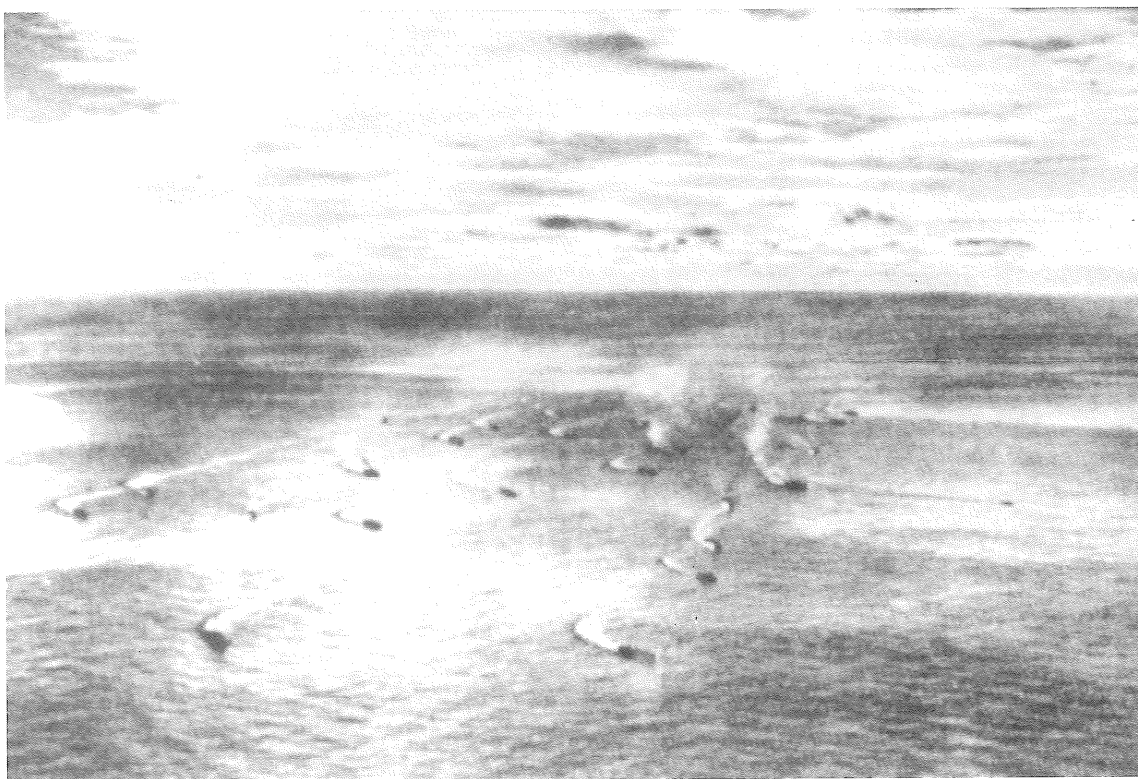
Halvt i spøg, halvt i alvor, hævdes det, at i krig og fred er skibets rottecertifikat det vigtigste dokument om bord. Gud nåde og trøste den kaptajn, der ankommer til en fremmed havn, hvor karantænemyndighederne må konstatere, at hans rottecertifikat er udløbet. Næsten alt andet kan man snakke sig fra, men her gælder ingen kære mor. En tidsrøvende gasning af skibet kan kræves. I New York blev gasningen foretaget med cyanidgas af United States Public Health Service. Ingen måtte opholde sig om bord, medens det foregik. Jeg havde, som den sidst tilbageblevne, forinden været skibet rundt med gasningsholdets leder. Hvert eneste rum, hvert eneste skab, der havde størrelsen til eventuelt at kunne skjule en person, skulle åbnes og kontrolleres. Til slut skulle der underskrives en streng erklæring om, at alle sikkerhedsregler var iagttaget. Når processen var overstået og skibet gjort gasfrit, blev de døde rotter samlet op. De rutinerede gasfolk havde i forvejen skønnet, hvor mange der var om bord, og det passede som regel.

Der havde under krigen været gode muligheder for at få klarlagt, om rotternes påståede evne til at forudse et skibs forlis

havde sin rigtighed, dermed at de gik fra borde, inden afsejlingen fra sidste havn. Når muligheden ikke blev udnyttet, skyldtes det sikkert, at man havde vigtigere ting at tage sig for. Personligt vil jeg afholde mig fra nogen skråsikker mening herom. Ved afsejlingen fra Freetown i Vestafrika i november 1942 så jeg ingent rotter forlade ski-

Atlantkonvoj i undvigningsmanøvre med drastisk kursændring. *Atlantic convoy taking evasive action by means of a drastic change of course.*

bet. På den anden side havde vi, der en uge senere overlevede et pludseligt og voldsomt krigsforlis, ikke selskab af en eneste rotte, da vi chokerede svømmede rundt blandt flydende vraggods. Måske havde rotterne alligevel reddet pelsen ved ubemærket at være steget af, medens tid var. Noget kunne tyde derpå. Efter 17 døgn i en beskadiget redningsbåd, blev vi taget op af en engelsk korvet. Efter en uge om bord i korvetten var vi atter tilhage i Freetown, hvor vi dog ikke fandt en eneste af vore egne rotter på kajen, til at byde os velkommen. Måske havde de endnu travlt med



indretning af nyt logi, og var dermed forhindret?

I krigsårene var det ikke påbudt at gå med redningsvest i søen, men i mange situationer var det i høj grad tilrådeligt. Under de fleste forhold sørgede vi dog altid for at have egen redningsvest indenfor rækkevidde. Bløde og behagelige kapokveste havde afløst de hårde og stive korkveste. Om sidstnævnte blev det fortalt, at de havde forårsaget adskillige ribbensbrud og knockouts under hagen, når folk havde måttet springe i søen fra stor højde. Hver redningsvest var forsynet med en fløjte, en lille elektrisk lampe, der viste et rødt lys, samt en kraftig foldekniv. En kapokvest om bord i en redningsbåd var en af de sparsomme bekvemmeligheder. Den kunne polstre et hårdt sæde og dække den skarpe essingkant, som i de nye stalbåde af amerikansk standardtype gnavede i ryggen. I nødsfald kunne en sådan vest fastsures udenbords, som en slags kollisionsmåtte over en lækage. Det har jeg prøvet at praktisere med held, omend der dog måtte lænses med mellemrum.

Redningsbådernes og flådernes nødudrustning blev regelmæssigt gennemgået og kontrolleret. Det var 3. styrmands faste opgave. Vigtigst var drikkevandet, men der fandtes også proviant bestående af beskøjter, karamelagtige mælketabletter, vegetabilsk pemmikan, nedlagt i nyrefedt. Desuden var der chokolade, ikke til nydelse, men som et værdifuldt næringsmiddel. Jeg havde dog erfaring for, at i en situation, hvor drikkevandet er knapt, forsvinder appetitten hurtigt. Søde sager frister ikke i en tør mund. Forbindingssager til sårbehand-

ling fandtes. Desuden kraftige, røde faldskærmslys og nødraketter. Røgsignaler til brug ved dagslys fandtes endnu ikke. Jeg erfarede, at dette var et alvorligt handicap. Et sæt knaldrøde sejl i hver båd afhjalp dog, til en vis grad, denne mangel, da de var synlige på lang afstand. Et kompas og et enkelt oversejlingskort (Pilot chart), var der i hver båd, desuden elementært værktøj, nåle og sejlhandske etc.

Med adspredelser på frivagterne var det knapt. Private radioapparater måtte ikke findes om bord, ej heller fotografiapparater, og dagbog måtte ikke føres. Brevskrivning var heller ikke sagen. Man kunne ikke skrive til familien derhjemme i Danmark, som man savnede, da man ikke havde set dem i flere år. Skrev man til andre, skulle brevene ved ankomst til havn afleveres til censurering. Kærestebreve skrev jeg i ny og næ, på bestilling fra andre, Da vi var bekendt med forholdene, sørgede alle for at medbringe rigeligt med læsestof. Gode bøger er ikke at foragte. Med en ulæst bog indenfor rækkevidde, har man ingen undskyldning for at kede sig. De mindre litterære udkæmpede drabelige pilekastningskampe i officersmessen. Her var der dog ingen pubstemning. Ikke en dråbe øl, vin eller spiritus fandtes om bord. Amerikanernes skibe er totalt tørlagte. Til gengæld tages der revanche i havn.

Kaptajn J.C. MacKenzie var en gammel, vranten hugaf, der stammede fra Nova Scotia, som i sejlskibstiden var berygtet for deres "Hell ships". Han havde et kunstigt ben, som måske generede ham en del, og kunne være forklaringen på at han ret så sjældent viste sig på broen om natten. Dertil skal



dog siges, at vi savnede ham ikke. Det kunstige ben havde givet ham øgenavnet "peg leg MacKenzie", men det var dog helt misvisende. Der var aldeles ikke tale om et gammeldags træben. Med et sådant havde han næppe kunnet klare turen op eller ned ad et ballastet skibs lange lodslejder. Vor telegrafist fortalte engang med moro om en hændelse ved afhentning til konvojkonference. Da vor skipper var kommet ned i motorbåden, hilste han rundt og præsenterede sig overfor de andre kaptajner, som i forvejen var hentet fra andre skibe, En af disse kolleger udbrød jovialt: "Oh, I know peg leg MacKenzie". Det skulle han aldrig have sagt, snerrende og truende kom det tilbage: "You would not have said that 10 years ago!". MacKenzies forrige skib var et af de danske, som amerikanerne havde overtaget. Det blev fortalt, at flere af de overlevende efter skibets torpedering glædede sig over, at de ikke ville blive trukket for de beløb, de havde hævet i havn, da dokumentationerne herfor nu ikke længere eksisterede. De havde dog gjort regning uden vært. MacKenzie havde dem sammenrullet i det kunstige ben. Garanti for rigtigheden kan dog ikke gives. MacKenzie tilkendegav aldrig, at han havde noget til overs for mig, men det må dog have været tilfældet.

Da vor 1. styrmand havde fundet andre græsgange, insisterede MacKenzie på, at jeg skulle være hans efterfølger, og derved blev det, trods min unge alder. At jeg havde været på langfart under sejl ligesom han selv, har næppe skadet mig i hans vurdering.

Det ret anspændte, til tider nærmest

fjendtlige forhold, som ofte herskede mellem officerer og menige i førkrigstidens danske skibe, var så at sige ukendt i de amerikanske administrerede skibe. Det hang nok delvis sammen med, at man ifølge den danske sølov udmønstrede for 18 måneder ad gangen. Med mindre man indenfor denne lange periode anløb dansk havn, var man tvunget til samvær, døgnet rundt, indenfor et skibs snævre område. Efter amerikansk sølov påmønstrede man for kun een rejse. Ved tilbagekomst til amerikansk havn blev alle automatisk afmønstret efter udbetaling af den indtjente hyre. Eventuelle barylere af typen, som findes i de fleste skibe, blev man således kvit helt uden besvær. Gode folk, som var interesseret i at blive, fortsatte på ugebetaling, og blev igen påmønstret, ved næste rejses begyndelse.

Vi havde mange gode folk, dygtige og ædruelige sømand af mange forskellige nationer. Med det engelske sprog kneb det for mange, men det havde ikke den store praktiske betydning i et lastførende skib, hvor tingene var til at overskue. De indbyrdes forhold var afslappede, men der var ikke tale om fraternisering. Dermed var begge parter bedst tjent. Som matros var jeg i et tankskib, hvor en ung 3. styrmand fik den ide at møde op i mandskabsmessen for at spille ludo. Han var aldeles ikke velkommen, blev nærmest betragtet som en spion, der intet havde at gøre hos os. Ros for god styring og samvittighedsfuld udkik blev aldrig udtalt, men man kunne udmærket med sin holdning lade de folk, man havde på vagten, forstå, at man påskønnede dem. Som restaurationspersonale havde vi mest kinesere, pålidelige og tjenstvillige folk.

Når de serverede i officersmessen, var de ofte udsat for skoser, på grund af deres mangelfulde og mærkværdigt udtalte engelsk. Det sårede dem, når nogle fandt det morsomt at tiltale dem: "Hey, you Chiang Kai-shek" Det havde været særdeles nemt at lære sig deres eget navn og at benytte det. Gjorde man det, havde man vundet sig en velvillig hjælper, der redte ens køje med omhu og holdt kammeret i pinlig orden. Andre fik, som rimeligt var, en kold skulder, som blev overført til nye kinesere, når udskiftninger fandt sted. Kineserne fik lov til at udproviantere med deres egne, særlige specialiteter, for at de kunne tilberede retter efter deres egen smag. Det forlød dog, at de også var fikse til at "file" nogle af de bedste kødstykker fra proviantkølerummet til egen konsumering.

A propos Chiang Kai-shek, så var der planer om, at han under krigen skulle have overladt 50 af de 2750 Liberty skibe, som i alt blev bygget ved amerikanske værfter. Til bemanning af disse fandtes der tilstrækkeligt med menige kinesiske søfolk, hvori- mod man behøvede vesterlændinge som navigatører og maskinmestre. I en kortere ledigperiode i New York var jeg udtaget til et af disse jobs, men planen blev aldrig realiseret, uvist af hvilken grund. Var det gået som planlagt, var jeg sikkert havnet på Stillehavet, og meget kunne have set anderledes ud.

Distancen fra New York til de vestengelske havne var ca. 3000 sømil vel at mærke ad den rute, som fulgtes i fredstid. Afvigende omsejlinger måtte nødvendigvis forlænge overfartstiden, som normalt blev ca. 17 døgn. Indsejlingen til Det Irske Hav fore-

gik altid, af sikkerhedsmæssige grunde, nord om Irland, ad "The North Channel", som dette farvand hedder. Når vi nærmede os land og kunne påregne R.A.F. beskyttelse, begyndte omgrupperingen af konvojen. Skibene, der skulle til Glasgow eller nord om Skotland til østengelske havne, blev flyttet over i bagbord side. Andre, der skulle til Bristolkanalen, blev placeret om styrbord med ordre til at anløbe Belfast Lough, nærmere betegnet Bangor Bay, hvorfra de efter 1943 fik lov til hver for sig at fortsætte til deres bestemmelsessted, behørigt forsynet med en spærreballon. Denne blev fastgjort over agtermasten ved hjælp af en tynd stålwire, der blev betjent af et håndspil. Arrangementet skulle forhindre fjendtlige flyvere i at stryge lavt hen over et udsøgt mål. Man måtte formode, at ballonens slæbewire ville vise skråt agterover under sejladsen, men mærkværdigvis stod den aldeles lodret. Ved ankomst til vestengelsk havn blev ballonen afhentet af kvindeligt militærpersonale, W.A.C.S. blev de kaldt, såvidt jeg husker.

Det vigtige hjælpemiddel, radaren, kom i brug i krigens sidste halvdel i al hemmelighed. Vi fik intet at vide derom, men begyndte at få anelser om, at en opfindelse, der kunne se gennem tåge og mørke, var taget i brug. Når vi kommende vestfra nærmede os land, måtte man være indstillet på ubemærket at kunne være blevet forsat nord eller sydover af vind og strøm, dersom der forud havde været dage med usigtbart vejr. Vi undrede os på en rejse, da eskorte-skibene, i tåge og helt mod sædvane, ledte konvojen frem, under fuld fart, tæt ved land. Den nye opfindelses eksistens var

dermed blevet bekræftet. Der skulle dog gå adskillige år efter krigen, inden at radar blev normalt tilbehør i almindelige handelsskibe.

Det blev til adskillige rejser til England, med MacKenzie som skibets fører, og fremdeles i U.S. Army Transport regi, lastet med bomber. Undtagelsen var en last af granater til artilleriet, samt "small arms ammunition", som blev losset i Liverpool. Det var, forståeligt nok, en langt farligere last end bomber, da disse ammunitionstyper var leveret fra fabrik, klargjort til umiddelbar detonation, i modsætning til bomberne. En "fredelig" rejse omfattede en last af mægtige stålblokke til udvalsnings. De blev losset i Glasgow. I Swansea ved Bristolkanalen kom vi også et par gange.

Losningen i havnene foregik uden dramatik, efter at det tyske Luftwaffe havde fået rigeligt at se til på Østfronten, men ruinhobene, som stadig lå der, talte deres tydelige sprog om det forudgående drama. Den civile aktivitet i byerne var skruet ned til et minimum, da alt var fokuseret på, at krigen skulle vindes. Konsumvarer var sparsomme i butikkerne, til ærgrelse for visse, der gerne havde købt sig et par flasker original whisky. Der blev handlet i mørke kroge, men godtroende købere måtte ofte konstatere, at det de bragte om bord var kold the, godt nok med rigtig whisky-etikette på originale flasker.

At England i krigsårene kun kunne afse begrænsede varer til eksport, var let at forstå. Returlast til Amerika var derfor en absolut undtagelse. Tilbage fra Liverpool bragte vi dog et ret anseligt parti af Guinness stout, fajancevarer til badeværelser og

baller med lammeskind i transit fra Spanien. Under et havneophold fik vi, af der-værende amerikanere, ordre til at gøre vor sværvægtsbom, hvis kapacitet var 25 tons, klar til et tungt løft. Da den ikke havde været i brug i længere tid, var det et særdeles besværligt arbejde at få den rigget til med dens mange tunge blokke og uendeligt lange wirer. Fra en lægter, der kom langs siden, løftede vi en mægtig kasse, fik den svinget inden bords og landet på dækket. Hvad var mon dens spændende indhold? Vi nærmest eksploderede af ærgrelse, da vi blev klar over, at det var et tusindtal af genbrugsvanteskruer, der skulle tilbage til Amerika. Det var typen, som blev anvendt til surring af tanks og fly, under transporten som dækslast. Det eneste fornuftige havde naturligvis været at fordele dem i mindre kasser, som vore almindelige bombe kunne håndtere. Det var næppe fagfolk, der stod bag arrangementet.

Umiddelbart skulle man tro, at manglen på returlast var uden betydning for tilbage-rejsen, men et problem var der dog. Et tomt skib flyder på vandet som en ballon, og det går ud over styre- og manøvrevenen i hårdt vejr. Derfor fyldes skibets ballasttanke med udenbordsvand inden afgang fra havn. Tankkapaciteten er begrænset til det strengt nødvendige, da unødigt store bund- og højtanke optager plads, der kunne udnyttes til betalende last. Kniber det i fredstid med at holde skruen i vandet, og skibet på ret kurs, har man i baghånd at kunne mindske farten, eller at lægge sig underdrejet, afventende vejrbedring. Således var det ikke i krigstid. Konvojreglerne krævede, at alle skibe skulle være fuldt ma-

nøvredygtige under alle vejrforhold. Da vandballasten ikke alene kunne sikre dette, måtte man komplettere med fast ballast. Man følte sig sat tilbage til sejlskibstiden i hvedefarten på Australien.

Den faste ballast, som blev placeret i agterlasten, kunne være murbrokker, men oftest var det et skifferagtigt affaldsprodukt fra kulminerne, kaldt "Collery shale". Gad vidst hvor mange tusinde tons deraf, som blev sejlet over Atlanten i krigsårene? Ved ankomst til hjemhavn gik der tid med at losse ballasten i lægtene, og det foregik ved kaj. I de store sejlskibes tid var der i de fleste havne ankerpladser, hvor skibenes egne besætninger kunne kaste ballasten direkte over bord. Da et sejlskibs tunge rigning bevirkede, at det ikke kunne stå oprejst uden at have en vis ballastmængde inde, måtte man stoppe overbordkastningen, medens tid var. Man forhalede derefter til kaj for at indtage en tilsvarende lastmængde. Derefter ud igen for at slippe af med den resterende ballast, og atter til kaj for at færdiglaste. Fremskridt var der altså sket!

For de mange skibe, som efter udlosning forlod havnebyerne ved Bristolkanalen, var Milford Haven konvojsamlingsplads. Den store beskyttede bugt, med gode ankerpladser, var ideel til formålet. Afsejlingen fandt sted, når et passende antal skibe var blevet samlet. Skydeøvelser efter udlagte mål var påbudt ved udsejlingen, som derfor skete med drøn fra agterkanonen og striber af lysende projektiler fra antiluftskytset. Ikke alle var fuldræffere, men resultatet var dog hæderligt.

Sejladsen nordover i Det Irske Hav foregik i en enkelt kolonne, der til tider kunne

være meget lang. Flere steder kom man tæt under land. Her var det af vigtighed, at hvert skib, som påbudt, selv sørgede for egen sikre navigation. Nøjedes alle med blot at styre efter skibet foran, kunne de, der var agterude i flokken, komme i alvorlige vanskeligheder, dersom strøm og vind satte mod kysten. Oppe nordpå stødte man til medrejsende, der fra Nordsøhavne var kommet gennem det smalle og strømfyldte Pentland Firth. Med de samlede skibe placeret i sædvanlig konvojformation kunne der nu dampes vestover, oftest med vind og sø ret imod. En Nordatlantrejse i november med nærmest havblik har jeg dog oplevet, tro det eller lad være.

D-dagen måtte komme, før eller senere, med den længe ventede invasion, et eller andet sted på Kontinentets kyst, men hvornår? Det var det store spørgsmål. 1. maj 1944 havde vi, efter turen nord om Skotland, losset en bombelast i Immingham ved Humberfloden. Afsejling fulgte normalt hurtigt efter udlosning, men denne gang blev vi liggende uvirksomt i havn en halv snes dage uden forklaring om årsagen. Sejlorden kom en dag, og vi tog turen tilbage gennem Pentland Firth mange skibe i følge, og konstant overfløjet af R.A.F. På Skotlands vestkyst blev Lock Ewe benyttet til natligt fristed, bag en sikker netspærring. Vi nærmede os stedet, da mørket var ved at falde på, og der blev givet besked om, at alle måtte gå ind uden lods, og bedst muligt finde sin egen ankerplads. Vejret var overskyet og truende, det blæste med kraftige vindstød fra højlandet, og det var klart, at der ville blive trængsel i bugten. Det resulterede i en alles kamp mod alle, hulter

til bulter strømmede man ind, under fuld fart, givende pokker i naboen for selv at tilrane sig et godt sted, hvor man kunne lade ankeret falde. MacKenzie var ikke så heldig. Han kom for tæt på en englænder og inden vort anker havde fået hold, drev vi ned på det pågældende skib, hvorved begge fik ret alvorlige skrammer. Tilbagejensen

Konvoj i magsvejr på åbent hav. *Convoy in air weather on the open sea.*

til New York forløb uden bryderier. Samtidig med vor ankomst til New York gik de allierede invasionsstyrker i land i Frankrig. Her havde vi så forklaringen på vort forlængede ophold i Immingham: Vi skulle have været med som deltager, men planlæggerne havde skiftet mening, og forklaringen var sikkert følgende. Det øverste dæk i vort skib var i lighed med dækkene i Ø.K.s første, verdenskendte motorskibe af træ fra for til agter. Et dæk af dette materiale ville under beskydning bryde i brand,



og byger af dødbringende træsplinter ville bringe katastrofale mandefald. Godt for os, at vort skib var blevet vraget ved nærmere eftertanke. Hvad var mon blevet vor skæbne uden denne ændring?

Det vil være unaturligt at skrive om konvojsejlad under 2. verdenskrig uden at komme ind på den skibstype, som vi uvægerligt var i selskab med. Det var den grimme ælling, det af tyskerne så ringeagtede Libertyskib. Efter min opfattelse ville betegnelsen grim ælling dog passe bedre på nogle af nutidens mærkelige monstromeer. Libertyskibene lignede i det mindste skibe. Som tidligere nævnt blev der i løbet af utrolig kort tid bygget ikke mindre end 2750 af slagsen. Det var en aldeles beundringsværdig præstation, og det er tvivlsomt, om de allierede havde kunnet vinde krigen uden denne. Forklaringen på den meget korte byggetid, som blev opnået var, at man havde valgt en meget enkel skibstype med et ukompliceret dampmaskineri, hvis komponenter lod sig fremstille næsten overalt i U.S.A. Som noget helt nyt var skroget helsevejst i store sektioner, hvor svejserne, under deres arbejde, ikke behøvede at gå i vejen for hinanden. Samlingen af sektionerne på byggebeddingen blev klaret på få dage. Rekordens seks dage fra den første sektionens lægning til det færdige skibsskrogs søsætning. Nogle få af de første Liberties brækkede over i hårdt vejr, til udelt skadefryd hos propagandaminister Gøbbels. Der var flere teorier fremme om årsagen. En falderedsudskæring i begge sider af skanseklædningen var muligvis et for svagt punkt i skibets langskibsstyrke. Det blev der rådet bod på ved at nitte et forstærkningsbælte øverst

på skibssiden, på den såkaldte barkholtsrang. En anden teori var eventuelt dårligt svejsearbejde udført af nyansatte folk med for ringe erfaring. Mange kvinder var blevet tilskyndet til at tage et lynkursus i elektrosvæjsning, men der var ikke holdepunkt for at anse dem for ringere end deres mandlige kolleger. En tredje teori var spørgsmålet om stålpladernes kvalitet. De var i stor udstrækning fremstillet af skrotjern, som i fredstid blev omhyggeligt sorteret, så at alt iblandet kobber- og messingskrot kunne fjernes derfra. Dette var ikke muligt i krigstid, hvor alt gik usorteret i smelteovnene. Hvorom alt er, kun meget få skibe kom ud for pladesprængninger og deraf afledt forlis. Lasteevnen var 10865 tons, og farten beskedne 11 knob, men de klarede deres opgaver udover al forventning. Helt uberettiget blev det af visse bedreviddende spået, at ikke et eneste af disse utraditionelle skibe ville kunne klare sig i fredstidsfart, men også dette blev gjort helt til skamme. De kom gennem overskudssalg til at gøre efterkrigsnytte hos mange nationer. Enkelte kom også under dansk flag.

Jeg oplevede ikke at sejle i et Libertyskib, men lærte dem at kende, da jeg i en periode tjente til dagen og vejen, som "night relief officer" i New Yorks havneområde. I amerikansk havn havde alle skibets officerer fri fra kl. 17 til næste dags morgen og i hele weekenden. Ansvarer var overgivet til en afløsende styrmand og en ditto maskinmester. Et var meget praktisk: kendte man først eet skibs indretning, kendte man dem alle, og behøvede ikke nye instrukser, når man kom i et nyt skib. Libertyskibene var yderst rationelt indrettet. Tanktoppen i

lastrummene strakte sig fra borde til borde uden trægarnering, så man var fri for de sure rendestene. Eventuel kondens- eller spulevand havde fald mod lænsebrønde i tanktoppen. Træ fandtes så at sige ikke i ap-teringen. Stål var anvendt overalt hvor muligt, til møbler og lignende. Amerikanerne havde en panisk skræk for skibsbrande. Den katastrofale brand i passagerskibet MORROW CASTLE, engang i trediverne, havde sat sit spor i form af strenge brand-sikringsregulativer.

Sektionsbygning og samlebåndsmetoden fik med Liberty skibene det store gennembrud. Mærkeligt nok blev det en ikke-fagmand, men en brobyggende entreprenør, der skulle til for at lære værfterne, hvorledes man kunne reducere den altafgørende byggetid. Manden bag den epokegørende ide var Henry J. Kayser. Det berettes at tyskerne, ligesom amerikanerne, havde været plaget af utilfredsstillende lange byggetider ved værfterne, men for deres vedkommende handlede det om ubådene. Da de tyske værfter hårdnakket fastholdt, at byggetiden ikke lod sig reducere, sendte rustningsministeren dem en automobilingeniør på halsen, åbenbart i den tro, at problemet lod sig løse, med samme metoder, som amerikanerne med held havde anvendt. Hos tyskerne virkede det ikke. Værfterne havde ret. Ubåde, hvis skrog under neddykning, skulle kunne modstå et enormt pres, kunne ikke samles af sammenbragte sektioner, da disse ikke kunne leve op til den krævede hårfine nøjagtighedstolerance.

En sammenligning mellem de nye krigsbyggede Libertyskibe og kaptajn MacKen-

zies meget ældre skib vil her være på sin plads. I modsætning til de langsomme "ællinger" var der her tale om en hurtigløber på 6008 brt, noget kortere og med en noget mindre dødvægt end ællingerne. Til gengæld havde den det dobbelte antal hestkræfter, som kunne præstere en fart på 17 knob. Den var bygget til amerikansk kystfart mellem New York og Galveston og havde tilhørt Southern Pacific Steamship Company, som var ejet af finansmagnaten J.P. Morgan. Her skal indskydes en i og for sig uvedkommende, men ret morsom beretning: Anne Morrow, der blev gift med den verdensberømte flyver Charles Lindbergh, har fortalt, at den prominente Mr. Morgan en dag skulle komme til te i hendes barndomshjem. Da han havde en ret besynderlig og meget iøjnefaldende næse, havde moderen i forvejen indskærpet sin lille pige, at hun ikke under nogen omstændighed måtte lade sig påvirke deraf, når hun efter aftale, skulle komme ind og skænke te. Hendes vilje hertil var den bedste, men nervøs som hun var, kom hun uheldigvis til at spørge "Would you like milk or lemon in your nose, Mr. Morgan?"

MacKenzies skib havde en traditionel tregangs dampmaskine med enorme cylinderdiametre, for at de kunne præstere de 5500 hk. Dampen blev leveret af 3 vand-rørskedler, men da vi som regel sejlede i 10 mile konvojer, var fyr under 2 kedler mere end rigeligt. Kedlerne, der var oliefyrede, havde det helt usandsynligt høje forbrug af 65 tons i døgnet. Det har uden tvivl været årsagen til, at skibet, kort før krigsudbruddet sammen med rederiets skibe af tilsvarende type, var blevet oplagt med ophug-

ning for øje. Da man hurtigt blev klar over, at tingene kunne ændre sig i den retning, at der uanset dårlig driftsøkonomi kunne blive hårdt brug igen for ældre tonnager, blev al ophugning stillet i bero. MacKenzies skib kom derfor til at tjene nationen lige til dagen, da Japan havde kapituleret efter atombombeangrebene. Efter losning i New York af en sukkerlast fra Puerto Rico sejlede vi til Norfolk (Va.). I James River, hvor man allerede var i færd med at oplægge snesevis af skibe i rad og række, overlod vi, med et vist vemod, vort skib til dets endeligt, uden tvivl en snarlig lidet værdig dissektion under hvæsende skærebrende. Pladerne ville dog sikkert få en glørværdig genopstandelse som nyt stål, efter

en barsk tur gennem smelteovnene. Derfor ville det næppe være helt rigtigt at slutte med: "Sic transit gloria mundi". Vort gamle skibs navn var forøvrigt, EL MUNDO<sup>2</sup>.

## Noter

<sup>1</sup> Commodore er betegnelsen for en konvojleder. En ikke permanent rang, der tildeles en senior flådeofficer for hver enkelt rejse, og som rangerer mellem den danske orlogskaptajn og kontreadmiral omtrent som kommandørkaptajn. I handelsflåden anvendes titlen også, specielt i England, om et rederis senior kaptajn.

<sup>2</sup> S/S EL MUNDO: 6.008 brt. Bygget 1910 i Newport News til Southern Pacific Steam Ship Company.

## Sailing in Convoy

### *Summary*

The author was one of the 6000 Danish seamen, who sailed in the ships of the allied nations during W.W. 2, away from home for the duration. He had followed the family tradition when he went to sea, serving his apprenticeship in a freighter belonging to the well-known Danish shipping company J. Lauritzen, and later in one of Gustaf Erikson's grain trade Cape Horners. His experience under sail came in handy, when for 17 days he was, as only surviving officer, in charge of a crowded life boat, after being torpedoed in mid Atlantic. His present narrative concentrates on the second half of the war, when the situation at sea was improving. Better escort protection was provided, air craft carriers joined the convoys and radar came into use. He describes life on board, as viewed from the bridge in weather fair and foul, the loading

and discharging of dangerous cargoes, and tense days at sea groping along in heavy fog on the Grand Banks. He omits neither the everyday relations between the different categories of men on board, nor a detailed description of convoy formations, sailing procedures, special wartime equipment and the ways in which it was used for navigation, safety and protection. At the end of the war the author returned to Denmark after an absence of 6 1/2 years and rejoined the J. Lauritzen Company. Before retirement he acted for 19 years as marine superintendent with Knud E. Hansen A/S, Naval Architects and Marine Engineers. The author holds a U.S. Coast Guard Certificate of Honorable Discharge, for Oceangoing Service in the American Merchant Marine, during the Period of Armed Conflict, December 7, 1941, to August 15 1945. He was awarded Atlantic War Zone Bar, Mediterranean Middle East War Zone Bar, and Combat Bar with Star.