

Christian Lund: En shippingmands erindringer 1936-49

Christian Lund har i de to foregående årbøger skrevet om Sortehavsskibene og om Flagbogen. I år beretter han om sit eget liv, og læseren får hermed et glimrende indblik i, hvordan en ung shippingmands tilværelse kunne forme sig, og i tilgift en spændende skildring af forfatterens vanskelige rejse fra Spanien til England i 1943 for at komme i engelsk tjeneste.

Elev hos DANSK-FRANSK, 1936-1939

Det var vist kutyme dengang, at det var ens far, som skrev rundt og spurgte, om der var en elevplads til en håbefuldst søn, der gerne ville i lære i shipping-branchen. Far skrev rundt i februar 1936 til alle rederier, skibsmæglere og endog passager-kontorer - som det daværende Oversøiske Passagerbureau - men svarene var negative. Der var ingen åbninger, og tiderne tegnede ikke lovende. Der kom dog et svar fra Rederiet J. Lauritzen, som måske ville få en mulighed, men de ville gerne først se og tale med mig. Jeg kom så til en samtale med skibsreder *Knud Lauritzen*, som nok har syntes, at jeg så for klein og umoden ud, så der kom et afvisende svar efter samtalen. Men så kom der samtidigt et brev fra A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, at der blev en plads åben fra 1. august 1936, og jeg kom ind til en samtale med skibsreder *Eigil Hahn Petersen*. Denne gang resulterede det i en ansættelse som

elev. Begyndelseslønnen var det første år kr. 50,- pr. måned - de første tre måneder som prøvetid med kr. 35,- - det andet år kr. 75,- og det sidste år kr. 100,- pr. måned. Men hertil kom så kr. 5,- pr. måned for brug af egen cykel. Ansættelsen var betinget af, at jeg fik en tilfredsstillende realeksamen. Udover lønnen ville Dansk-Fransk også betale aftenundervisning på Købmandsskolens særlige shipping-skole, som foregik 3-4 gange ugentlig å to timer, mellem kl. 19 og 21.

Inden jeg skulle begynde, ringede de fra Rederiet, om jeg i stedet for først at begynde den 1. august 1936, kunne starte allerede den 15. juli. Det passede dem bedst og hang vel sagtens sammen med ferier. Og det kunne jeg jo godt, så jeg mødte den 15. juli, nok i god tid, for jeg måtte vente udenfor døren, indtil den første medarbejder med nøgle kom og lukkede op for indgangen til skibsfartens forunderlige verden med dens mange mysterier.

Som lærling skulle jeg ifølge den lovpligtige lærlinge-kontrakt påtage mig "alt forefaldende arbejde". Det bestod i den første tid mest i at åbne og stemple indkommende post og fordele den, at passe telefon-omstillingen, omadressere post til besætningerne på skibene, og om aftenen at sørge for frankering og afsendelse af udgående post. Endvidere var der daglig mindst én tur i banken.

Der skulle også daglig hentes et wienerbrød, et stykke overskåret til 10 øre, til seniorchefen, skibsreder *A.N. Petersen*, og til chefen for befragtningsafdelingen, prokurist *P. Albrecht*, og ofte også en øl (til 29 øre) til en eller flere af befragterne. Rederiet havde dengang 10 skibe, og der var ialt ansat 10 mand, hvoraf de 4 var beskæftiget i det særlige befragtningsfirma, *A.N. Petersen*, som endnu i dag eksisterer i bedste velgående, medens det hæderkronede rederi, Dansk-Fransk, jo desværre har måttet bukke under i slutningen af 1979.

Med så få medarbejdere i hele virksomheden er det vel naturligt, at eleven kom ind i næsten alle aspekter, bortset fra den direkte ledelse. Foruden Købmandsskolens udmærkede undervisning i shipping om aftenen, havde jeg enorm hjælp fra sekretær, senere administrerende direktør (samt formand for Danmarks Rederiforening) *V.A. Nyholm*, som gav sig tid til at lære mig om rejse-kalkuler, ordrebrev, kontrolarbejde m.v., samt til at lære mig at skrive på maskine, med to-finger systemet, som jeg har brugt siden, og som det egentligt går udmærket og tilstrækkeligt hurtigt for mig med. Der er jo alligevel en grænse for, hvor hurtigt maskin-tangenten kan komme frem til valsen. Senere lærte herr *Nyholm* mig også at bruge stenografi, efter *Gabelsberger*-systemet, og han var mig meget behjælpelig, når jeg i begyndelsen ikke kunne tyde, hvad skibsreder *E. Hahn-Petersen* havde dikteret til mig.

Meget af arbejdet foregik pr. telegram, med mæglere, havneagenter og med skibene – det sidste mest via havneagenter, for det var kun få af rederiets skibe, der på det tids-

punkt var udstyret med radio, og radiotelegrafist. På kontoret, på 2. sal i Store Kongensgade 49, i Handelsbankens bygning, hvor rederiet havde til huse i den store hjørne-lejlighed, havde vi også en telegraf-maskine, hvorpå vi modtog og afsendte telegrammer. Det foregik som på en skrivemaskine. Først senere fik vi en "strimmel"-ordning for at sætte hastigheden op – og telegram-strimlen blev så klæbet op på en telegramblanket og bragt rundt, så alle interesserede kunne se, hvad der var modtaget – eller blevet afsendt. Det var gummi-klister, der blev brugt, så fingrene blev ofte ret så sammenklistrede. Mange af telegrammerne blev modtaget eller sendt i kode; den i begyndelsen af min elevtid mest benyttede var "Boe"-koden, som havde den fordel, at mange af ordene kunne udtales, og det var derfor muligt efterhånden at huske, hvad mange af de forskellige ord betød. Senere kom en "New Boe"-kode, og her kunne ordene ikke udtales, og så var det næsten umuligt at huske, hvad et kodeord betød. Almindelige telegrammer, i såkaldt "klart" sprog, blev ofte sendt som *ELT* eller *NLT* (*European Letter Telegram* eller *Night Letter Telegram*), som gik til en billigere takst, men så til gengæld måtte afvente ekspedition af "fuld takst"-telegrammer. Disse telegrammer til billigere takst skulle endvidere være på mindst 11 ord, før det kunne betale sig. Det gjaldt om at økonomisere med ordene. Ikke kun i klart sprog, men også i koden, og der var en ren sport i at kunne komme med det kortest mulige, men alligevel helt forståelige telegram.

Når man ser på dagens kommunikation med telex, er det som nat og dag i forhold

til 30'nes telegram-sprog. I dag sløses der med ord, så det står efter, men der er måske heller ikke så megen tid til at tænke på at spare nogle ord, og udgiften til telex pr. minut er nok også ikke nær så dyr, som telegrammerne var dengang.

Der var også aften- og week-end-vagt, hvor ankomne telegrammer blev oversat, hvis de var i kode, og iøvrigt ringet ud til de herrer, der stod for befragtning eller disposition af skibene. Ofte skulle der også svares – med et svar, der helst skulle være i koden!

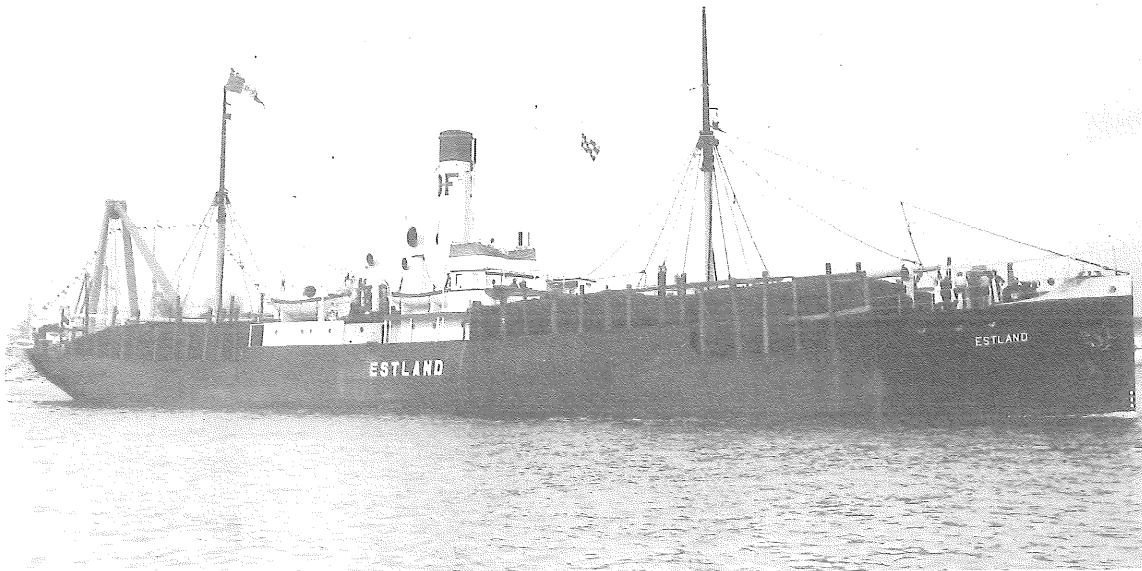
Befragtningsafdelingen cirkulerede sine lastmuligheder til sine forskellige forbindelser, indenbys, indenrigs og udenrigs. Oftest pr. post (tryksag). Jeg fandt hurtigt ud af, at de fleste indenbys cirkulærer skulle til redier og mæglere, som lå klumpet ret så tæt sammen i Amaliegade-kvarteret, og de omkringliggende gader. Det kostede 7 øre pr. cirkulære at sende med posten, og hvad var da mere nærliggende end at foreslå, at vi sparede portoene ved at jeg bragte cirkulærene rundt, så snart de var færdigtrykte på stencil-maskinen, og så var de jo også hurtigere fremme end pr. post. Det var der sport i.

Jeg husker, at jeg omtrent halvejs i elevtiden havde et tilfælde med Postvæsenet over en luftpostforsendelse til et af skibene, som lå i Rumænien. Vi benyttede Postvæsenet's månedlige "røde bog" med oplysninger om forsendelsestider etc., og i tillid hertil blev et vigtigt brev afsendt pr. luftpost, til en formidabel porto på godt ti kroner. Efter nogen tid kom brevet retur, det havde ikke nået skibet, for Postvæsenets oplysninger havde ikke været rigtige. Jeg skrev så et brev til Postvæsenet og beklagede mig over det

skete og forlangte porto'en refunderet. Skibsreder Hahn-Petersen har nok syntes, at det var en for lille sag til for ham at skulle underskrive sådan et brev, men da han ellers var enig i brevet, sagde han, at jeg så selv kunne underskrive det. Stolt var jeg, da jeg satte gummistemplet "For A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab" under "med Højagtelse" og derefter skrev mit navn derunder, og endnu stoltere var jeg nok, da jeg nogen tid senere kunne lægge et brev ind til herr Hahn-Petersen fra Postvæsenet, som beklagede og havde vedlagt en postanvisning på beløbet.

I elev-tiden blev skibsfartens kår efterhånden bedre. Den spanske borgerkrig udbrød tre dage efter at jeg var begyndt, og der kom gang i sejladsene. 1937 blev et økonomisk godt år for Dansk-Fransk, som også gav sig udslag i, at personalet fik en flot tantieme – næsten et helt års løn, og jeg husker, hvor imponeret min far var, da jeg i begyndelsen af 1938 kom hjem med en check på kr. 750,- i tantieme, 6 mdr. à kr. 50,- og 6 à 75,-. Noget blev brugt til en ny cykel, andet til nyt tøj, og resten kom på bankbog.

I de fjorten dages sommerferie hvert år fik jeg også to gange lejlighed til at se og høre om den kommercielle skibsfart ud fra et praktisk synspunkt, for jeg fik lov at medsejle i sommeren 1937 på en rejse, hvor jeg gik om bord på Københavns Red i S/S ESTLAND, kaptajn *H.C. Fischer*, og sejlede med props fra Finland til Bo'ness, på sydsiden af Firth of Forth i Skotland. Efter losningen sejlede vi til nordsiden af fjorden for at laste kul i Methil til Helsingør. I sommeren 1939 kom jeg også på Københavns Red om bord i S/S SKAANE, som var på vej i ballast til



I to uger af sommeren 1937 fik den unge shippingelev Christian Lund sine første indtryk af livet om bord som medsejlende i S/S ESTLAND. Skibet var bygget til Dansk-Fransk Dampskibsselskab år 1918 i Aalborg.

For two weeks in the summer of 1939 the young shipping trainee Christian Lund received his first impressions of life at sea on board the S/S ESTLAND. The ship was built for the Dansk-Fransk Dampskibsselskab in Aalborg in 1918.

Yxpila i Nordfinland for at laste skåret træ (D.B.B. = Deals, Battens and Boards). og sejlede efter lastningen med tilbage til Københavns Red, hvor jeg gik i land, medens skibet fik proviant og post om bord, inden rejsen fortsattes til bestemmelsesstedet. I oktober 1943 genså jeg SKAANE i Lissabon, med

samme kaptajn, *Georg Kyhn*, om bord. Der var naturligvis ikke passager-kamre på de to gamle dampskibe, som kæmpede sig frem med en omkring 8 knops fart, men jeg fik lov at benytte sofaen i salonen som tilholdssted og kaptajnens baderum.

De tre års læretid fløj afsted, og jeg havde fået lært en masse, specielt takket være herr Nyholm, skibsreder E. Hahn-Petersen og dennes yngre broder, befragter (senere skibsreder) *Leif Hahn-Petersen* og befragter *Kai Stephensen*, som alle var interesseret i at give mig en så god uddannelse, og baggrund, som mulig. At man så aldrig bliver helt udlært indenfor shipping, er en anden

historie, og jeg er overbevist om, at også fremtiden vil bringe nye problemer op, som kræver en anden stillingtagen og løsning.

Herr Nyholm, der altid var en særdeles vittig herre, glædede mig den 15. juli 1939 med at overrække mig hans private "lærlingeattest".

I læretiden indgik også aftenundervisning på Købmandsskolens særlige shippingskole 3-4 dage hver uge, fra kl. 19 til 21, foruden betydeligt hjemmearbejde, men med de fremragende lærerkræfter, der var på denne særlige gren af Købmandsskolen, erhvervedes betydelig viden i sprog, shipping-regning og geografi, foruden søret og anden specialviden.

Uddannelsen i rederiet havde i specielt det sidste årstid mere karakter i retning af det befragtningsmæssige, idet jeg tilbragte mere tid i A.N. Petersen end i Dansk-Fransk.

Her fik jeg indsigt i slutning af skibe, såvel egne (Dansk-Fransk's) skibe som fremmed tonnage, kendskab til de forskellige certeparti-formularer, der dengang var mest anvendt (det grønne Baltcon til kulfarten, og de to hvide Gencon og Balttime til henholdsvis generel fart og til timecharter), og til at udfærdige disse certepartier i det fornødne antal, efter at en slutning var gjort. Formularerne var ikke ligefrem de mest velegnede til at sætte i en skrivemaskine, og den sidste kopi var ofte helt "skæv", fordi maskinen ikke kunne klare de mange dobbelt-ark.

Endvidere havde A.N. Petersen en del klareringsarbejde med skibe, der kom til København, og jeg var ofte rundt om i de forskellige havnebassiner for at varetage forskellige opgaver. Selve klareringsarbejdet, altså det toldmæssige, varetoges af et lille

firma, med hvem A.N. Petersen havde lavet en aftale om at tage sig af denne specielle del af arbejdet. Det var meget interessant at komme om bord på de mange forskellige skibe – men mest spændende var det naturligtvis, når det var et af vore "egne" skibe, der kom til København.

Det gode år 1937 havde også bevirket, at Dansk-Fransk havde besluttet at kontrahere en nybygning på 6000 tons dw ved Helsingør Værft, ud fra den anskuelse, at et rederis bedste aktiv er en moderne flåde. Jeg kom med til søsætningen i august 1938 og kunne fotografere det smukke skrog, da det løb af stablen og kom i sit rette element, vandet, SLESVIG blev navnet.

Efter at være blevet udlært, kunne jeg heldigvis fortsætte i Dansk-Fransk, som assistent. og jeg gjorde mig vel dengang forhåbninger om, og forventninger om, at jeg kunne forblive i rederiets tjeneste i resten af min arbejdstid.

Værnepligt, september 1939 – maj 1940

I en periode skulle jeg dog aftjene værnepligt. Jeg havde været på session i foråret 1939. Min far ønskede vist, at jeg ville gå til Livgarden, for det var "finere", og så havde en fjernere slægtning, *Svend Iversen*, der er i Wonsild'erne, og senere startede sit eget mægler- og rederifirma, *Iversen & Jacobsen*,

En munter anbefaling underskrevet af den daværende sekretær, senere administrerende direktør og formand for Danmarks Rederiforening, V.A. Nyholm.

A light-hearted reference signed by Mr. V.A. Nyholm, then secretary and later managing director and chairman of the Danish Shipowners Association.

Det attesteres herved, at Hr. Chr. H. Lund fra 15. Juli 1936 til 15. Juli 1939 har gennemgaaet sin Læretid i A/S. Det Dansk-Franske D/S. København.

Da han tiltraadte her var han en lille slank og adræt Fyr, men grundet rigelig Vanding er han nu udvokset i Henhold til Ministerial-Bekendtgørelse af 13. April 1919 saaledes at han overholder de i Lov om Søfartslærlinge normerede MaaL, endda med rimelig Margin hvad Basunkinder angaar.

I sin Læretid er han blevet uddannet i alle Fagets vigtigste Funktioner, saasom Afhentning af Øl, Nedsvalgning af samme, Fortøring af Wienerbrød, Bolcher, Ispinde og andre Godter, saaledes at nu i enhver Retning kan siges at præstere dueligt Arbejde paa disse Omraader.

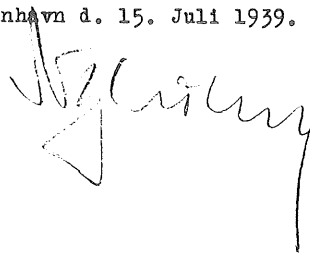
Det har derimod ikke været muligt at lære ham Brug af Skraatobak samt at spytte Langspyt, men ved videregaaende Uddannelse i Akademiet for disse Kunster kan et godt Resultat endnu forventes opnaaet.

I Henhold til Lærlingekontraktens § 267B er han regelmæssigt hver Onsdag mellem 3 og 4 ^{md.} blevet pryglet, saaledes at hans Modstandskraft og Kondition er første Klasses.

Han har erholdt nogen Øvelse i at affærdige Folk, der i lovligt Øjemed henvender sig i ekspeditionstiden samt har hurtigt tilegnet sig den rette bureaukratiske Tone : hør ind paa Onsdag: hvad kommer det mig ved: kan De ikke komme igen i Morgen o.s.v.

Vi medgiver ham gerne vor anbefaling dersom nogle af Museerne skulde have Brug for hans Assistance.

København d. 15. Juli 1939.



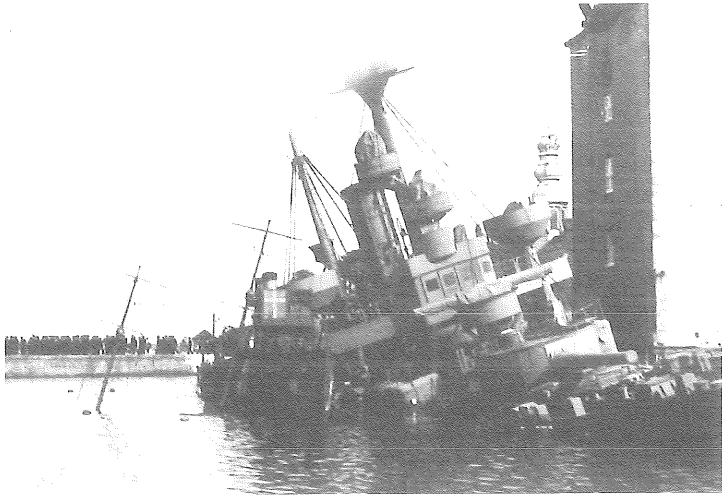
været i Garden. Jeg havde mødt Svend Iversen, der er nogle år ældre end jeg, og havde været med til en "familiedag" på Jægersborg Kaserne, hvor Livgarden var indkvarteret, og jeg havde hørt om dagliglivet som "knoldesparker", selvom det var en "fin" sådan. Så jeg havde ikke lyst hertil, og da jeg på sessionen blev spurgt, om jeg havde noget særligt ønske, svarede jeg hurtigt Marinen. Jeg blev bedt om at forklare hvorfor, og svarede hertil; at jeg var interesseret i Søen, jeg var en meget aktiv motionsroer, og jeg var jo ansat i et Rederi. Så det måtte da være baggrund nok – og det gik heldigvis. Jeg blev taget til Marinen og skulle møde på Holmen i begyndelsen af september 1939.

Da den Anden Verdenskrig tog sin fulde begyndelse søndag den 3. september 1939, da England og Frankrig erklærede Tyskland krig, var jeg tidligt om aftenen inde på Rådhuspladsen for at se "Lysavisen" på Politiken's Hus, og tog derefter på kontoret for at se, hvad der var af telegrammer etc. Jeg havde så forbindelse med herr E. Hahn-Petersen og herr Nyholm, og fik afsendt de ordrer, som d'herrer pålagde mig at ekspedere til skibene. I de nærmest følgende dage gik arbejdet mest med at omstille sig fra fredstids sejlads til krigstids, omend det danske flag jo var neutralt på det tidspunkt. Og nogle dage senere igen skulle jeg så møde på Holmen.

Rekruttiden blev vist på grund af forholdene afkortet betydeligt, og det varede ikke længe, før det indkaldte værnepligtige hold var blevet fordelt rundt omkring. På sessionen kan de ikke have taget synsprøver – medmindre man da bar briller – for det var først i rekruttiden, at man fandt ud af, at jeg

var farveblind for rødt/grønt. Der er et specielt japansk system, ganske små forskelligt-farvede cirkler sat sammen i en stor cirkel, som for de farveblinde viser et helt andet tal, end det, som de normalt seende ellers læser. Så det var udelukket, at jeg kunne komme på dæk og forrette vagttjeneste på et krigsskib.

I stedet blev jeg så udkommanderet som "frigænger", d.v.s. værnepligtig menig uden vagttjeneste, på PEDER SKRAM, som det meste af vinteren 1939/1940 sejlede rundt i Århus Bugt, eller lå i havn på grund af is. Mit job som "frigænger" blev ret let, for jeg blev "skriver", der skulle tage sig af forefaldende skriftligt arbejde, og det meste bestod her i at forfatte ansøgninger til skibschefen, kommandør (senere kontreadmiral) *Bjørn Andersen*, om orlov af den ene eller anden (mærkelige) grund – og herfor fik jeg lov at indkræve 25 øre pr. ansøgning, hvis den var kortfattet, 50 øre hvis den var længere. Desuden skulle jeg fordele ankommen post, dels til officersmessen og dels til de meniges messer. Her havde jeg fordel af, at også bageren og kokken var "frigængere", så vi lavede den ordning, at de fik deres post med det samme, mod at jeg til gengæld fik frisk morgenbrød og "officers"-kost. Det eneste hårde arbejde som "skriver" var, når en værnepligtig var kommet for sent efter orlov, eller på anden måde havde forset sig alvorligt, så han blev idømt nogle dages arrest, som afsonedes i den lille arrest på skibets bak. Det var så min opgave at sørge for, at arrestanten fik mad, og jeg skulle vaske op efter ham. Så jeg følte det ofte mere, som om det var mig, der skulle straffes - men jeg sad jo dog ikke inde, og fik heller ingen påtegning i "orlogsbogen".



Den 9. april 1940 blev tilbragt om bord på PEDER SKRAM, og herom skrev jeg i Rederiets J. Lauritzen's hus-organ Frivagten Nr. 15 i april 1941. Jeg havde da været ansat i J. Lauritzen siden september, og havde foreslået for redaktør *Erik C. Mengel*, at jeg skrev om oplevelsеме. Herr Mengel var enig, men da jeg på det tidspunkt ikke længere helt kunne huske de nøjagtige klokkeslet, blev vi enige om, at jeg skulle bede Søværnskommandoen om at checke og rette oplysningerne, og samtidig kunne jeg jo så spørge, om der var noget til hinder for, at en sådan artikel blev bragt i "Frivagten". Efter nogle dage kom artiklen tilbage fra Søværnskommandoen, med forskellige rettelser, med rødt blæk, samt en påtegning om, at man ikke havde noget at indvende imod trykning i et privat blad som "Frivagten". Hverken Søværnskommandoen eller J. Lauritzen havde nok tænkt på, at en række danske provins-dagblade senere genoptrykte

Christian Lund oplevede den 9. april 1940 som værnepligtig om bord i PEDER SKRAM, som her ses sænket ved Mastekranen på Holmen i København. *At the time of the German invasion on April 9th 1940 Christian Lund was a conscript aboard the "PEDER SKRAM", shown here after being sunk near the rigging shears at Holmen, the Danish naval dockyard in Copenhagen.*

artiklen fra "Frivagten", men jeg erindrer ikke, at der kom nogen kritik frem fra de tyske besættelsesmyndigheder. Jeg har i hvert fald aldrig hørt herom.

Nogle dage efter ankomsten til Horsens blev alle værnepligtige så mønstret af og sendt til Holmen, hvor vi blev hjemsendt 27. april 1940.

Værnepligtig Hoved-Nummer 5504 af årgang 1939, med skibsnummer 209 på PEDER SKRAM havde afsluttet sin militærtjeneste.

Danmarks besættelse den 9. april 1940 håvde medført, at Dansk-Fransk ikke længere disponerede over en flåde på 10 skibe, men nu kun havde to i hjemlige farvande. Det ene ovenikøbet et motorskib, NORMANDIET, som måtte lægges op på grund af mangel på bunkersolie, og det andet, dampskibet ESTLAND, blev solgt nogen tid efter. De andre skibe var enten blevet beslaglagt eller var løbet ind til neutral havn. Så der var ikke noget arbejde i udsigt hos Dansk-Fransk, og mange af de andre, ældre medarbejdere i rederiet måtte også søge sig anden beskæftigelse, medens besættelsen stod på. De fleste kom da også til enten Fragtnevnet eller til Direktoratet for Vareforsyning.

I Dansk-Fransk havde det især været herr V.A. Nyholm og herr E. Hahn-Petersen, der gav mig den grundlæggende lærdom indenfor shipping, og som ved deres velvilje fik øget min interesse for faget. Så længe de begge levede, var de så venlige med interesse at følge min videre løbebane, og det var altid en glæde at mødes med dem. Fra at være yngstemand i rederiet, blev jeg med årene en nær ven, ovenikøbet på Du's-niveau med *Vagn Aage* og *Eigil*.

INTERMEZZO, Sommeren 1940

Min far var atter gået i gang med at skrive rundt, men det lå helt klart, at det at komme tilbage i rederi- eller befragtningsvirksomhed måtte anses for en utopi. Min far fik mig så midlertidigt anbragt hos en af hans større forretningsforbindelser, *S. Houlberg A/S*, i Købbyen, hvor jeg var beskæftiget fra 14. maj 1940 til 31. august 1940. Arbejdstiden var ikke helt normal for en shipping-uddannet, idet den var fra kl. 06.30 om morgenen til kl. 15, og hvor de første timer gik med at ekspedere slagtere og viktualiehandlere fra butikken i Købbyen, veje deres ordrer og skrive foreløbige notaer, hvorefter normalt kontorarbejde fandt sted fra ved 09-tiden.

Dette arbejde bestod vistnok mest i at færdiggøre regninger og føre kontrol med, at de blev sendt ud og betalt. Efter en kort tid i butikken og på kontoret foreslog jeg, at Houlberg skulle se at få leverancer til de danske skibe, der kom til København, og jeg fik lov til at skrive rundt og foreslå køb direkte fra Houlberg på slagter- og lignende varer. Der kom positivt svar fra nogle, og enkelte leverancer kom i stand, men det blev vist heller aldrig den helt store succes. Dels

var Houlberg-firmaet slet ikke indstillet på at skulle levere rundt om i havnen, og på mærkelige tidspunkter, dels har måske nok nogle skibshandlere gjort opmærksom på, at man var begyndt at træde dem i bedene. Hvor længe den nyoprettede "skibsprovianteringsafdeling" kom til at eksistere, ved jeg ikke, fordi jeg forlod Houlberg efter 3½ måneds virke.

Rederiet J. LAURITZEN, 1940-1949

Det traf sig nemlig så heldigt, at en god bekendt, korrespondent i Rederiet J. Lauritzen, bl.a. for personalechefen, havde hørt om, at man var begyndt at tænke på alligevel at ansætte nogle yngre medarbejdere, med tanke på fremtiden. Hun foreslog mig at sende en ansøgning ind, som hun så ville forsøge at "få fremmet".

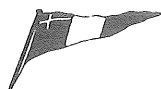
Ansøgningen til J. Lauritzen blev "fremmet", og denne gang lykkedes det, idet jeg efter en samtale med skibsreder *Knud Lauritzen* fik tilbud om ansættelse og kunne begynde den 1. september 1940. Begyndelseslønnen var lavere end den gage, jeg fik hos Houlberg, men hvad – jeg kunne komme tilbage i shipping.

I de første måneder var jeg beskæftiget i Kontrolafdelingen, som blev ledet af prokurist, senere direktør (og formand for Danmarks Rederiforening) *Henry Jensen*. Arbejdet bestod mest i at færdiggøre en del afreg-

Anbefaling underskrevet af direktør E. Hahn-Petersen. *A reference signed by Mr. E. Hahn-Petersen, Shipowner.*

A. N. PETERSEN

	T.O.W.	STD.	FMS.
M/S SLESVIG	6000	1800	1600
M/S NORMANDIET	5300	1800	1600
M/S IRLAND	5500	1800	1600
M/S BRETAGNE	5500	1800	1600
M/S BORNHOLM	5500	1800	1600
<hr/>			
S/S LIFLAND	3850	1150	1025
S/S GRØNLAND	2000	675	600
S/S HALLAND	2000	675	600
S/S ESTLAND	1950	700	625
S/S SKAANE	1950	675	600



AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

TELEGRAM-ADRESSE: „DANSKFRANSK“

CODES:
SCOTT'S 10th ED. 1906
THE BOE CODE

TELEFONER:
1243 - 12443 - 12843
STATSTELEFON 224

REF: VII.-

København K.,
ST. KONGENSgade 49

Chr. H. Lund, blev efter at have bestaaet Kæleksamen med et særdeles fint resultat, antaget her paa Kontoret som Lørling d. 19. Juli 1936 og har været i vor Tjeneste indtil han d. 9. September 1939 blev indkaldt til Aftjening af sin Værnepligt ved Søværnet.

I de tre Lørsaar har han modtaget Uddannelse i det paa et Rederikontor forekommende Arbejde, saavel indenfor Regnskabsafdelingen som Rederi- og Befragtningsafdelingen, ligesom han har frekventeret Købmandsskolens treaarige Shipping skole, som han forlod med Afgangseksamen (Karakter: 7.42). Undervisningen omfattede Engelsk, Tysk, Søret og Shipping Regning.

Lund har i hele den Tid, han har været beskæftiget hos os, i sjalden Grad lagt Iver og Interesse for Sagen og udført det ham paalagte Arbejde med største Omhyggelighed og Dygtighed, hvorfor det er os en særlig Glæde at medgive ham vor bedste Anbefaling til enhver, som maatte have Brug for hans Tjeneste.

Det er alene begrundet i den pr. 9. April indtraadte Situation at han - efter at være hjemsendt fra Militærtjeneste - ikke har kunnet genindtræde i vort Selskab.-

København d. 9. Maj 1940.

DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

ninger, der havde været lagt til side på grund af arbejdspress, dels at indføre et nyt kontrolsystem, samt kontrollere afregninger fra de havneanløb, som blev foretaget af de skibe, der sejlede i de hjemlige farvande, og afregninger vedrørende de skibe, der lå i neutral havn.

Der var ingen direkte "aftenvagt", men det varede ikke længe, før der blev fremsat forslag om, at nogle yngre medarbejdere på skift skulle aflytte B.B.C. og skrive ned, hvad der blev sagt, dels på de danske udsendelser, men nok lige så meget på de engelske. Samtidig var det jo en udmærket måde at vedligeholde og videreudvikle kendskabet til engelsk, og der var stor interesse for dette daglige arbejde. Om morgenen blev det nedskrevne kopieret på rederiets telegrammaskine, på de "gule" blanketter for indkommende meddelelser, og fordelt til de forskellige afdelinger, så alle havde lejlighed til på et tidligt tidspunkt at følge med i, hvad der var blevet sagt i B.B.C. Der var 11 sæt "gule" kopier at fordele, ofte på 8-10 sider hver dag. Nogle gange endog flere gange daglig, hvis der kom ekstra-udsendelser.

Derefter kom jeg i Positions-afdelingen, som sørgede for, at skibe og agenter fik ordrer om forestående rejser, som hjemmeflåden skulle udføre, og virkede som sekretær for direktør *K. Husted*, som også var medlem af Rederiforeningens bestyrelse. Endvidere oprettedes i 1941, som følge af den strenge isvinter, "Istariferingsudvalget" med repræsentanter fra assurandører og rederier, som bestemte de særlige ekstrapræmier, der skulle betales for at besejle havnene, og hvor de sværest tilgængelige naturligvis måtte betale de højeste præmier – som blev benyttet

til betaling af reparation af de skader, skibene pådrog sig ved at forcere is. Jeg blev også sekretær i dette udvalg, hvor arbejdet bestod i at indsamle positioner fra samtlige rederier, fastlægge med udvalgets medlemmer, hvilken "position" (d.v.s. præmiesats), der skulle betales, udskrive debit-nota og sørge for incasso, og senere sørge for, at statistik blev klargjort, og ført a'jour hele tiden, så man løbende var klar over, hvad der kom ind i præmier, og hvad der måtte betales for skader, for ideen med "Istariferingsudvalget" var at sol og vind skulle deles lige, og at ingen, hverken reder eller assurandør, skulle tjene på ordningen. Jeg fungerede også som sekretær i isvinteren 1942.

Det daglige arbejde blev suppleret med videreuddannelse på Købmandsskolen på Julius Thomsens Plads, dels med yderligere engelsk, og, på forslag fra J. Lauritzen, begyndte jeg også at studere spansk, som jeg fandt var nemt – når man først havde fået fat i systemerne – og også interessant.

J. Lauritzen havde egne kontorer i Valencia og i Helsingfors, foruden i New York, og medens det nok har været for vanskeligt at få de fornødne tilladelser til at sende medarbejdere til U.S.A., var det noget lettere at opnå tilladelse til midlertidig udstationering på de to europæiske kontorer. De blev så benyttet til uddannelsesøjemed – kontoret i Valencia havde lidt løbende arbejde, medens kontoret i Helsingfors havde en del arbejde med de skibe, der kom til finske havne, dels med indgående last, fortrinsvis kul eller koks fra Tyskland eller Polen, dels med udgående last – træ eller papirprodukter.

FINLAND, Sommeren 1942

Det var en stor glæde, da jeg blev spurgt, om jeg ville rejse til Helsingforskontoret i 1942. Efter at de fornødne papirer var i orden, tog jeg en tidlig junaften med toget fra Østerport Station og med færgen til det oplyste Malmø, derfra videre med toget til Stockholm, hvor jeg havde den følgende dag indtil færgen til Åbo afgang om aftenen. Jeg besøgte rederiets agenter, *Nordström & Thulin*, og husker den smukke sejltur om natten, via Mariehamn, til Åbo. Herfra gik rejsen så videre med toget til Helsingfors, hvor jeg under opholdet der havde fået et værelse – ikke særligt smukt (mod gården) eller stort, men tilstrækkeligt – i et pensionat på Skillnaden, lige overfor det svenske teater. Der var ikke langt at gå til Lauritzen's kontor på 5. sal i bygningen Unionsgatan 30 A, og hvor arbejdstiden var fra kl. 09.00 til 12.00 og igen fra 13.30 til 17.00.

Der var på grund af forholdene naturligvis ikke tilstrækkelig fuldtidsbeskæftigelse hver dag, men alligevel nok til, at uddannelsen indenfor shipping kunne fortsætte – og blive belyst med udenlandske øjne, og hvor den meget lille stab, ialt kun 3 personer, også bevirkede et meget tæt samarbejde. Desuden fik jeg lært finlandssvensk, som var det sprog, vi benyttede indadtil på kontoret, og i korrespondancen med København, medens udadtil benyttedes en del finsk – selv om kontakten med agenter i havnene, samt med de store træ-afskibere, ligeledes mest foregik på finlandssvensk. Om aftenen havde jeg et par gange om ugen privat undervisning i finsk, og fik trods det svære sprog med den vanskelige grammatik (16 kasus) alligevel fat på en hel del i de 5 mæ-

der, jeg var i Finland. Desuden havde jeg i de seneste måneder lejlighed til at følge et spansk-kursus, for at gå videre med studierne i dette sprog – og uden på begyndelsestidspunktet for kurset at vide noget om, at jeg senere skulle få tilbudt at bytte Helsingfors om med Valencia.

Direktør *Nils Kurtén* fra *Ab Lauritzen Lines Oy* var en udmærket chef, som havde været med til at stifte den finske organisation nogle år tidligere, da Lauritzen havde fundet det fornuftigt at skifte fra sin tidligere forbindelse, Finnish Chartering Co., til et eget kontor. Der var flere danske shipping-folk i Helsingfors tilknyttet forskellige rederier eller befragtningsfirmaer. De fleste var kommet før den finske vinterkrig november 1939/marts 1940, og var blevet deroppe. Flere, som jeg traf i 1942, er stadig deroppe – og jeg kan udmærket godt forstå, at de har trivedes i Finland. Jeg har flere gange mødt disse kolleger ved forskellige lejligheder. *Hening Sonne Jakobsen*, der var blevet hos Finnish Chartering Co. efter skilsmissen fra J. Lauritzen, fra hvilket rederi han egentlig kom, stiftede senere sit eget firma, og da Maersk Line i midten af 70'erne skulle skifte agentur i Finland for rederiets Europa-Linie, blev Jakobsen Shipping Oy agenter, indtil Maersk åbnede eget kontor. *Finn Stangebye* har gennem et langt liv været beskæftiget hos Henry Nielsen Oy – og jeg har senere haft meget med ham at gøre gennem BIMCO. *Hans Buch Lund* var en af de ledende befragtere hos *Wihuri*, et stort finsk rederi i 40'erne. En anden befragter hos Thordén Lines.

Helge Jacobsen, rejste nogle år senere hjem og blev sammen med *Svend Iversen* medstifter af *Iversen & Jacobsen*.

Nils Kurtén syntes, at det ikke var nok, at jeg kun var i Helsingfors og beskæftigede mig med arbejdet der, som også inkluderede besøg, sammen med Kurtén, hos Lauritzen's afskibere og modtagere. Han sørgede ofte for, at jeg kom til de andre finske havnebyer, fra Kemi i nord til Hamina i øst, i forbindelse med anløb af Lauritzen skibe i de pågældende havne. På grund af krigen, hvor Finland jo på det tidspunkt havde allieret sig med Tyskland om siden juni 1941 at deltage mod Rusland, krævedes der en rejsetilladelse fra de finske myndigheder hver gang, jeg skulle med tog nordpå, eller med bus øst- eller vestpå. Men tilladelsen var ikke svær at opnå.

Den tredje medarbejder på Ab Lauritzen Lines Oy's kontor i Helsingfors var den kvindelige sekretær og regnskabsfører, *Maja Fabritius*. Hendes mand var ansat i en stor finsk virksomhed, og de var utroligt gæstfri og bragte mig sammen med mange af deres venner, så jeg også gennem Fabritius' lærte mange andre finske ægtepar at kende, og som også var medvirkende til mine finsksvenske sprogkundskaber og til at skabe yderligere glæde ved at være i Finland.

Jeg havde regnet med – og glædet mig til – at skulle tilbringe også vinteren i Finland, men i begyndelsen af november meddelte Kurtén mig, at der var besked fra København om, at jeg kunne blive skiftet ud med Valencia-danskeren. Det betød så en hurtig afsked, i denne omgang, med Finland og med de mange venner, men forbindelsen blev opretholdt pr. korrespondance indtil jeg nogle år senere fik mulighed for at komme tilbage til arbejdet på Lauritzen's Helsingfors-kontor.

Rejsen tilbage til København foregik på samme måde som oprejsen. blot i omvendt rækkefølge.

Tilbage igen på J. Lauritzen's kontor i Hammerensgade gjaldt det så om hurtigt at komme i gang med at søge de spanske tilladelser, og gennemrejsevisum til Tyskland og Frankrig. Og yderligere spansk-undervisning. Ind imellem kunne jeg assistere i Positionsafdelingen med løbende arbejde, samt fungere som sekretær for direktør *Husted*.

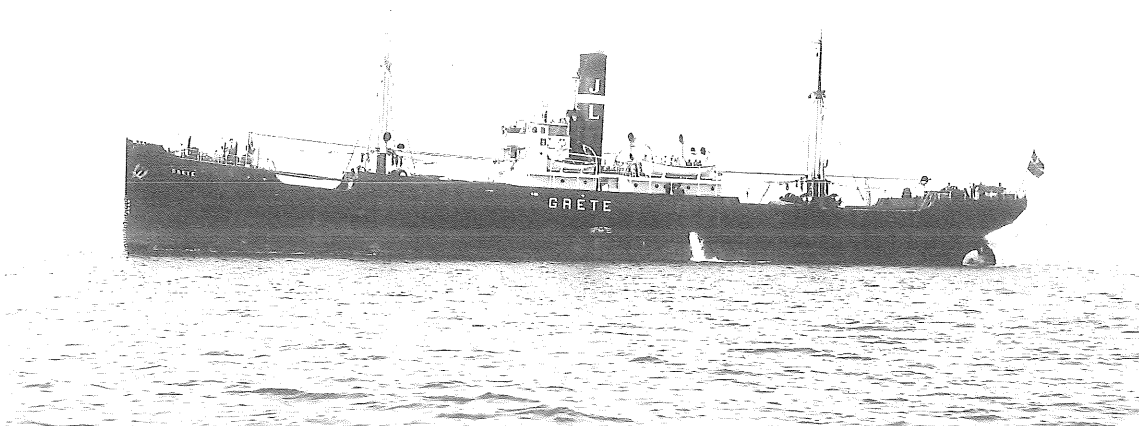
SPANIEN, 1943

De fornødne tilladelser og visa kom ret hurtigt, og allerede den 4. januar 1943 kunne jeg rejse sydpå med fly fra København til Berlin.

Her fik jeg et ophold indtil næste morgen, hvor jeg så kunne komme videre med det ordinære Lufthansa-fly fra Berlin til Lisabon, via Stuttgart, Lyon, Barcelona og Madrid.

Jeg stod af flyet i Barcelona. Her havde jeg et par dages ophold, med besøg hos Lauritzen's forbindelser, og med at få de første indtryk af Spanien, det spanske folk og gå i gang med at bruge det spanske – det tog nogen tid at vænne øret til sproget. Fra Barcelona gik det så videre med tog til Valencia.

I Valencia var der de første to måneder, foruden fortsættelse af de spanske studier, en del arbejde med J. Lauritzen's damper GRETE, som var kommet i fart med appelsiner, citroner og løg til Marseilles, og nåede at udføre flere rejser, indtil skibet blev torpederet ud for Vinaroz den 11. februar 1943 om aftenen af en engelsk u-båd. Heldigvis blev hele besætningen reddet, men vi fik travlt på kontoret med at ordne alle forhold



S/S GRETE, bygget til J. Lauritzen i Helsingør år 1931. Skibet blev torpederet udfor Viñaroz den 11. februar 1943 af den engelske u-båd TURBULENT. *The "S/S GRETE", built for the J. Lauritzen company in Elsinore in 1931. The ship was torpedoed off Viñaroz on February 11th 1943 by the British submarine "TURBULENT".*

efter forliset – dels overfor de spanske myndigheder, det danske konsulat i Valencia, og dels med at indkvartere besætningen, sørge for ekvipering etc., indtil de fleste kunne rejse tilbage til Danmark. Efter nogen tid var der kun 1. styrmand *H.J. Huusfeldt* tilbage i Valencia, og han og jeg havde selvsagt tæt kontakt. Foruden GRETE havde J. Lauritzen også haft skoleskibet, skonnerten RØMØ liggende i Valencia. Dette skib var blevet solgt til spanske interesser inden min ankomst, men der var stadig en del efterladt opryddningsarbejde at foretage sig efter sal-

get. Endelig var der løbende kontakt til damperen LINDA, der var løbet ind til Las Palmas på de canariske øer, og var oplagt der, samt til direktør *Tage Nielsen*, der havde været i New York den 9. april 1940 og nu var en af de ledende danske shipping-personer i U.S.A., der varetog danske skibsfartsinteresser i den udstrækning, det lod sig gøre.

Valencia-kontoret havde også inddelt sig på at handle med tørfisk – bacalao – som importeredes fra Las Palmas, og hvilken handel bidrog til at tjene penge til at opretholde kontoret, foruden at det gav arbejde og impulser.

J. Lauritzen's ordrebrev til mig ved afrejsen fra København betingede, at jeg foruden at deltage i arbejdet på Valencia-kontoret, også skulle sætte mig grundigt ind i det spanske sprog, i spanske forhold og tænke-måde, samt at jeg henimod slutningen af opholdet, skulle foretage en rejse til de vigtig-

ste spanske havne for der at lære havneforhold og Lauritzen's faste agenter at kende.

Efter at forholdene omkring GRETE's forlis var stort set afviklet, blev der rig lejlighed til at studere det spanske, på alle måder. En af kontorets medarbejdere var en glimrende og interesseret lærer, og vi havde mange timer dagligt med at tale og skrive spansk – medens vi begge samtidigt benyttede engelsk som basis – og vi lavede vore egne lektioner, med tilhørende ordlister (spansk til engelsk), hvor emnerne var delt op, – f. eks. skibsudtryk, militærudtryk, navne på frugt, grøntsager, kød etc. etc. Ialt en godt 100 lektioner. Og om aftenen havde en sød spansk pige, *Pepita*, travlt med at lære mig yderligere spansk.

På kontoret i Valencia var der foruden chefen, *Don Francisco Rojas*, 4 medarbejdere, plus den unge danske uddannelsessøgende. Kontortiden var fra 09.00 (dog ikke helt præcist – for dels lå kontoret nede i havnedistriktet, Grao de Valencia, dels er et så tidligt tidspunkt på dagen ikke det bedste for en spanier, i hvert fald i 1943) til kl. 12.30 og igen fra kl. 15.00 til ved 19.00 tiden. Medarbejderne boede alle i selve Valencia By, og efter borgerkrigens ophør var det sløjt med alting, inklusive trafikmidler, så den eneste måde at komme til kontoret på var at tage sporvognen. Der var for langt at gå hver dag. Det var en fordel, at kontoret lå i havneområdet, for det var nemt at komme ind på selve havnen og følge, hvad der skete med lastning eller losning, eller reparation og doksætning af de skibe, der kom til Valencia, og min spansk-lærer og jeg holdt i sommermånederne undervisningen på stranden, ikke langt fra kontoret.

I juni 1943 foreslog Senor Rojas mig at foretage rejsen til de andre spanske havne, og jeg havde en spændende tur på godt to uger til Alicante, Málaga, Algeciras, Cádiz, Sevilla og Huelva, inden jeg kom tilbage til Valencia via Madrid. Alle steder fik jeg lejlighed til at se havnene og møde Lauritzen's faste agenter, som året før havde vist min forgænger samme gæstfrihed og interesse for at gøre besøget så udbytterigt og interessant som muligt.

Med eftermiddagsposten 25. august modtog jeg et brev fra rederiet, at jeg skulle sørge for at få alle visa etc. i orden, så jeg kunne rejse tilbage til Danmark i begyndelsen af november måned. Min afløser til at fortsætte spansk-uddannelsen var allerede udpeget, og søgte om tilsvarende visa til at kunne rejse til Valencia.

På det tyske konsulat i Valencia hentede jeg så de færdige blanketter til ansøgning om gennemrejse til Danmark, pr. flyver, og fik besked om, at der ville forløbe ca. 5-6 uger, før der kunne ventes svar på ansøgningen. Om eftermiddagen 28. august udfyldte jeg skemaerne og skrev ansøgningsbrev til konsulatet, så at alt var klart til at bringe papirerne derhen straks mandag morgen 30. august. Så regnede jeg med, at alt ville være i orden til at forlade Spanien inden 7. november, på hvilken dato min spanske opholdstilladelse udløb.

Men det skulle gå helt anderledes. 29. august 1943 i Danmark bevirkede helt naturligt, at hjemrejse ville være utænkelig, og i stedet blev det til England. Om rejsen her til skrev jeg, nogen tid efter ankomsten til London, en "rejseberetning".

*Fra SPANIEN til ENGLAND,
Valencia/London 5. september-
15. december 1943*

Den 29' August, 1943.

Om eftermiddagen var jeg alene til Tyrefægtning i Valencia og efter Aftensmaden mødtes jeg som sædvanlig med Kaptajn H.J. Huusfeldt fra Rederiet på vor Aften-Kafé, "Bar Merito" i Calle de la Paz, lige under det amerikanske Konsulat.

Ved 23-Tiden kom en af vore unge spanske Venner, en Jurist, hen til os og fortalte os om Undtagelsestilstanden i Danmark, om hvilken han netop havde hørt i den spanske Radioavis. Vi diskuterede med ham i nogen Tid om Danmark og sluttede Aftenen med et Glas Anis paa "Balanza" paa Plaza del Caudillo, hvor andre Venner kom hen til os og gav os senere Nyheder, bl.a. om den paastaaede Sænkning af "NIELS JUEL". Inden vi gik til Ro, besluttede vi os til at anmode Sekretær *Baines* paa det britiske Konsulat, som jeg havde kendt i længere Tid, om at holde os underrettet, hvis han fik nogle Meddelelser, der kunde være af Betydning for os.

Den 30' August, 1943.

Kaptajn Huusfeldt og jeg henvendte os straks om Morgenen paa det britiske Konsulat, hvor man lovede at holde os underrettet om den videre Udvikling i Danmark. Derefter besøgte vi det amerikanske Konsulat, som under hele vort Ophold i Valencia regelmæssigt havde sendt os deres Propaganda i Form af Maanedssbladene "Selecciones del Reader's Digest" og "En Guardia" samt de daglige Pressemeddelelser. De

lovede at holde os specielt underrettet om alt hvad de hørte over Radioen, idet vi ikke havde nogen Radio og derfor var afskaaret fra at kunne aflytte Udsendelserne.

Om Aftenen diskuterede vi atter Udviklingen hjemme og hvilke Følger, den vilde faa for os, og vi mente ikke at kunne rejse hjem, saafremt der blev givet Besked derom, men vi besluttede at se Tiden an og afvente senere Meddelelser fra Danmark og specielt om der skulde komme nogen Besked fra Rederiet etc. via den danske Legation i Madrid, som vi havde anmodet om at holde os underrettet.

Den 31' August, 1943.

Om Morgenen meddelte det amerikanske Konsulat telefonisk, at den danske Legation i Stockholm havde erklæret sig uafhængig, hvorefter jeg skrev til min Ven i Barcelona, den engelske Vice-Konsul, *Mr. Frank H. Sena*. Sena er Fætter til Francisco Vicent Rizo paa Rederiets Valencia-Kontor, og under vort Ophold havde han sendt os "The Illustrated London News", "The Sphere" og "Times Weekly Airmail Edition" samt forskellige engelske Søfartsblade mod, at jeg til Gengæld sendte ham Udclip af "Berlingske Tidende", "Børsen", "Danmarks Søfartstidende" og andre danske Aviser, som jeg fik sendt ned, tilligemed en Oversættelse til spansk af Udklippene, som hovedsageligt drejede sig om Forbud, Sabotage, Skibsfartsnyt, ledende Artikler etc., som ogsaa kunne være af interesse for de engelske Myndigheder.

Jeg skrev til Sena, at jeg i Betragtning af Begivenhederne i Danmark ansaa det for min Pligt at stille mig til Disposition for de

engelske Myndigheder og bad ham oplyse, hvilke Chancer jeg havde for at komme til England under Hensyntagen til, at Rejsen var fri, og jeg foreslog ham derfor Gibraltar som et passende Sted, hvor jeg kunne gøre engelsk Tjeneste, enten civilt eller militært, specielt vilde jeg gerne i "The Merchant Navy" som Radiotelegrafist, hvis jeg først kunne faa den fornødne Uddannelse paa en Radioskole.

Den 3' September, 1943.

Jeg modtog et Svarbrev fra Sena, ifølge hvilket der var 3 Muligheder for mig at komme til England, nemlig

- 1) for at slutte mig til de engelske, militære Styrker
- 2) gaa i "The Merchant Navy" som Radiotelegrafist, idet Uddannelsen vilde blive bekostet af den engelske Regering, da det var et "Government Scheme"
- 3) Til civilt Arbejde, hvilket beroede paa de engelske Myndigheders Skøn.

Sena foreslog, at jeg henvendte mig paa det britiske Konsulat i Valencia, og jeg gik derop om Eftermiddagen. *Mr. Baines* anbefalede mig at rejse til Madrid for at undgaa Tidsspilde, og han vilde sørge for at give mig en Introduktionsskrivelse til den britiske Ambassade. Jeg arrangerede derfor med Valencia-Kontoret, at jeg skulde rejse til Madrid om Søndagen den 5' September, og om Aftenen besluttede Kaptajn Huusfeldt sig til at rejse med, hvorefter vi i Fællesskab skrev et Brev til det britiske Konsulat i Valencia, hvori vi stillede os til Disposition for de britiske Myndigheder og anmodede om en Introduktionsskrivelse til Madrid for at kunne henvende os der straks Mandag Morgen

den 6' September. Vi vedlagde en Opgave med alle vore personlige Oplysninger.

Den 4' September, 1943.

Billetterne til Madrid blev arrangeret gennem J. Lauritzen's Kontor, og vi henvendte os på Konsulatet om Morgen, hvor vi af Konsulen, *Mr. Gentry*, fik et Brev til den britiske Shipping-Attache i Madrid, *Mr. G. Dennis Leinster*, som følger:

"The Bearers of this letter are Mr. C. H. Lund and Captain H. J. Huusfeldt, who have asked me for an introduction to you for reasons which they will explain to you personally."

og om Eftermiddagen gjorde vi vore Regnskaber op etc. og efterlod Størstedelen af vor Bagage paa Kontoret, idet vi kun medtog en mindre Haandkuffert. Vi skrev ogsaa et Brev til Rederiet i København, som blev deponeret i Valencia for det Tilfælde, at noget skulde tilstøde os paa Rejsen.

Den 5' September, 1943.

Afrejste fra Valencia med Nattoget Kl. 21.30 til Madrid, fulgt paa Banegaarden af Personalet fra Valencia-Kontoret.

Den 6' September, 1943.

Ankom til Madrid Kl. 9.30 og kørte straks til den britiske Ambassade i Calle Fernando El Santo, 10 hvor vi blev modtaget af Shipping-Attacheen's Sekretær, *Miss Stafford*, som meddelte, at hun havde modtaget Besked om vor Ankomst, men at *Mr. Leinster* var i London. I Stedet skulde vi tale med Navy-Attacheen, *Lieutenant Arlington*, R.N., som fortalte os, at de 3 danske Skibe paa Canarie Øerne (Las Palmas) havde besluttet sig til at løbe ud og slutte sig til de Allierede, saa

snart de havde faaet fornøden Besætning sendt ned fra England.

Det drejede sig om Rederiets s.s. "LINDA" paa 1.500 Tons d.w., bygget 1936, Det Dansk-Franske Dampskibsselskab's m.s. "SLESVIG" paa 6.000 Tons d.w., bygget 1938, og Dampskibsselskabet Torm's m.s. "THYRA S" paa 2.950 Tons d.w., bygget 1936, og Lieutenant Arlington udtalte sin Glæde over den værdifulde Forøgelse til den danske flåde under allieret Kontrol. Det var en Meddelelse, som var os til stor Glæde personligt, idet vi saa ikke mere var alene om at forlade Spanien for at gaa over til England, men ogsaa Skibene gik ud.

Lieutenant Arlington anbefalede os at tage ind paa et Hotel i Madrid og atvente Mr. Leinster's Tilbagekomst fra London, og vi tog derefter ind paa "Pension Navarro" i Calle de Alcalá, 22.

Den 8' September, 1943.

Miss Stafford telefonerede, at Mr. Leinster nu var kommet tilbage fra London og gerne vilde tale med os saa hurtigt som muligt. Vi gik derfor straks til Ambassaden og fik en længere Samtale med Mr. Leinster og hans Assistent. Mr. *Beloe*. Vi forklarede Mr. Leinster vor Stilling og anmodede om hans Assistance, og Enden paa Samtalen blev, at vi skulde komme igen 2 Dage senere, medens han i Mellemtiden vilde træde i Forbindelse med Ministry of War Transport i London vedrørende os. Mr. Leinster fik en Kopi af det Skema med vore personlige Oplysninger, som vi havde afleveret i Valencia og udtalte, at det var tilstrækkeligt for ham til at arbejde med.

Den 10' September, 1943.

Paa Ambassaden fik vi Besked om at rejse med Toget til Sevilla og være der med Nattoget fra Madrid den 14' September, Leinster kunde ikke skaffe spansk Udrejsevisum for os, idet Spanierne ikke vilde tillade danske Statsborgere (paa daværende Tidspunkt) at rejse til Gibraltar eller i det hele taget forlade spansk Territorium med Undtagelse af, hvis vi skulde rejse tilbage til Danmark. Vi maatte derfor smugles ud af Landet.

Leinster havde været i Forbindelse med London, og Kaptajn Huusfeldt skulde rejse til Newcastle-on-Tyne for at slutte sig til "The Danish Merchant Navy Officers' Association"s Pool der, medens jeg skulde sendes til London for at arbejde indenfor hans Ministerium, d.v.s. The Ministry of War Transport. Det var jeg meget glad for, idet jeg haabede at komme i den Afdeling, der havde at gøre med de danske Skibe, Leinster gav os nu Penge til Togbilletterne, idet den engelske Ambassade ikke kunde købe disse, og som alt andet i Spanien maatte de købes paa det sorte Marked til en Pris af 150 Pesetas pr. Stk. (normal Pris er 108 Pesetas).

Endelig vilde Leinster gerne se os til en drink hjemme hos sig den 14' September, før vi rejste.

Den 14' September, 1943.

Vi mødtes med Leinster og *Beloe* udenfor Ambassaden og gik til Leinster's Hus i Nærheden, hvor vi blev budt Cocktails. Her gav han os en Beskrivelse af, hvordan vor Rejse vilde komme til at forløbe, nemlig:

Ved Ankomsten til Sevilla skulde vi straks gaa til det engelske Konsulat, hvor Konsu-

len, Mr. *Ley*, allerede havde Instrukser om os. Denne vilde sørge for, at vi blev smuglet ombord i et britisk Skib, enten i Sevilla eller Huelva, og Kaptajnen paa vedkommende Skib vilde faa et Brev med til Repræsentanten for The Ministry of War Transport i den Havn, hvor Skibet skulde til. I Brevet vilde der være fulde Instrukser til de engelske Myndigheder.

Leinster fortalte endvidere, at den danske Legation i Madrid netop havde erklæret sig uafhængig af Udenrigsministeriet i København, og at Las Palmas-Skibene nu snart var klar til at løbe ud. Jeg havde en Samtale med Leinster vedrørende de danske Skibe, der nu var under engelsk Flag, og Leinster gav mig Oplysninger om at Skibene kun midlertidigt sejlede under engelsk Flag, at de vilde blive givet tilbage til deres Rederier efter Krigen, at de sejlede med danske Besætninger og under deres gamle danske Navne. De var forsikrede paa engelske "scheme" og befragtet af "The Ministry of War Transport" paa "bare-boat basis" med Fragt indbetalt paa spærret Konto i Bank of England. Forsikringssummerne for de forliste Skibe vilde blive udbetalt de danske Rederier.

Til Slut ønskede han os en god Rejse og sagde: "I hope you will never forget what you are doing for your little country."

Kl. 22 afrejste vi til Sevilla.

Den 15' September, 1943.

Vi ankom til Sevilla Kl. 10 og kørte straks til det engelske Konsulat, hvor vi blev modtaget af Sekretæren, Mr. *Montgomery*, en Fætter til Chefen for den 8' Arme.

Vi fik Besked om at tage ind paa "Hotel Oriente" paa Plaza Nueva og vente der, ind-

til vi fik Besked paa at komme paa Konsulatet, og under ingen Omstændigheder maatte vi sætte os i Forbindelse dermed. Der vilde dog gaa ca. 10 Dage, før vi kunde regne med at komme afsted, hvad der slog Humøret stærkt ned, for vi syntes allerede, at Ventetiden havde været lang nok, men der var jo intet at gøre herved.

Den 27' September, 1943.

I den forløbne Tid havde vi lært Sevilla at kende fra Ende til Anden samt været i Forbindelse med Valencia-Kontoret, hvorfra vi modtog Post ankommen fra Danmark, bl.a. Breve afsendt efter 29' August Revolten, uden Tegn til, at der var sket Forandringer hjemme eller at Rederiet var kommet helt under tysk Kontrol.

Vi fik Besked fra Konsulatet ved Middagstid om at holde os klar, idet vi skulde udfylde de spanske Hotelpapirer som om vi vilde rejse tilbage til Madrid, og derefter køre Kufferterne til Stationen og placere dem i Garderoben. Vi skulde saa komme tilbage til Konsulatet, for det kunde desværre ikke lade sig gøre at smugle os ombord i et Skib, men i Stedet vilde vi blive kørt i Bil til Lissabon.

Ved 18-Tiden kom vi til Konsulatet, og vore Kufferter blev nu hentet paa Stationen af en Herre fra Konsulatet, som bragte dem til Mr. *Montgomery's* Hus, hvorfra de vilde blive sendt videre til Lissabon til os som diplomatisk Bagage. Der var en sevillansk Kvinde paa Konsulatet, og vi fik Besked paa at følge efter hende, idet vi skulde holdes skjult i hendes Hjem i eet Døgn. Vi gik efter hende i passende Afstand, indtil vi kom til hendes Hus, hvor vi fik et Værelse, og hun fortalte

os, at det var et ofte benyttet Sted, hvor politiske Flygtninge, som kom fra Frankrig over Pyrenæerne ventede paa at komme over Grænsen til Portugal.

Den 28' September til 1' Oktober, 1943.

Ved 19-Tiden den 28' September blev vi afhentet af en Herre fra Konsulatet, som bragte os et Brev samt hver 100 spanske Pesetas og 100 portugisiske Escudos. I Brevet var der Instruktioner om, at Overbringeren vilde føre os til en Taxa, der vilde køre os saa nær den spansk-portugisiske Grænse som muligt, og derefter maatte vi i eet og alt følge de Instrukser, som den Guide der vilde være i Taxa'en, vilde give os. Guiden vilde tage os til Lissabon, hvor en britisk Embedsmand allerede ventede paa os. I Tilfælde af, at vi skulde blive arresteret af det spanske Politi, skulde vi sige, at vi havde lejet Taxaen for 500 Pesetas, og Chaufføren vilde paastaa at han ikke kendte os og havde faaet de 500 Pesetas for at køre os til Grænsen. Under ingen Omstændigheder maatte vi nævne, at vi havde modtaget Assistance fra allieret Side og specielt ikke fra det engelske Konsulat i Sevilla. Ved Ankomsten til Lissabon vilde vi faa Penge og Klæder, da vi jo maatte lade alt blive tilbage i Sevilla med Undtagelse af, hvad vi kunne bringe med os i en Haandtaske.

Herefter begyndte Turen, og vi blev ført til den ventende Taxa, som straks satte sig i Bevægelse og kørte afsted i Retning af Grænsen – den nærmeste By var den portugisiske Rosal da Christina.

Vi begyndte nu en Samtale med Guiden, som viste sig at være portugisisk, men vi klarede os fint paa spansk, og vi spurgte ham

nu om, hvad Tid vi vilde være i Lissabon den næste Morgen. Til vor Forbavselse fik vi det Svar, at vi først vilde være der 4-5 Døgn senere, og det gik nu først op for os, at vi skulde krydse Grænsen til Fods.

Vi skulde spadseres ca. 50 Kilometer over Bjergene til vi naaede over paa portugisisk Omraade.

Kl. 23 standsede Taxaen, da Chaufføren nu ikke længere turde fortsætte af Hensyn til de spanske Gendarmeri-Poster, og vi var nu ca. 40 Kilometer fra selve Grænsen, inde i Bjergkæden Sierra Morena.

Derefter begyndte vi at gaa i det buldrende Mørke, og vi fortsatte foreløbig ad Landevejen, idet vi 2 Gange i Nattens Løb passerede spanske Toldposter, som vi listede os forbi paa Tæerne. Fra Tid til anden maatte vi krybe i Skjul bag Træeme, naar der kom Biler paa Landevejen, og ved 4-Tiden om Morgen lagde vi os til Ro under et stort Korktræ under aaben Himmel og slumrede et Par Timer indtil vi vaagnede op stive i Kroppen af Kulde og med Tænderne rystende i Munden. Det var i Slutningen af September, hvor Nætterne i Spanien begynder at blive ganske kølige, og ydermere var vi jo i Bjergene. Vi gik saa i en Times Tid, indtil vi for stedse forlod Landevejen og drejede ind i et næsten uigennemtrængeligt Krat, som beskytter Bjergsiderne og maste os igennem uden at følge Stierne for ikke at lave Spor, indtil vi naaede frem til et sted, hvor vi holdt os hele Dagen i Skjul, kun forstyrret en gang af nogle vilde Svin, som hurtigt blev jaget bort med nogle Sten.

Vi havde ikke noget at drikke og led af en frygtelig Tørst, og af Fødevarer havde vi kun nogle tørre Brød, som Guiden havde med

sig. I Dagens Løb lovede Guiden os, at han skulde faa os over Grænsen den kommende Nat, men vi maatte være forberedte paa, at det blev en overmaade anstrengende Tur, eftersom vi skulde krydse Bjergene hele Tiden og til sidst passere en stor Flod, Chanza, og desuden samtidig passe paa de spanske Gendarmer, men vi var nu næsten villige til alt for at slippe væk fra det hele og i hvert Fald ikke mere sove ude i den stærke Kulde.

Ved 19.30-Tiden, da det begyndte at skumre, fortsatte vi vor Vandring, idet vi gik videre over Stok og Sten og snart kom vi ind i de rigtige Bjerge, hvor vi det ene øjeblik var paa en høj Tinde og det næste nede i en dyb Dal. Det var nu blevet buldrende mørkt igen, og vi maste os op og ned af Bjergene igennem Krattet uden at ane, hvor vi satte Fødderne. og det var os begge en stor Gaade, hvordan vi slap fra den Tur uden at brække baade Arme og Ben. Det havde opmuntret os lidt, at vi i Nattens Løb skulde naa ind i Portugal, og vi fandt nu ogsaa af og til Vand i de smaa Aaer, der løb i Bunden af de mange Dale, vi kom over, og alt tegnede efter Omstændighederne saa vel som muligt, indtil vi ved Midnatstide naaede op paa Toppen af et højt Bjerg, hvorpaa vi langt borte kunde se Lysene i Grænsebyen samt Lysene i Rosal da Christina – i Portugal. Samtidig kunde vi se Hundreder af smaa Lys paa spredte Steder inde paa spansk Omraade – det var de frygtede Gendarmeri-Poster, spredt tæt langs hele Grænsen. Vi gik fremover langs Bjergets Kam, da vi pludselig hørte en Hund gø et godt Stykke borte, nærmest i Retning af Grænsen. Vi gjorde Guiden opmærksom herpaa, men han mente ikke, at der var nogen Fare, da Hunden var saa langt borte,

men dens Glammen kom desværre nærmere og nærmere, og Føreren gav os nu Besked paa at sætte os ned og skjule os i Græsset. Hunden havde nu imidlertid faaet Færten af os, for den blev ved at komme nærmere, og dens Glammen blev mere og mere ihærdig.

Til sidst gav Guiden os Tegn til at løbe tilbage, saa stærkt vi kunde, og det lod vi os ikke sige to Gange. Jeg tror aldrig Huusfeldt og jeg har løbet saa stærkt i vort Liv som nu, og vi sprang over Kammen, indtil vi naaede frem til den anden Side, og her lod vi os kure ned til Bunden af Dalen gennem Krattet uden at tage det ringeste Hensyn til hvad der skete med vore Klæder. Hernede i Bunden af Dalen fandt vi et Skjul bag nogle Træer og store Siv, og Hunden maatte nu have mistet Sporet af os, for dens irriterende Glammen havde holdt op. Men der kunde naturligvis ikke nu være Tale om at fortsætte den Nat, og vi maatte belave os paa at tilbringe endnu en Nat under aaben Himmel i Kulden. Aah, hvor vi den Nat ønskede alle Hunde aflivede.

Vi tilbragte nu den næste Dag paa det samme Sted og fortsatte, da Natten faldt paa – denne Gang fulgte vi Aaens Løb ad en rigtig Smuglersti – netop som man vil forestille sig en Sti i vildt Bjerglandskab. Vi kom nu nærmere og nærmere Grænsen, saa nu gjaldt det om at passe ekstra godt paa, for der kom ogsaa flere og flere Gendarmeriposter, og vi maatte passe paa, hvor vi satte Fødderne, hvilket ikke var helt let, for vi kunde ikke se Jorden, og det var ikke netop en bred Landevej, vi gik paa. Til sidst naaede vi imidlertid Rio Chanza, den omtalte brede Flod, som vi maatte over men heldigvis var

den paa daværende Tidspunkt næsten ud-tørret, og Guiden havde Kendskab til et Vædested, saa vi kunde nøjes med at soppe over med Sko og Strømper i Haanden – d.v.s. det der var ladet tilbage af Skoene, for de var efterhaanden blevet temmelig haardt medtagne af Turen.

Nu gik vi videre – fra Tid til anden drejede af for at passere Gendarmeri-Poster i tilbørlig Afstand, men der var mærkværdigvis ikke en eneste Gendarm, der syntes at være paa Vagt, og da vi omsider kom ned fra et Bjerg og passerede den næsten obligatoriske lille Aa, gjorde Guiden Holdt og gjorde os lakonisk opmærksom paa, at der paa den anden Side Aaen var Spanien, og at vi nu befandt os inde i Portugal. Vi drog et Lettelsens Suk, for Guiden havde forlængst fortalt os, at hvis vi var blevet arresteret af det spanske Politi, vilde det have betydet Fængsel (for ham selv Døden), medens her paa portugisisk Jord vilde vi omgaaende blive udleveret til de engelske Myndigheder og ikke sendt tilbage til Spanien, hvis vi skulde støde paa portugisiske Gendarmere.

Efter et kort Hvil fortsatte vi endnu et Stykke ad de smaa Stier, og kom snart efter ud paa Landevejen, ad hvilken vi fortsatte nogle Kilometer, indtil vi kom til et Vandløb, hvor vi drejede af og lagde os tilrette under aaben Himmel, for 3. og sidste Døgn, medens Guiden fortsatte ad Vejen hjem til hans Landsby ca. 15 Kilometer borte, idet han saa vilde komme tilbage om Aftenen i en Taxa og hente os.

Vi vaagnede om Morgenens ved, at 2 portugisiske Bønder stod og betragtede os i den straalende Sol. De troede, at vi var døde efter at være slaet ned under et Overfald

(det viser, hvorledes vi måtte have set ud efter de 3 Døgns Stroppetur), men vi fik dem da snart overbevist om, at vi var sprællevende, og de fortalte os nu, at vi skulde passe meget paa, for der var mange Gendarmere paa Grænsen. De troede nemlig, at vi vilde over til Spanien, men da vi fik forklaret dem, at vi var kommet til Portugal fra Spanien, sagde de, at vi kunde være ganske rolige. De gav os en Masse friske Figner og vi røg nogle Cigaretter sammen med dem og Tiden gik ganske hurtigt den Dag. Vi benyttede ogsaa Ventetiden til at foretage en grundig Hovedvask i Aaen og ved 22-Tiden, da det var blevet helt mørkt, kom Guiden tilbage i en Taxa. som vi hurtigt hoppede ind i, og nu gik Turen tilbage til hans Landsby, hvor en varm Middag ventede paa os.

Det var den første varme Mad, vi fik i 4 Døgn, saa Hønsekødssuppen smagte og ogsaa den hele Høne, som vi fandt i Suppen – kogt med Hoved. Tær og saa videre. Hjemmet, der naturligvis var uden elektrisk Lys og andre Bekvemmeligheder, var netop saadan som jeg havde forestillet mig en Smuglerhytte – godt dunkel og med mange rare Ting gemt bort rundt omkring.

Vi skulde videre med Toget Kl. 5 om Morgenens, og der var blevet redt op til os paa en Madras paa Gulvet, indtil Vognen hentedes os igen ved 4.30 Tiden og kørte os til Stationen Piscas, hvor vi bordede Toget til Casa Branca, hvor vi maatte skifte og afvente Hurtigtoget til Lissabon fra Evora. I Ventetiden fik vi varm Kaffe, og ved 13-Tiden ankom vi til Lissabons Sydbanegaard, Moita, hvorfra vi med Banefærgen blev ført over til selve Lissabon By paa den nordlige Side af Tajo-Floden.

Paa Vejen over saa vi paa Reden de i Lissabon oplagte 3 danske Skibe, der havde opholdt sig i Lissabon siden Danmarks Besættelse, nemlig vor s.s. "NANCY" paa 1.750 Tons d.w., Det Dansk-Franske Dampskibsselskab's s.s. "SKAANE" paa 1.950 Tons d.w., og Det Forenede Dampskibsselskab's s.s. "EGHOLM" paa 2.150 Tons d.w., og vi var temmelig forbavsede over at se dem her, for efter hvad vi havde faaet at vide i Madrid, var disse Skibe allerede løbet ud.

I selve Lissabon blev vi modtaget af en yngre Herre, en Portugiser ved Navn *Senhor Romero*, som sammen med Guiden tog os hen til et Herrebeklædningsmagasin, "Grandes Almacenes do Norte", i Rua dos Fanqueiros. Vi troede til at begynde med, at Romero var en Læge, til hvem Guiden havde nogle spanske Medicin-Bøger, men det viste sig nu, at Romero var Chef for den Organisation, der bragte Flygtninge over den spansk-portugisiske Grænse.

Vi skiltes nu fra Guiden, og Romero kørte os først til en Kafe, hvor vi blev trakteret med et Glas øl og nogle Sandwichs, hvorefter vi kørte til den frie franske Komite's kontor i Rua Sao Domingo. Vi var ikke helt klar over, hvad vi skulde foretage os her, for vi havde jo ikke haft noget at gøre med de frie Franske, men det viste sig nu, at Komiteen stod for et Pensionat i en af Lissabon's Forstæder, Paco D'Arcos, 14 km. fra Lissabon ad "la costa do sol" (Solens Kyst – den verdensberømte Autostrada, der går fra Lissabon By langs Tajo-Flodens nordlige Bred forbi Monte Estoril med Spillekasinoet ud til Europas vestligste Punkt, Cabo da Roca). Pensionatet var blevet officielt anerkendt af portugisiske Myndigheder som Flygtningested.

Efter at det nu var blevet arrangeret, at vi skulde bo der under vort Ophold i Lissabon, tog Romero os ud til en herlig Frokost i den engelske Klub, hvor vi fik en virkelig fin Bøf med Løg, stegte Fiskefiletter og Ananas med Masser af Vin, og her fortalte han os lidt om sin Virksomhed.

Romero er Chef for 4 portugisiske Guider, der gaar i fast Fart mellem Lissabon og Sevilla, idet hver Guide kan gøre gennemsnitlig 3-4 Ture pr. Maaned. For hver Mand, Guiden kan bringe over Grænsen, faar han 1300 spanske Pesetas. Romero selv er forsynet med et Pas, som giver ham Ret til at rejse frem og tilbage mellem Portugal og Spanien, og han er gerne i Sevilla for at se de Folk an, der skal over, og for at give Guiderne Instruktioner. Han havde set os gaa ind i Taxaen. Guiderne faar Instruktioner om, hvordan de skal behandle de Folk, de skal tage over. I nogle Tilfælde maa Folkene gaa ved siden af Guiden, i andre og de værste gik Guiden bag ved med en Revolver i Haanden, medens det mest naturlige var, at Guiden gik foran og viste Vej med Flygtningene bag sig i Gaasegang – som i vort Tilfælde.

Romero havde ca. 1400 Mennesker ventende paa sig forskellige Steder i Spanien. Vi spurgte ham, hvad der vilde have været sket, hvis vi var blevet arresteret, og han svarede, at hvis det var sket i Spanien, vilde vi blive sat i Fængsel i en 2-3 Dage, indtil Englænderne havde faaet os ud, men de vilde i de Dage have sendt os Mad og Penge, medens vi i Portugal vilde være blevet sendt til et Hotel indtil vi blev afhentet af den britiske Ambassade. Men forøvrigt var det en Part af Romero's Job at bestikke de spanske Gen-

darmer til at være væk paa den Strækning, der blev benyttet, og deri laa Grunden til, at der havde været saa mistænkeligt stille ved de Poster, vi havde passeret, men det fik Guiderne ingen Besked om for at de ikke skulde blive skødesløse. Vi havde været meget heldige, sagde Romero, idet vi ikke alene havde haft godt Vejr hele Turen uden Regn, men vi havde ogsaa kun haft 3 Nætter ude med en samlet March paa godt 60 Kilometer, medens mange andre havde maattet marchere over 100 Kilometer i mere end 8 dage og derefter havde maattet svømme over Rio Chanza, medens vi var sluppet med at soppe over.

Efter Frokosten kørte Romero os til den engelske ambassade, i Rua Sao Domingo, hvor vi blev præsenteret for Militær-Attacheen, Major Cox, som sagde, at vi vilde blive overgivet til den danske Legation i Lissabon, som havde erklæret sig uafhængig af Udenrigsministeriet i København. Jeg gjorde ham opmærksom paa, at vi ikke havde haft noget at gøre med Legationen i Madrid, at hele vor Rejse var blevet arrangeret – gennem den britiske Ambassade i Madrid, og at vi saaledes ikke skulde behøve at ulejlig den danske Legation her i Lissabon. Vi havde jo desværre ikke andre Papirer paa os end vore danske Pas med spansk Opholdstilladelse, idet vi ikke kunde medbringe de nødvendige Ordre fra Myndighedene i Spanien. Det var imidlertid for sent den Dag til at henvende os paa den danske Legation (det var Lørdag Eftermiddag), og Romero tog os derfor tilbage til Stormagasinet, i Ruados Figueiros, hvor vi hver fik udleveret 1 Sæt Tøj; 3 Skjorter; 2 Sæt Sommer Under-tøj; 1 Slips; 1 Par Sko; 3 Par Bomuldssok-

ker; 3 Lommetørklæder og 1 Hat, som til-sammen kom paa 917 Escudos pro Persona, hvilken Regning Englænderne havde lovet at betale, da vi ikke havde kunnet faa vort Tøj med fra Sevilla. Vi kørte derefter med det elektriske Tog ud til Paco d'Arcos, hvor vi blev installeret i Flygtningehjemmet, hvor der paa daværende Tidspunkt opholdt sig en halv Snes unge frie Franskmand; 1 polsk Jøde; 1 Armenier samt en gammel Bekendt, Baadsmænd fra vor s.s. "GRETE", Estlænderen Koks, som efter "GRETE" s Forlis ved Torpedering i Februar, 1943, var kommet til Lissabon paa samme maade som vi men havde maattet vente her i ca. 5 Maaneder, fordi han ingen Papirer havde haft med sig og ikke kunde bekræfte sin Identitet. Senere kom der mange andre til Pensionatet (og mange gik), deriblandt en ung engelsk Soldat, der 2 Gange havde forsøgt at flygte fra en tysk Krigsfangelejr, og var blevet fanget. men hvem det 3. Gang var lykkedes at komme væk og komme gennem Frankrig, medbringende sin franskfødte Hustru. De var spadseret over Pyrenæerne, var blevet fanget af det spanske Politi og havde tilbragt 2 Maaneder i et spansk Fængsel i Figueras, derefter frigivet og var nu kommet hertil ad samme Vej som vi. Det var utroligt, saa mange forskellige Livshistorier, vi her fik at høre. En rumænsk Jøde var ogsaa kommet over Pyrenæerne, men var blevet grebet af en tysk Patrouille efter at være blevet skudt i Benet, men paa Vejen tilbage saa han sit Snit til at skubbe den tyske Soldat, der skulde passe paa ham, ned i Afgrunden, hvorefter han havde slæbt sig over til Spanien. Det var hans eller den tyske Soldats Liv, og det blev altsaa Tyskerens.

Vi blev nu tilmeldt Politiet som “ankomne politiske Flygtninge” og vi maatte kun rejse til Lissabon, naar vi skulde paa Legationen eller i andet tjenestligt Ærinde, men det var imidlertid kun ved Aftenstide, at der var Politipatrouiller, og da mest paa de mindre pæne Beværtninger i Nærheden af Havnen, den saakaldte “waterfront”, så vi kunne uden at risikere noget tage til Lissabon om Dagen, hvilket vi gjorde næsten hver Dag.

Dette Politi, som var civilklædt, kaldes “Policia Internacional”, hvis Formaal er at opspore Flygtninge, som kommer til Portugal uden portugisisk Visum. Dets Aktiviteter er blevet stærkt begrænset efter de britiske Fremgange i 1943, og efter at Portugal overlod England Azorerne som Base den 13. oktober, 1943, indskrænkede Politiet sine Virksomheder til Beskyttelse af de Skibe, der laa i Lissabon Havn.

Den 2' oktober, 1943

Sammen med de fleste af Franskmændene fra Flygtningehjemmet, der for Størstedelens Vedkommende alle var Officerer i den franske Marine eller Hær, og med en ung Portugiser som Guide, tog vi paa en Udflugt langs “costa do sol” ud til Cascais, hvor Tajo-Floden løber ud i Atlanterhavet, og hvor vi saa den portugisiske Præsidents Slot. Vi besaa ogsaa en middelalderlig Borg, som var lavet om til Museum og Bibliotek, og, bag-efter spadserede vi ud til “Helvedes-kløften” – en ganske smal Kløft ind i Bjergsiden, hvor Atlanterhavet slog ind. Til sidst spadserede vi tilbage til Estoril, hvor vi besaa Verdens mest mondæne Badested med Casino, Golf-, Tennis- og Ridebaner, og alt hvad Hjertet maatte begære og fik Eftermid-

dagskaffe paa Badehotellet med stærk Lyst til at boltre os i Atlanterhavets blaa Bølger.

Den 4' oktober, 1943

Sr. Romero hentede os om Morgenen og kørte os til den danske Legation i Rua Rodrigo da Fonseca, 145. i Lissabon's nordlige Udkant, hvorfra der er den skønneste Udsigt over hele Lissabon By, og her blev vi modtaget af Minister *Franz Boeck* og 1. Sekretæren. Herr *Fritz Høegh-Guldberg*.

Saa vel Ministeren som Herr Høegh-Guldberg udtalte deres Glæde over, at vi var kommet til Lissabon, idet vi maaske nu kunde lægge et Pres paa de 3 danske Skibe, der laa her, idet hverken Legationen eller Skibenes Agenter, Firmaet Johan Beckmann, kunde beordre dem til Søs, hvor gerne de end vilde, og selvom Kaptajnerne havde været med til adskillige Konferencer, syntes de at ville holde sig til de Ordre, de hidtil havde modtaget om at blive liggende, indtil de fik Sejlordre fra deres respektive Rederier.

Hertil svarede vi, at vi gerne vilde hilse paa Kaptajnerne, men vi kunde ikke lægge noget Pres paa dem i den Retning, idet det maatte være deres egen Sag, om de vilde paatage sig det Ansvar at løbe ud med deres Skibe, som repræsenterede store Værdier. Vi var jo imidlertid kommet til Lissabon for at slutte os til England, og vi vilde gerne fortælle, hvorfor vi var kommet. Herr Høegh-Guldberg inviterede os nu paa en ualmindelig fin Frokost paa Lissabons bedste Hotel, Aviz, og aftalte, at vi skulde træffe ham den næste Morgen og derefter have et Møde med den britiske Shipping Attache, Captain *Benson*, R.N., vedrørende vor Rejse og derefter skulde vi hilse paa d'Herrer

Johan og Viggo Beckmann samt tale med Kaptajnerne.

Den 5' Oktober, 1943.

Captain Benson havde endnu ikke hørt noget fra Madrid om vor Rejse, men han vilde nu sætte sig i Forbindelse med Leinster og ogsaa sørge for, at vort Tøj blev sendt til Lissabon fra Sevilla. Det viste sig nu, at Kaptajnerne den foregaaende Eftermiddag havde besluttet sig til at løbe ud, efter at der var kommet Bekræftelse paa, at m.s. "SLESVIC" var sejlet fra Las Palmas og var ankommet til Gibraltar. Til de danske Skibe i Lissabon var det nødvendigt at skaffe en Del Besætning, bl. a. manglede de flere Officerer, og før Afsejlingen måtte de ogsaa i Dok og bundbehandles samt have forskellige Reparationer foretaget. Kaptajn Huusfeldt kunde gaa om Bord i Rederiets s.s. "NANCY" som 1. Styrmand, medens jeg maatte have engelsk Indrejsevisum, idet det ikke var tilladt at afsende nogen fra Lissabon uden at Foreign Office i London havde givet sin Godkendelse. Vi talte derefter med Chefen for det britiske Paskontor. Mr. B. Harper, som skrev alle personlige Data ned samt hvor jeg havde opholdt mig under Krigen, og hvorfor jeg rejste til England -, d.v.s. til Ministry of War Transport. Han lovede at telegrafere samme Dag til London om Visum og mente ikke, at det vilde vare saa længe, før Godkendelsen blev modtaget i Lissabon, hvorefter vi kørte til Firmaet Beckmann's Kontorer i Rua dos Fanqueiros, 83-85, hvor vi hilste paa Indehaverne, Brødrene Johan og Viggo Beckmann, og det endte med et fælles Møde ombord i s.s. "SKAANE". hvor Kaptajnerne diskuterede

de engelske Betingelser, der var blevet bragt ud.

Den 6' Oktober - den 6' November, 1943.

I dette Tidsrum afventede jeg stadig Svar fra Mr. Harper om mit Visum, som trak ud. Under hele Tidsrummet var jeg en konstant Gæst hos Herr Høegh-Guldberg fra Legationen, som var ualmindelig hjælpsom og jeg nød godt af hans enestaaende Gæstfrihed under mit Lissabon-Ophold. Jeg fik bl.a. en diplomatisk Invitation til at overvære en Filmsforestilling i den svejtsiske Legation, og Herr Høegh-Guldberg præsenterede mig for Direktør *Einar Nielsen* fra Firmaet Andersen & Husum, som flere Gange inviterede mig hjem til sin pragtfulde Villa i Monte Estoril og paa Autotur op i Bjergene til Sintra, hvor der findes en gammel Maurer-Fæstning. Saavel Herr Høegh-Guldberg som Herr og Fru Einar Nielsen gjorde alt muligt for at hjælpe, og ved Afrejsen gav de mig Introduktionsskrivelser til deres Bekendte i London.

Der kom stadig intet Tøj fra Sevilla, saa det blev nødvendigt at købe yderligere Klæder i Lissabon, da jeg ikke kunde vente at faa købt noget i England under Rationeringen, og Priserne i Lissabon var ogsaa langt under de engelske, og medens jeg ventede paa Visum, traf jeg ofte Officererne fra de danske Skibe, som nu var kommet langs Kaj, samt en Del Skandinaver - Nordmanden Dahl, som handler med Klipfisk, 1. Styrmand Laard fra en svensk Motortanker, Kaptajn Hansen fra den finske s.s. "ERGO" og andre Danske samt den tidligere Maskinmester fra Rederiet J. Lauritzen, Poul Sandager, der nu sejlede med et svensk Røde-

Kors-Skib, s.s. "EMBLA" mellem Lissabon og Marseilles.

Ellers gik Tiden med at bese Lissabon fra Ende til anden – Kaptajn Huusfeldt kom om Bord i "NANCY" allerede den 14' Oktober – saa det meste af Tiden var jeg alene, og den 4' November kaldte Captain Benson mig ind til sig, at han netop havde modtaget Meddelelse fra Mr. Leinster, at denne dybt beklagede, at han fuldkommen havde glemte at jeg var i Lissabon, og han sendte et Brev, som jeg skulde aflevere ved Ankomsten til England, dateret "British Embassy, Madrid, September 13th, 1943" til "Ministry of War Transport Representative, Landing Port, U.K." som følger:

*The Bearer of this letter is
CHRISTIAN HEINRICH LUND
with Danish Passport No. B 2601/4I, born at
Copenhagen 15th August, 1920. He has been
embarked to Britain under arrangements made
with Ministry of War Transport (Mr. W.C.
Kneale).*

*sgd. G. Dennis Leinster,
Shipping Attache & M.O.W.T. Representative,
Madrid.*

og samtidig havde Captain Benson modtaget et Telegram fra Madrid:

*Please send Lund U.K. earliest opportunity under
arrangements MOWT with WCKNEALE my
letter no 172 dated 13th September at expense HM
Government give all possible assistance*

Samuel Hoare

Captain Benson mente derfor ikke, at der nu var nogen Grund til at vente længere paa Visum fra England, og da de 2 første danske Skibe skulde afgaa til Gibraltar i Løbet af nogle Dage, vilde han sende mig dertil med s.s. "EGHOLM".

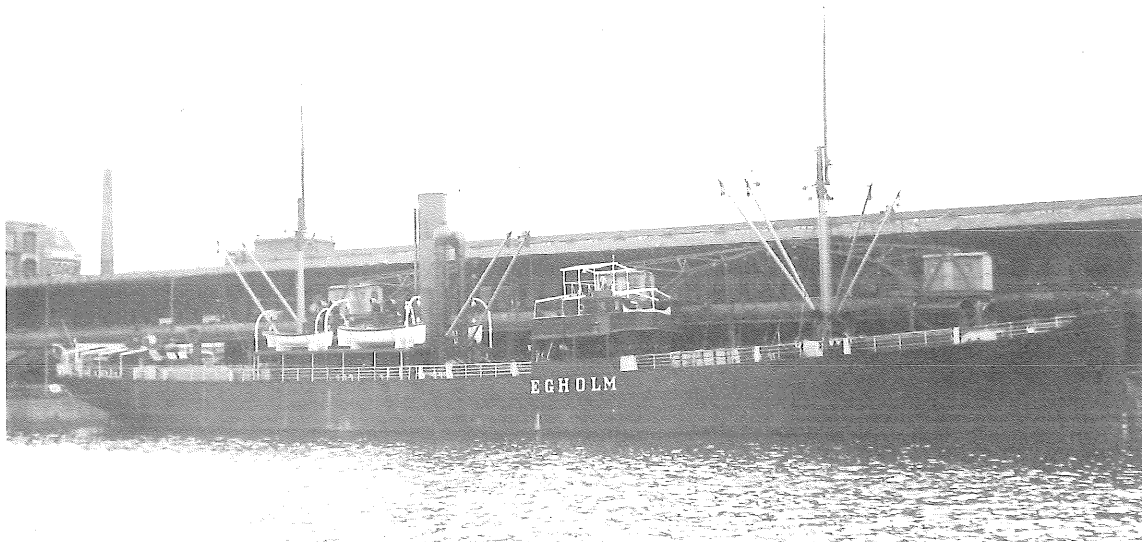
Den 6' November, 1943.

Jeg kom op paa den engelske Ambassade og blev officielt paamønstret s.s. "EGHOLM" som Messroom-Stewart med en Hyre af 1/- (1 Shilling) pr. Maaned for at slippe udenom portugisisk Paskontrol. Derefter blev jeg kørt ombord i den britiske Legations Bil og fik Besked paa at opholde mig i Skibet, indtil Afgangen fandt Sted.

Foruden Leinster's Brev fik jeg et andet Brev fra Captain Benson til Repræsentanten for Ministry of War Transport i Gibraltar, hvori han citerede Telegrammet fra Sir Samuel Hoare, Madrid og meddelte, at jeg var sendt til Gibraltar med s.s. "EGHOLM" og bad om, at jeg maatte blive sendt til England med første Skibslejlighed. Endelig lovede kaptajn Benson ogsaa at sende et Telegram til Gibraltar, naar "EGHOLM" afsejlede. Skibet skulde afgaa sammen med s.s. "SKAANE" og en engelsk Damper.

Den 10'-14' November, 1943

Kaptajn K.S. Kristensen fra s.s. "EGHOLM" havde inviteret den danske Minister, Captain Benson, den portugisiske Havnekapitajn og Skibsmæglerne Johan og Viggo Beckmann og Otto Wang til Frokost om Bord den 10' November, og efter Frokosten blev Skibet gjort søklart til at afgaa samme Eftermiddag. Det havde været Mening, at vi skulde ledsages af 2 britiske destroyers,



S/S EGHOLM, bygget til DFDS i Frederikshavn år 1924. Skibet kom til Lissabon den 11. april 1940, og lå oplagt her indtil 1943. For at komme diskret til England, blev Christian Lund den 6. november 1943 formelt påmønstret som mess-room steward på skibets første rejse i allieret tjeneste. *The "S/S EGHOLM", built for D.F.D.S. in Frederikshavn in 1924. The ship came to Lisbon on April 11th 1940, and remained laid up here until 1943. In order to get to England discreetly, Christian Lund was officially signed on as mess-room steward on November 6th 1943 on the ship's first voyage in allied service.*

men da vor Afsejling var blevet udsat i nogle Timer paa grund af manglende Rotte-Certifikat, afgik den engelske Dampers, som vi skulde have gjort Følge med, sammen med den ene destroyer, og s.s. "EGHOLM" kastede saa los fra Kajen Kl. 17 den 10' November og gik for fuld Damp ud af Tajo-Floden,

og Lodsens blev kvitteret udfor Cascais, hvorefter Kursen blev sat mod et af Englænderne opgivet Mødested. Det var nu blevet mørkt, og vi havde i Mellemtiden faaet Skibet mørklagt. Kort efter dukkede Silhuetten af et Krigsskib op. Vi slog Maskinen fra og afventede destroyerens Ankomst. I Megafonen blev der raabt over til os: "You are s.s. "EGHOLM" I suppose. Very welcome, we are happy to see you. Where is the "SKAANE".

"SKAANE" kom først ud noget senere, og sammen gik vi saa sydovert, følgende den af Krigsskibet opgivne Kurs. Ved Daggry den 11' saa vi at det var en af de moderne Corvetter, der ledsagede os, nemlig U-69, H.M.S. "REDFORD", som hele Tiden krydsede frem og tilbage foran os. Vi passerede Cap Finisterre ved 10-Tiden og forandrede

Kurs i Retning af Gibraltar med Destroyeren krydsende foran os. Af og til kom der nu britiske Vandflyvere over os. Den næste Morgen fik vi Gibraltar i Sigte, men fortsatte ned langs den afrikanske Kyst, hvorfra vi svajede opover og naaede ind til Gibraltar ved Midtagstid den 12' november.

Straks efter ankomsten kom britiske Navy Officers ombord for at se, at der ikke var hængt Miner langs eller under Skibet, og vi fik Ordre til at male Navn og Hjemsted over. Ved Aftenstide holdtes der stor Luftværnsøvelse, hvorunder Hundreder af skarpe Projektører var i Funktion. Hele Natten sejlede smaa MT-Baade rundt i Havnen og kastede Dybvandsbomber for at forhindre, at Svømmere kom ud fra spansk Territorium og hængte Bomber paa Skibssiderne. Der laa et stort norsk Tankmotorskib – m.t. "THORSHÖVDI" – i Havnen, hvis Hæk var blevet sprængt bort den 4' August, 1943, ved, at en Svømmer havde fæstet en lille Mine paa Skruen. Det danske Flag vajede stadig paa saavel "SKAANE" som "EGHOLM", som i Stedet for Navnene havde faaet hængt Numre paa Siderne. Vi havde No. 192 under Opholdet i Havnen. Vi fik nu Besked om, at begge Skibe foreløbig var tildelt Ø.K.'s Datterselskab i England. United Baltic Corporation, London.

Om Middagen den 13' November blev jeg kaldt ind til Ministry of War Transport's Repræsentant og sejlede ind med Mæglernes Motorbaad. Jeg fik et Pas fra Security Police og kom ind paa H.M. Naval Dockyard hvor Ministry's Kontorer findes. Repræsentanten tog sig meget venligt af Sagen og førte mig omgaaende ind til "Sea Transport Division", hvor han anmodede Chefen, Lieute-

nant *Stimson*, R.N.V.R., om at sørge for en 1. Kl. Rejse for mig til England med første Konvoj. Det traf sig saa heldigt, at en stor Konvoj skulde afgaa allerede næste Dag, og jeg kunde komme med der, saa jeg pakkede sammen og sagde Farvel og Tak og paa Gensyn til s.s. "EGHOLM" og Officererne den næste Morgen og kørte ud til "Sea Transport Division" ved 11-Tiden. Her ventede Lieutenant *Stimson* paa mig og tog mig om Bord paa den 23.000 Tons store Liner "ORBITA", tilhørende Pacific Steam Navigation Co. Ltd., som nu var bygget om til Troppe-Transportskib, og som var ankommet fra Nigeria og Sierra Leone med Tropper, som skulde til England paa Jule-Orlov. Jeg fik en 1. Kl. Kahyt sammen med 23 andre Officerer paa B-Dæk – Officererne tilhørte Regimentet R.W.A.F. (Royal West African Foresters).

Den 14'-27' November, 1943.

Da "ORBITA" forlod Gibraltar ved Midnattid, kom jeg først op paa Dækket om Morgenen den 15' November og saa til min Forbavelse, at vi ikke var naaet længere end netop ud af Gibraltar Havn. Her sluttede vi os til en svær Konvoj paa ialt 20 store Skibe, alle paa over 10.000 Tons. Der var 11 store Liners med 2 eller 3 Skorstene, deriblandt "STIRLING CASTLE", et par "P. AND O." Liners samt 2 "Blue Funnel" Passager-Skibe og 2 "BLUE STAR" Liners af den Type, der blev bygget hos Burmeister & Wain, lige før Kri-gen brød ud. Desuden havde vi en amerikansk "SANTA"-Liner med, tilhørende Grace Line, New York, og et Par af de nye amerikanske Troppetransportskibe. Den store Konvoj sejlede i 4 Rækker, beskyttet af 12 destroyers i Vifteform, og paa den første Del

af Rejsen desuden af 2 Slagskibe, 2 Krydsere og 1 Hangarskib. Vi sejlede nu sydpaa, indtil vi var tværs af Casablanca, hvorefter Kursen blev sat vestover, og der var tale om, at Konvojen skulde anløbe en amerikansk Havn før England. Vi gjorde gennemsnitlig ca. 14 Knob hele Rejsen, som i Begyndelsen var beregnet at tage 7 Dage, men som kom til at vare 11, hvilket resulterede i stærk Rationering de sidste Døgn.

Den 4. Dag passerede vi Azorerne, og endnu 2 Døgn gik det vestover, før Kursen blev sat mod Nord, og først den 25' November fik vi Land i Sigte, da vi naaede ind i det irske Hav, men havde Vejret været os nogenlunde gunstigt hele Rejsen, rejste der sig nu en Orkan, som gjorde det umuligt for Konvojen at krydse Barren ved Liverpool, som skulde være vort Bestemmelsessted, og vi måtte derfor gaa til Ankers i en Bugt noget Syd for Liverpool. Vi havde ikke haft et eneste Angreb paa Konvojen under hele Rejsen, og vi havde været saa langt vestover, at der ikke havde været nogen Fare for eventuelle Luftangreb. Om bord paa "ORBITA" var der ialt ca. 3000 Officerer og Menige fra forskellige vestafrikanske Regimenter, samt nogle Hundreder Sømænd fra forliste Handelsskibe og andre civile samt Soldater fra de fleste Steder i Verden. Der var ikke ret mange Nationaliteter, der ikke var repræsenteret ombord. Hver anden Dag havde vi Livbaadsmanøvrer, og vi bar konstant Redningsbælte med Lommelygte, og vi skulde ligeledes sove med Klæderne paa, hvilken Bestemmelse dog ingen tog saa nøje længe. Kosten var fortrinlig.

Endelig den 26' November lettede vi Anker og stod ind over Barren ind i River Mer-

sey og naaede op til Liverpool i Løbet af Eftermiddagen, og her maatte vi ankre paa Floden, da der ikke var Kajplads. Vi kom ind paa den amerikanske "thanks-giving day", og Signalet til at kaste Anker kom fra det amerikanske Konsulat, hvilket ikke virkede særligt opmuntrende paa de britiske "tomies". Om Aftenen kom Karantænemyndighederne om Bord og alle civile Passagerer blev underkastet en grundig Lægeundersøgelse.

Den 27' November, 1943.

Da "ORBITA" kom langs Kaj ved Princess Landing Stage, kom immigrationsmyndighederne om Bord for at undersøge Passene. Man standsede naturligvis ved mit, fordi der for det første ikke var det britiske Indrejsevisum, men desuden havde jeg mit tyske Gennemrejsevisum dateret den 4' Januar, 1943 paa den tyske Legation i København, samt mine finske Opholdstilladelser fra Juni til November, 1942, paa et Tidspunkt, da England var i Krig med Finland samt de 2 spanske Opholdstilladelser. Imidlertid havde jeg Brevet fra Mr. Leinster og da ingen, der for første Gang under Krigen kommer til England, faar Lov at gaa i Land, før de er godkendt af "Intelligence Service", maatte jeg sammen med en Del andre til London for "interrogation".

Det skete paa den Måde, at vi blev sendt til London med et Særtog fra Liverpool samme Aften. Vi var ca. 200 polske Soldater samt nogle belgiske, franske, tjekkiske, jugoslaviske og græske Soldater og 2 civile af tvivlsom Nationalitet, der alle maatte gennemgaa en omhyggelig Kropsvisitation, derefter 3-dobbelt Told-visitation efter først at

have afleveret alle Papirer, og derefter blev vi under militær Eskorte med opplantede Bajonetter kørt i Busser fra Kajen til Lime Street Station, hvorfra Toget afgik ved 19-Tiden. Da det var et Specialtog udelukkende for os, standsede det ikke en eneste Gang under hele Rejsen, og vi kom til London ved 1-Tiden den næste Morgen, hvorfra vi igen blev transporteret i Rutebiler til "Battersea Grammar School" i Wandsworth, hvor vi blev indkvarteret efter en ny Lægeundersøgelse.

"Battersea Grammar School" var en Forskole, idet vi her afventede, at vore Papirer blev undersøgt paa "Royal Victoria Patriotic School". Der var ingen Tvang af nogen Art, men vi kunde jo ikke forlade Skolens Omraade, som var bevogtet af engelske Soldater. Jeg havde faaet tildelt Plads i Officers-Afdelingen, og den 29' November kom der endnu 4 Danske, nemlig 2 Ingeniører fra Christiani og Nielsen i Bolivia samt 1. Styrmand og Maskinmester fra m.s. "TUREBY".

Den 30' November-15' December, 1943.

Sammen med en Del Polakker blev vi Danske overført i Politibiler (med Tremmer for Vinduerne) til "Royal Victoria Patriotic School" hvor Interrogationen skulde finde Sted. Her fik jeg et Ophold paa godt 14 Dage, medens mine personlige Forhold blev undersøgt.

Tiden gik med at fortælle sig selv, at man vist havde rodet sig ind i noget uoverskueligt, og Humøret var temmelig langt under Nulpunktet. Der kom flere Danske i dette Tidsrum, og jeg havde et af de længste Ophold der, idet det normalt kun varede 3-4 Dage før man slap ud.

For mit Vedkommende gik de første Dage med Forhør hos R.A.F., Hærens og Flaadens forskellige Afdelinger, som gerne vilde vide om jeg havde Kendskab til militære Oplysninger vedrørende Danmark (og Finland). Fra Danmark kunde jeg intet fortælle dem, for der var kommet mange andre Danske over, som havde forladt Danmark paa et senere Tidspunkt end jeg, og fra Finland havde de ogsaa nyere Rapporter, selvom jeg kunde fortælle dem, at B.B.C. aflyttedes godt i Finland, og at Kemi var blevet omdannet til tysk Feltlazaret. Disse Forhør var meget kortvarige, men derefter kom der et hos en Intelligence Officer, som varede det meste af 3 Timer, hvor der blev gjort Rede for alle personlige Forhold, Arbejde, hvor jeg havde opholdt mig under Krigen etc., hvilket alt blev noteret ned.

Derefter gik der nogle Dage, uden at der skete noget, hvorefter der blev et hurtigt Krydsforhør paa Dansk, hvor jeg bl.a. blev forespurgt, om jeg havde til Hensigt at slutte mig til de væbnede Styrker i England. Hertil svarede jeg, at det ahang af de engelske Myndigheder, men at jeg havde Forstaaelsen af, at man ønskede mig til Ministry of War Transport.

Der gik yderligere et Par Dage, hvorefter der blev et nyt 2 Timers Forhør hos Intelligence Officeren, hvor jeg skulde gøre nærmere Rede for, hvem jeg kendte personligt i Finland og Spanien, og jeg fik nu fortalt, at naar mit Ophold paa den patriotiske Skole – det var ikke det, jeg kaldte den i mit stille Sind – blev saa langvarigt, skyldtes det, at jeg havde opholdt mig i Finland i 1942, hvilket gjorde mig til "en mistænkelig Person", og selvom Myndighedeme ikke paa nogen

Maade tænkte ondt om mig, maatte man være absolut sikker før jeg blev godkendt, idet "the security of Britain is the most important thing in the world".

Der blev senere andre Forhør vedrørende mine Bekendte i Finland og endelig den 15' Dag kom der Besked om, at alle mine Oplysninger var blevet tjekket af, og at alt var i den skønneste Orden, hvorefter Intelligence Officeren ønskede mig velkommen til Arbejdet i Ministry of War Transport i Berkeley Square House, Berkeley Square, London, W.1., hvor jeg henvendte mig til Mr. *W. C. Kneale*, saaledes som jeg havde Besked om, og denne henviste mig med det samme til Lederen af den danske Afdeling, Mr. *B. J. Farwell*.

Mr. Farwell havde ingen nærmere Oplysninger, og jeg skulde derfor komme igen straks den næste Morgen, til Konference med Chefen for Personaleafdelingen, idet Ministeriet først skulde finde Mr. Leinster's Ordrebrev til Mr. Kneale af 13' September, og i Mellemtiden henvendte jeg mig paa det danske Generalkonsulat i London, i 29, Pont Street. S. W.I, hvor jeg hilste paa Vice-Konsul *Carl Jacobsen*, som jeg satte ind i Sagen og fortalte at Kaptajn *Poul Hauve-Petersen* fra m.s. "SLESVIG" netop var kommet til London med Skibet og var taget i Land og sad paa "Royal Victoria Patriotic School". Han kom der et Par Timer før jeg rejste derfra. Paa Gesandtskabet havde jeg endvidere den Glæde at hilse paa Herr Høegh-Guldberg, fra Lissabon, som var i London paa juleferie.

Fra Legationen blev jeg sendt til Det Danske Raad, hvor jeg blev præsenteret for fhv. Handelsminister, Folketingsmand *J. Christ-*

mas Møller, som viste mig ind til Raadets Rekrutterings-Officer, Major *E. Knauer*, som arrangerede et Værelse for mig paa det norske Hotel i London, "Shaftesbury Hotel", hvor Raadet havde en Del Værelser til Raadighed for Danske, som kom til England fra Udlandet. Jeg havde en længere Samtale med Major Knauer, som gerne vilde have mig til den nyoprettede danske Marine-Afdeling som Radiotelegrafist, men vi maatte afvente den næste Morgens Konference i Ministry of War Transport.

Den 16' December, 1943.

Jeg var paa Ministeriet Kl. 9.30 til Konference med Mr. Farwell og Personalechefen, Mr. *Sommerville*. Nu viste det sig, at Mr. Leinster i Madrid havde troet, at jeg var uddannet Radiotelegrafist, og paa Ministeriet kunde man ikke antage Udlændinge, idet den Slags Stillinger var forbeholdt britiske Statsborgere. Selvom jeg forklarede dem, at Mr. Leinster vanskeligt kunde have antaget mig for at være Radiotelegrafist (idet jeg nemlig saa vilde have været sendt direkte til den danske Pool i Newcastle), var det umuligt at gøre noget.

Jeg henvendte mig saa igen til Major Knauer, og han lovede nu at ville forsøge at skaffe mig ind i den danske Marine efter forudgaaende Uddannelse til Radiotelegrafist. Jeg indgav mine personlige Oplysninger, hvorefter der kom Besked fra Admiralitetet, at man hellere vilde have mig i den engelske "Naval Intelligence" paa Grund af mine Sprogkundskaber, og jeg skulde derfor rejse til Wimbledon for at aflægge en Prøve i Tysk og senere skulde jeg prøves i Spansk, Dansk og Svensk. Jeg aflagde Prøven i Tysk den 22' December, hvorefter jeg fik Besked om, at

der vilde gaa ca. 1 Maaned. før jeg kunde komme til at aflægge den næste Prøve.

I Mellemtiden boede jeg paa "Shaftesbury Hotel" med £ 1.15.- pr. Uge i Lomme-penge fra det danske Raad, hvilket var mig meget imod, idet jeg vilde have foretrukket at dække alle Udgifter selv, men det var mig jo ikke muligt, da jeg var kommet til London uden Penge og uden Klæder bogstaveligt talt. Kort efter Jul besøgte jeg Rederiets General-Agenter i London, Firmaet J. A. Finzi, Layman & Co., Ltd., hvor jeg blev mødt med megen Venlighed af Direktør *Theodore Lavmans* samt Herr *E.R. Nightingale* og Mr. *Thomas*, og vi talte længe om dansk Skibsfart og Rederiet.

Paa den danske Legation fik jeg afsendt et Røde Kors Brev med Meddelelse om Ankomsten og ogsaa et Røde Kors Telegram med Julehilsen, og fra Mr. Farwell fik jeg paa Nytaarsaften et Brev fra København dateret 9' December, via Lissabon, fra Prokurist V. Nyholm, Det Dansk-Franske Dampskibsselskab – den første Hilsen fra Danmark efter at jeg var kommet til England.

Tiden gik stadig med at vente paa Svar fra Admiralitetet og med at bese London – der var nu gaaet over 4 Maaneder fra jeg forlod Valencia for at rejse til England, og jeg var efterhaanden blevet temmelig utaalmodig efter at komme i Arbejde. Paa Shaftesbury Hotel havde jeg truffet flere Norske, som arbejdede i den af den kgl. norske Regering i London oprettede Skibsfarts-Administration, "The Norwegian Shipping and Trade Mission". Administrationen udgav regelmæssigt et Tidsskrift, og i et af disse, som lå på Hotellet læste jeg en Artikel af Skibsreder Erling D. Næss, New York, om den norske

Handelsflaades Udvikling. Artiklen blev fortsat i et følgende nummer, som ikke fandtes paa Shaftesbury, hvorefter jeg gik op til Nortraship og spurgte om det var muligt at faa et Eksemplar.

Her blev jeg omgaaende vist ind til Lederen af "War Risk Insurance Department", Danskeren *V.F. Lindhard*, som var herovre den 9' April 1940 for den danske Krigsfor-sikring. Jeg kendte lidt til Lindhard hjem-mefra, idet han havde været ansat i Dansk-Fransk Dampskibsselskab, før jeg kom der som Lærling i 1936, og han spurgte mig med det samme, om jeg var fri, idet Nortraship gerne vilde have alle shippingfolk hos sig. Jeg svarede, at det var jeg ikke, men Lindhard ordnede med Major Knauer og Admiralitetet, at min Ansøgning om Optagelse i den engelske Marine blev annulleret, og allerede næste Morgen var jeg i fuldt Arbejde paa "The Norwegian Shipping and Trade Mission"s Tanker Disbursements Section i Sunningdale Berks.

For at faa Tilladelse til at arbejde her, maatte jeg have en speciel Arbejdstilladelse fra det engelske Indenrigsministerium, en saakaldt "Auxiliary War Service Permit", hvilket omgaaende blev givet, da Nortraship er Regeringskontor.

Den 4' Januar 1944 ringede Mr. Nightingale til mig, at han havde modtaget et Telegram fra Rederiets Agenter i Malmø:

"have you seen Christian Lund from Lauritzens Valencia Office reported left Lisbon about 10th November for London"

hvortil blev svaret, at jeg var velbeholden i England.



In the years when our Country

was in mortal danger

Pte. C.H. Lund.

who served *May 1944 - Dec 1944*

gave generously of his time and

powers to make himself ready

for her defence by force of arms

and with his life if need be.

George R.I.

THE HOME GUARD

Under opholdet i England blev Christian Lund medlem af Home Guard. Herved blev han ikke længere betragtet som "alien", og kunne frit skifte bopæl.

During his stay in England Christian Lund became a member of the Home Guard, which meant that he was no longer regarded as an alien, and could change residence freely.

Rejsen var endt, og det daglige Arbejde i Nortraship blev paabegyndt den 20' Januar, 1944.

*NORTRASHIP, London,
januar 1944 til december 1945 .*

I "Nortraship", som var den gængse og officielle forkortelse for søfartsmissionen, havde jeg derefter to meget spændende år, ikke mindst efter befrielsen, hvor mange unge norske shippingfolk kom til London for at lære.

Jeg mødte mange af disse, og har kontakt med en del af dem endnu. Særligt med *Morits Skaugen*, en af sønnerne i rederiet I.M. Skaugen, Oslo. Vi blev og er fortsat meget nære venner.

Under opholdet i England blev jeg medlem af "The Home Guard", så hvad jeg ikke havde faet af "knoldesparkeri" i det danske militær, fik jeg nu i denne frivillige engelske militær-organisation. Medlemskabet bevirkede, at jeg ikke længere blev betragtet som "alien", som skulle registrere, hvis jeg skiftede bopæl, men frit kunne flytte hvorhen jeg ville – og min bopæl skiftede en del under opholdet i England, for mulighederne for at leje værelser var ikke de bedste.

Jeg havde fra tid til anden forbindelse med Lauritzen's London-agenter, *J.A. Finzi, Layman & Co.*, og efter befrielsen kom skibsreder *Ivar Lauritzen* til London for at søge at samle trådene omkring de af Lauritzen's skibe, der havde været beslaglagt af de engelske myndigheder. Jeg fik et par ugers orlov fra den norske tjeneste, for at kunne hjælpe Ivar Lauritzen og havde en interessant opgave hermed. I København, inden jeg blev sendt ud, havde jeg egentligt haft det ind-

tryk, at det var Knud Lauritzen, som foretog alt, medens Ivar holdt sig i baggrunden og ikke tog særlig interesse i rederiet, men jeg skal love for, at Ivar var godt orienteret og inde i forholdene, så jeg ændrede meget hurtigt min opfattelse af ham.

Danmark var også blevet medlem af U.M.A. – United Maritime Authority – som havde til opgave ved kontorer etableret i London og i New York at træffe dispositioner vedrørende danske skibe. Til leder af London-afdelingen var skibsreder *Eigil Hahn-Petersen* blevet udset, og jeg kunne lejlighedsvis fortælle ham lidt om, hvad der var foregået de sidste to år i England. På VJ-dagen havde Hahn-Petersen inviteret mig til en middag på en stor restaurant ved Piccadilly, og vi kunne bagefter gå ud og være med i begejstringen over, at krigen endelig var helt slut.

Men arbejdet i Nortraship var naturligt nok kun en overgang; jeg var og følte mig hele tiden ansat primært hos J. Lauritzen, og ville da også gerne tilbage til arbejdet i rederiet, selvom opholdet i London havde været lærerigt, ikke mindst på det sproglige område.

Resultatet heraf blev da følgelig, at jeg i midten af december 1945 forlod "Nortraship's tjeneste og rejste tilbage til København. Det skete med et af "Svenska Lloyd's" ruteskibe fra Harwich til Gøteborg, hvorfra jeg rejste videre med toget. Som følge på skibet havde jeg Morits Skaugen og et par af de andre nordmænd, som skulle hjem til jul.

Tilbage i KØBENHAVN, 1946

Jeg begyndte igen hos J. Lauritzen på hovedkontoret straks efter nytår og fik en del skif-

tende arbejde. Bl.a. var jeg i en kortere periode sekretær for skibsreder Knud Lauritzen, der også var honorær konsul for Chile. Vi fik besøg af en ledende chilensk industrimagnat, der bl.a. gerne ville se de daværende Rich's Fabriker, og jeg fik til opgave at ledsage ham på besøget og fik genopfrisket det spanske. Magnaten var meget begejstret for Richs-billederne, og fik til erindring om besøget et komplet albumsæt af de hidtil udgivne forskellige serier.

I en lang week-end var jeg også inviteret til at sejle med Knud Lauritzen med hans yacht i Svendborg Sund og de derom liggende farvande; hans ældste datter *Grethe* var om bord, foruden en eller to andre yngre personer.

Men hovedarbejdet blev i rederiets Assuranceafdeling, under ledelse af prokurist, senere direktør, *W. Pærregaard*. Jeg var med ham i London i efteråret 1946 ved besøg hos Lauritzen's assurancemæglerforbindelse, Glandville, Enthoven & Co., da flåde-forsikringerne skulle fornys.

Hjemme fik jeg også lejlighed til at aflægge Aalborg Værft et besøg. Min krigskammerat H.J. Huusfeldt. var blevet tilsynsførende på køleskibet EGYPTIAN REEFER, som efter krigssejls var kommet hjem for at gennemgå en omfattende ombygning. inden skibet kunne genindtræde i kølefarten. Det blev en interessant weekend, med gennemgang af skibet og besigtelse af et skib, der lå tørlagt i en dok, så også hele bunden kunne besigtiges.

I sommerferien 1946 fik jeg mulighed for at tilbringe de 3 uger (som blev til næsten fire) om bord på S/S NERMA DAN. Jeg rejste op til Frederikshavn, hvor jeg gik om bord

– kaptajnen var A. Roesen, som også var kaptajn på GRETE, da dette skib blev sænket udfør den spanske østkyst i februar 1943, så ham kendte jeg naturligvis godt – og vi sejlede så i ballast til Gøteborg, hvor vi indlastede papir i ruller til Ijmuiden (ved indsejlingen til Amsterdam) og til Rouen. Under rejsen til Holland kom vi igennem Kielerkanalen, en interessant oplevelse, og derfra så videre til Ijmuiden, hvorfra jeg havde lejlighed til at besøge Amsterdam. Videre så gennem en del af den engelske kanal, og op ad Seinefloden, med dens mange bugter, til Rouen – en by, der var forfærdeligt medtaget af krigen. Jeg nåede ikke at komme til Paris, som jeg ellers gerne havde villet. Fra Rouen sejlede vi i ballast til Emden for at laste kul til Nyborg. Emden var næsten totalt udsløjet, og indtrykket af bombardementernes virkning var enormt. Rejsen Emden/Nyborg foregik ligeledes gennem Kielerkanalen og efter ankomst til Nyborg, så færge/tog tilbage til København for at genoptage virket på Lauritzen-kontoret i Hammerensgade. En dejlig sommeroplevelse rigere.

Henimod juletid fandt jeg ud af, at det kunne være morsomt med et genbesøg i Helsingfors, så jeg skrev til Fabritiusérne, om jeg måtte komme derop på et sådant besøg. Svaret var glædeligvis bekræftende, så jeg fik ordnet med Assuranceafdelingen, at jeg kunne være væk mellem jul og nytår – jeg skulle jo naturligvis også besøge Helsingfors-kontoret – og så rejste jeg på sædvanligvis med tog-skib-tog fra København til Helsingfors til et dejligt genbesøg i den smukke by og til gensyn med de gamle venner og bekendte fra 1942.

Det blev også til et lykkeligt møde med min blivende hustru.

Mødet kom i stand således. Kurt Fabritius var ivrig jæger – jeg havde været med ham en weekend i efteråret 1942 på hans familiegård, Saaris ved Tammeläsääri, i nærheden af byen Forssa, som tilskuer og medvandrere på jagtmarkerne – og han nævnte for en god ven, direktør *Edgar Lagus* fra Ab Tretorn Oy's kontorer i Finland, at han ventede jule- & nytårsbesøg af en ung dansker, og at de planlagde et arrangement for mig, hvortil de manglede en ung dame. Var det ikke noget for Edgar Lagus at lade hans datter være den pågældende. *Carita* blev vist tvangsindlagt af sin far, men mødet kom i stand, og jeg havde da også en frokost med hende på restaurant Savoy, på toppen af en bygning på Södra Esplanadgatan, inden hjemrejsen til København, og hvor interessen, i hvert fald fra min side, blev yderligere skærpet så meget, at jeg efter hjemkomsten foreslog, at jeg kom til Helsingfors igen for at arbejde hos Ab Lauritzen Lines Oy.

Tilbage i FINLAND, 1947-1949

Det lykkedes at få den ønskede forflytning til Lauritzen's kontor i Helsingfors. Medio marts 1947 kunne jeg rykke teltpælene op i København og sætte kurs mod Finland, med tanke på at tage varigt ophold der – ja, i hvert fald for en længere periode.

Arbejdet på kontoret var mere spændende. Dels var der atter kommet fuld gang i Lauritzen's Finlandsfart, med eksport af træ og træforædlingsprodukter til England, Holland, Frankrig og Italien, ligesom importen var betydelig, hovedsagelig med kul eller koks, eller med porcelænsjord – kaolin – fra

Fowey i Sydengland. Vi sluttede også ret mange "fremmede". d.v.s. ikke-Lauritzen, skibe med laster til og fra Finland, så der var meget at rive i med at forhandle med rederne på den ene side og købmændene på den anden, normalt gennem de respektive mæglere, hvis det da ikke var Lauritzen's Helsingfors-kontor, som havde ordren direkte, og efter en slutning at færdiggøre certepartiet og få det underskrevet, og sendt til de respektive parter i det antal kopier, der ønskedes. Mange gange ønskede man, at en bedre formular-størrelse var blevet opfundet; det var ofte ret så vanskeligt at få den brede, fire-siders, formular til at passe ordentligt ind på en skrivemaskine-valse, og kopi-maskinen, med fotokopier, var heller ikke kommet ind i billedet endnu, så de sidste kopier var ikke lette at tyde; eventuelt måtte hele sættet skrives i flere omgange, for at kunne læse de sidste kopier!

Jeg lykkedes at overtale *Carita* til at begynde at læse spansk hos mig. Men vi nåede nu ikke længere end til lektion 4 og sætningen "el toro es un animal fortissimo", før det bar henimod en forlovelse, som fandt sted på mine svigerforældres sølvbryllupsdag, den 11. juni 1947, og som fejredes på Nyländska Yacht Klubben i Helsingfors.

Senere den sommer benyttede jeg lejligheden til at foretage en sejlads med SELMA DAN, som skulle fra Kotka til England med cellulose.

Carita fik lov at komme med, og vi stod af borde på Københavns Red, havde nogle dage i København og omegn, og tog derefter med toget til Gävle, hvor vi besøgte hendes broder, inden hjemrejsen til Helsingfors foregik med skib fra Stockholm.

Bryllup skulle der jo også stå, og det skete den 7. december. Jeg ville gerne have haft den 5. men det nægtede min blivende hustru, og ville ikke acceptere min påstand om, at det var meget nemmere at huske hendes fødselsdag, hvis den også var vor bryllupsdag.

Bryllupsrejsen blev udskudt, for jeg havde fået ordnet, at vi omkring juletid kunne medsejle et af rederiets køleskibe på en rejse til Vestafrika for at laste bananer.

Lige efter jul rejste vi til København, hvorfra vi fløj med D.D.L.'s Vickers Viking-maskinen til Paris, hvor vi var et par dage, inden vi nytårsaftensdag tog med toget til Dieppe, hvor vi gik om bord på INDIAN REEFER, der sejlede fra havnen om aftenen, så vi fejrede nytår om bord i selskab med skibets officerer. Rejsen gik i ballast – med syn af Las Palmas i kikkert – til Port Bouet (den daværende havneby til Abidjan) og derfra videre til Sassandra og Conakry, inden vi sejlede tilbage til Bordeaux, hvor vi gik i land, tog toget til Paris, fløj til London, hvor jeg viste Carita de steder, jeg kendte, inden vi tog tilbage til Helsingfors via Harwich/Esbjerg, København og Stockholm – ialt næsten 4 dejlige uger.

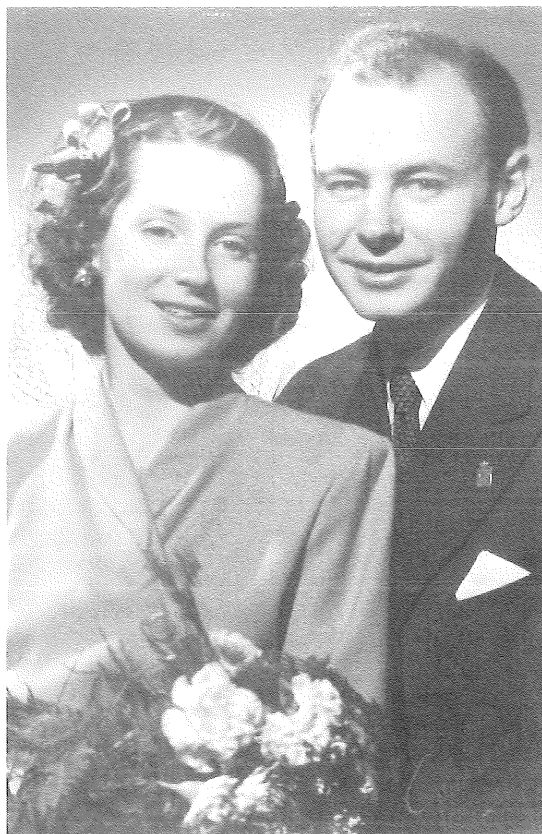
I 1948 var Knud Lauritzen på et af sine besøg i Finland for at holde forbindelsen vedlige med de finske kunder, og med Lauritzen's samsejlings-partner, *Finska Ångfartygs Aktiebolaget* (F.Å.A.). Han var i Finland i en lille ugestid, og henimod slutningen af denne spurgte han, om jeg ikke havde tænkt mig at invitere ham til at se, hvordan vi boede og til at møde Carita. Vi havde i mellemtiden været heldige og kunnet fremleje en noget større lejlighed på Fänrik Ståhlsgatan

Carita og Christian Lund blev gift i Helsingfors den 7. december 1947. *Carita and Christian Lund were married in Helsinki on December 7th 1947.*

5. Knud Lauritzen havde dog nu kun tid til et morgen-måltid, som så kom i stand, og den pågældende morgen dukkede han op, belæsset med tunge mapper, fyldt med alle de varer, som ikke fandtes at skaffe i tiden efter krigen. Vi var meget imponerede over hans omtanke, og efter morgenmaden spadserede Knud Lauritzen og jeg så til kontoret. Det var Carita's første "forretnings"-arrangement.

Men efternånden som tiden gik, begyndte jeg måske at syntes, eller blive klar over, at fremtidsmulighedeme ikke var særlig store i Finland til at komme videre. Kontoret var stadig lille, med en ung finsk leder, og de første mørke skyer begyndte måske også at tegne sig i horisonten til indskrænkning i Lauritzen's trafik på Finland, hvor den finske partner pressede på for at forøge sin andel af lasterettighedeme. Importen skete også i stigende grad på finsk tonnage, og selvom vi kunne slutte en del af disse skibe, var skriften nok begyndt på væggen.

Da "Børsen", som vi fik på kontoret, en dag i det tidligere forår 1949 havde en større annonce om, at *A.P. Møller* søgte yngre shipping-folk til sin liniefart, med eventuel udstationering i Østen for øje, var det nærliggende at lægge en ansøgning ind. Det gjorde jeg, og ledsagede denne, der natur-



ligvis var på dansk, med en oversættelse ikke blot til engelsk men også til spansk. Jeg fik svar med anmodning om at komme til en samtale, som jeg havde omkring påsketid. Det var daværende prokurist, senere skibsreder *Georg Andersen*; der var leder af linieafdelingen og samtidig var chet for det mandlige personale, som jeg havde en indledende samtale med, og senere samme dag også med prokurist, senere direktør *Gunnar Falslev*. Samtalerne resulterede i et tilbud, på betingelse af, at jeg skiltes i venskabelighed fra J. Lauritzen.

Da A.P. Møller gerne skulle have svar hurtigt, og jeg jo heller ikke kunne blive længe i København, måtte en opsigelse til Lauritzen finde sted straks, og jeg henvendte mig først til prokurist *V. Abildgaard*, som var chef for østersøafdelingen, og forelagde ham situationen. Han sagde straks, at det tilbud skulle jeg acceptere, og at han gerne ville forberede jordbunden hos Knud Lauritzen. Det gjorde Abildgaard meget venligt, så da jeg senere kom ind til KL, som han kaldtes, var alt klart og jeg kunne gå tilbage til A.P. Møller og sige, at jeg kunne skilles fra Lauritzen i den ønskede venskabelighed og gerne ville acceptere tilbudet om at begynde i A.P. Møller fra den 1. juni 1949. Knud Lauritzen var så venlig at sige, at han var ked af, at jeg ville forlade rederiet, for de havde regnet med mig fremover, men de ville heller ikke stå i veien.

Det gjorde Knud Lauritzen bestemt heller ikke, da han skrev en meget rosende udtalelse om mit virke hos J.Lauritzen.

Jeg mødte senere Knud Lauritzen flere gange i Danmarks Rederiforening's selskabelige klub "Rederklubben" og havde mange samtaler med ham, som jeg havde stor respekt for.

Afsluttende Bemærkninger

Fra 1949 og indtil pensionering i 1985 var jeg ansat i Rederiet A.P. Møller, bl.a. med udstationering som chef for organisationerne i Thailand og Japan 1956-1963, og siden hjemkomsten fra Østen som chef for forskellige afdelinger på hovedkontoret.

I de 50 år, jeg har virket for den kommercielle skibsfart, har jeg kunnet se udviklingen fra "pen og blækhus" til edb, ikke

mindst inden for det regnskabsmæssige område, men også inden for de sidste ca. 15 år inden for linieområdet, hvor det i dag ville være umuligt at drive en rationel containerlinie uden bistand fra edb. Jeg har set overgangen fra de små regnemaskiner, som man stillede tal på og derefter drejede rundt – de såkaldte "snurrebasser" – til de moderne elektroniske maskiner, og det samme gør sig gældende inden for skrivemaskineområdet, selvom jeg stadig sværger til en gammeldags rejseskrivemaskine, hvor på dette manuskript blev skrevet med tofingersystemet. Jeg har også set overgangen fra de langsomme telegrammer – ELT, NLT (Night Letter Telegram), kodetelegrammer i mange forskellige koder – til et moderne telex-system, som gør hurtig kommunikation effektiv. Og jeg har set udviklingen inden for telefonvæsenet, hvor jeg husker fra begyndelsen af 50'erne, hvor svært og langsomt det var at få en samtale igennem for eksempel fra Karachi eller Bombay til København, og til dagens selvalg til næsten alle steder overalt på kloden.

De unge i dag er langt bedre uddannede end vor generation var, til at møde dagens krav. Til gengæld nok også mere krævende og knap så trofaste over for deres ansættelse, end vi var i min generation.

Men også de unge bliver stillet over for mange forhold, hvor kun erfaring tæller. Samspelet mellem de ældre og de unge er derfor efter min mening fortsat af den allerstørste betydning for at ikke kun dansk skibsfart – og også andre erhverv – kan overleve. For selv om den teknologiske udvikling har givet den ny tid så mange friske impulser og nye ideer, så er der dog næppe meget,

der kan stå mål med årelang erfaring. Erfaring, som i ikke så få tilfælde er høstet, eller vunden, på basis af begåede fejl.

Dansk skibsfart er påtvungen megen konkurrence fra en række landes side, som ved lovgivning søger at dirigere søværts transporter ad landets eget flag uden skelen til, hvad der er den billigste og mest praktiske måde at få transporteret varen på, og gennem subsidier af den ene eller anden art.

Inden for dansk skibsfart har parolen altid været "Frihed på havet", og Danmark

kan med rette være stolt af at have efterlevet dette princip. Mindre end 10% af vort lands søværts transport foregår under Dannebrog, så vi kan med fuld ret prædike vor sag.

Dansk skibsfart bør have fuld frihed til at vise Dannebrog overalt på de Syv Have, og i enhver lille som stor havn i alle kroge på vor klode. Dansk kunnen, og dansk service inden for vort tusindår gamle traditionelle erhverv, skal frit have lov at medvirke til at festre udvidet samhandel mellem verdens nationer.

The Memoirs of a Shipping Man 1936-1949

Summary

From 1936 to 1939 Christian Lund was a trainee with the Dansk-Fransk Dampskibsselskab, a medium-sized shipping company owning 10 ships, and also acting as a chartering agent, so he gained a lot of experience in commercial shipping during his 3-year apprenticeship with the firm. Then followed compulsory military service in the Royal Danish Navy on board the Battleship "PEDER SKRAM", which on April 9th 1940 was off Frederikshavn and ready to go into battle against the invading German forces, but no action took place because of the Danish surrender. After demobilization Christian Lund was employed by the J. Lauritzen shipping company, being stationed in Finland in 1942 and again in 1947-49. In 1943 he was stationed in Spain, but the developments in the

resistance movement in Denmark caused him in August 1943 to report to the British authorities in Spain. From here he then had an exciting passage to London which lasted over three months. First he was smuggled over the border to Portugal, and then he was sent by ship via Gibraltar to England. In London he was assigned to Nortraship – The Royal Norwegian Shipping and Trade Mission – which administered all Norwegian merchant ships.

From 1949 until his retirement in 1985 Mr. Lund was employed by the A.P. Møller company, where among other posts he served as General Manager of the Mærsk Line offices in Thailand and Japan from 1956 to 1963.