

## N.O. Kiil: Under sejl til Antipoderne

*Ole Kiil, der som krigssejler gjorde tjeneste i den amerikanske handelsflåde, skrev i årbog 1993 om konvojsejlads. Da hans fortid også omfatter langfart med et af de sidste store sejlskibe, bringes her hans beretning om en rejse fra London, syd om Kap det Gode Håb til Seychellerne i det Indiske Ocean, og derfra til New Zealand. Herfra måtte han, efter et fald ned i skibets lastrum, gøre den lange rejse hjem som passager om bord på den engelske liner RANGITIKI.*

En fornem angelsaksisk dame skal engang efter sigende have indprentet sin datter følgende tre læresætninger til trøst og opmuntring i svære tider - always remember my dear:

You are an English woman  
You were born in wedlock  
You are on dry land

Jeg skal ikke komme nærmere ind på de to første sætningers værdi, men vil nøjes med at fastslå, at der i min brogede tilværelse har været perioder, hvor jeg afgjort ville have foretrukket at være "on dry land".

Efter et år som dækslev i Nord- og Østersøfart med J. Lauritzens damper JOHANNE kom der i sommeren 1936 besked fra rederiet om, at der nu blev lejlighed til at komme ud på det rigtig dybe vand, for at aftjene den obligatoriske sejlskibstid om bord i en af de allersidste store langfartssejlere, en

finsk 3 mastet bark, der lå i London og losede en hvedelast fra Australien.

Programmet for de næste 12 måneders rundrejse lød således: Afrejse fra London i ballast, rundt om Kap Det Gode Håb til øgruppen Seychellerne i Det Indiske Ocean. Last derfra til New Zealand. Ballastrejse til Sydaustralien og videre derfra, rundt Kap Horn til Nordeuropa med ca. 64000 sække hvede, som efter sigende skulle kunne dække forbruget i et par dage hos Londons bagere og brødfabriker.

Meddelelsen fra rederiet kom medens vi lå i Helsingfors, og planen var at ommønstring til det nye skib skulle foregå på Themsen, hvor vi skulle losse i Gravesend. Min jævnaldrende makker på JOHANNE, Ove Christensen, senere kaptajn i rederiet A.P. Møller, var blevet tildelt samme skæbne. Med vort habengut i køjesæk drog vi fra Gravesend op til London og fandt med noget besvær vort mål i Royal Victoria Dock - det var i sommeren 1936.

Ingen af os havde nogensinde set et stort sejlskib på nært hold, så det første møde blev ikke så lidt af en overraskelse. Indtrykket var både imponerende og skræmmende - et langstrakt sortmalet skrog med en vældig sidehøjde, galionsfigur og et mægtigt bovspyd forude. Med stor betænkelighed skelede vi til de tre master, der, med deres

WINTERHUDE til ankers, under klargøring til udrejse. Den ringe dybgang viser, at ballasten endnu ikke er indtaget. *The WINTERHUDE at anchor, being prepared for departure. Her light draught indicates that the water ballast tanks remain to be filled.*

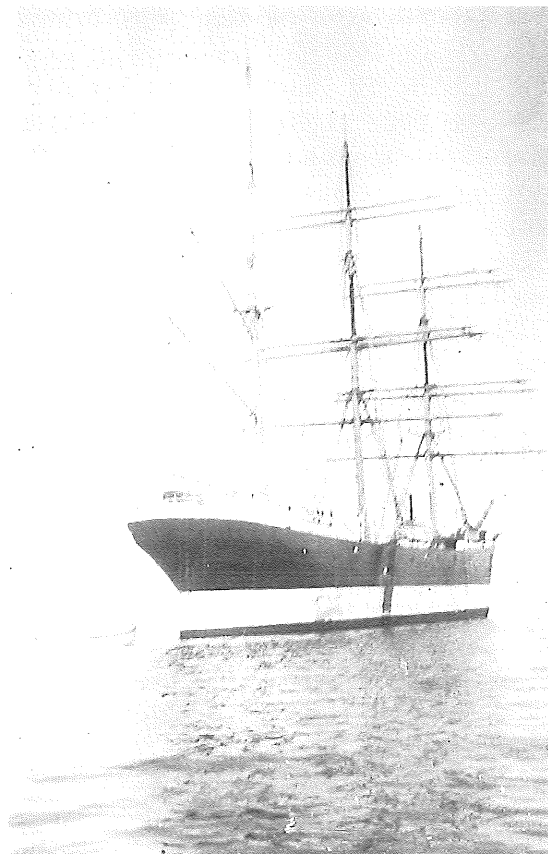
virvar af stag og barduner, tov og taljer, ragede op i Rundetårns højde. Kunne vi nogensinde lære at finde rundt i et sådant system, og tilmed i storm og buldrende mørke? Hvad med et fald fra en af disse master? Den visse død, eller i bedste fald brækkede arme og ben? Mest lyst havde vi til at trække os diskret tilbage, men det duede heller ikke - terningen var kastet!

Fra min far, selv gammel Kap Horn sejler, havde jeg hørt en del om en gammeldags langfartskudes indretning og totale mangel på moderne bekvemmeligheder:

Intet fremdrivningsmaskineri - total afhængighed af vind og vejr ingen elektricitet ombord - ingen radioforbindelse med omverdenen - ingen mulighed for tilkaldelse af hjælp fra land eller andre skibe.

Hårdt slid - ensformig kost - vandrationering - ubekvem logi - ingen opvarmning - koldt og vådt - til andre tider stegende hede.

Tre larmende dampspil sendte slæng efter slæng af hvedesække ud over siden, da vi nærmede os, og en høj, tynd skorsten mellem de to forreste master udspyede kulsort røg. Hvad var dog det? Var der alligevel maskineri om bord? Ja, det var der faktisk. En kulfyret donkeykedel leverede damp til lossespil og ankerspil, men vi fandt senere ud af, at denne bekvemmelighed kun stod til rådighed ved land og den første dag i søen. Når skibet gik under sejl, foregik det tunge



halearbejde med dampens hjælp, derudover beroede alt på armkræfternes indsats i gangspil, fald og braser.

Om skibet fandt vi efterhånden ud af følgende: Bygget 1898 i Bremerhaven, grønmalet fuldrigger til rederiet Rickmers' Kinafart. Oprindelige navn MABEL RICKMERS, senere navneforandring til WINTERHUDE, en bydel i Hamburg. Efter 1. verdenskrig afleveret som skadeserstatning til Frankrig, og kort tid derefter solgt til Finland til brug i hvedefarten Australien-Nord-europa.

Skibets lasteevne var 3250 tons, brutto-tonnagen var 1980 tons, ret så anselig for et rent sejlskib. Til sammenligning kan nævnes vore egne skoleskibe: DANMARK og GEORG STAGE på henholdsvis 777 og 298 tons, og den tremastede skonnert FULTON på 100 ts.

Det vil nok forbavse mange at høre, at en stor langfartssejler kunne klare sig med en så lille besætning som kun 19 mand i alt, bestående af kaptajn, to styrmænd, sejlmaker, tømmermand, donkeymand, hovmester, kok samt de menige dæksfolk. På det langstrakte trædæk, der virkede som en fodboldbane, kun brudt fra for til agter af et enkelt dækshus og tre mindre luger, kom vi da heller ikke til at gå i vejen for hinanden, når skibets arbejde, ved dag og ved nat, skulle udføres.

Vindkraft, som atter er kommet på mode i vore dage, har fascineret mig fra min tidligste barndom, hvor jeg var på sommerbesøg hos familie i Vendsyssel. Hver gård havde dengang sin egen vindmølle, der passede fint ind i landskabet. For de bombastiske nutidsmøller er jeg knap så begejstret.

Vindkraften, der blæser over havene, har i århundreder været til såvel fredelige som ufredelige formål. Sejlskibe blev anvendt til sørøveri, slavetransport, krigeriske erobringstogter og andet slemt. På vort nye skib forventede vi vindkraften anvendt på fredelig vis, men særlig fredeligt virkede det dog ikke, når de svensktalende ålændinge, kaptajnen og hans to styrmænd var i krigshumør - så talte de med store bogstaver, for at sige det på en pæn måde.

Forude under bakken var der to lukafer med seks køjer og et spisebord i hvert til styr-

bord og bagbord vagter, og her blev vi installeret. Ålændinge og fastlandsfinner dannede flertallet, hertil kom to angelsaksere og tre danske.

Et af vore første jobs om bord blev fejning i lastrummene, hvor Cockney-havnearbejderne var i færd med at fjerne de sidste lag sække af Australiens gyldne hvede. En kornførende langfartssejler er et rent eldorado for rotter, som det aldrig lykkes at udrydde. På de månedlange rejser lever og formerer de sig uforstyrret i skibets dyb, under de bedst tænkelige ernæringsforhold. Med næsten tomt lastrum var freden nu forbi for denne gang. Rotterne myldrede mellem benene på os, men med tilsnørede bukseben havde vi sikret os mod at få en forvildet rotte op, hvor den ikke hørte hjemme.

Vi vænnede os efterhånden til at betragte disse ubehagelige dyr som skibets naturlige tilbehør. Der herskede et rimeligt modus vivendi - vi tolererede rotterne så længe de holdt sig fra vore lukafer - hvis ikke gik vi til modangreb med krig på kniven og hjælp fra vor angorakat, der ikke frygtede nogen rotte, uanset dens størrelse. Jeg vågnede en nat ved at en rotte løb op ad min krop. Et arrigt spark ramte desværre ikke rotten men køjesidens massive træværk, med en blå storetåsnegl til følge.

Skibet blev, inden den forestående lange rejse, gjort søklar ved ombordtagning af diverse fornødenheder. Her spillede provianteringen en vigtig rolle. Hvorledes kunne man klare sig i tropevarme uden selv den ringeste form for køleteknik? Svaret måtte være saltmad og konserves. Til hverdag og fest. Om bord blev bragt mange tønder med nedsaltet okse- og svinekød, klipfisk og spe-

gesild. Kasser med fersk konservereskød og tørrede frugter, sække med ris, ærter og bønner samt mel til brødbagning. Fire levende grise kom på plads i grisehuset på fordækket. Tidlig morgen-udmugning og fodring blev på skift udført af de yngste om bord, så også på dette område har jeg en alsidig uddannelse bag mig, men det berettiger dog ikke til opnåelse af landbrugets grønne kort. Jeg har ikke søgt om dispensation.

Det ramsalte oksekød, som var en nødvendighed, men ikke en yndlingsspise, blev i engelske sejlskibe kaldt "salt horse". Udvandingen skete i havvand i et såkaldt rationsfad - på engelsk "the harness cask" - med andre ord seletøjstønden. Rygtet ville vide, at nedslagning, partering og nedsaltning af gamle udslidte krikker foregik så skødesløst, at stumper af seletøjet kunne ryge med i købet og senere dukke frem fra tøndens bund. Et engelsk smædedigt herom taler sit tydelige sprog:

Old horse-old horse-what brought you here?  
From Sacarap' to Portland pier  
I carted stone for many a year.  
I labored long and well, alack,  
'till I fell down and broke my back.  
They picked me up with sore abuse  
And salted me down for sailors' use.  
The sailors they do me despise,  
They pick me up and damn my eyes,  
They eat my flesh and gnaw my bones  
And throw the rest to Davy Jones.

Heller ikke ålændingene eller de øvrige svenskfinner brød sig om det salte kød, som de kaldte buffelkött.

Vi begyndte nu at skele efter den altafgørende vindretning. Ville den arte sig så gunstig, at vi kunne nå ud i Atlanten gennem den Engelske Kanal, eller blev vi tvunget til den længere vej op gennem Nordsøen og ud nord om Skotland? En dag gled vi så ned ad Themsen gelejdet af to bugserbåde, uvidende om hvad Gustaf Holm, vor skipper med bowlerhat, i daglig tale kaldt gubben, havde besluttet sig for. Desværre blev det Kanalen. Ved Dungeness, efter mørkets frembrud, blev vi sluppet løs og gik under sejl, en tung og slidsom proces, helt ukendt for os nybegyndere, der med hjertet i halsen blev beordret til vejrs for at kaste de brede råsejl los og overhale gårdingerne. Piskende regnbyger satte ind sammen med stormende kuling stik imod, så den kommende uge blev et sandt mareridt for alle, og først og fremmest for nybegynderne. I den fløjtende og hylende modvind måtte vi møjsommeligt krydse os frem mellem den engelske og den franske kyst, hvilket medførte stagvendinger i det uendelige. Vendes skulle der ved hvert vagtskifte, og i snævre områder desuden midt på vagten. Det betød alle mand på dæk hver gang efter et par timers urolig søvn, hvor man, under skibets stærke krængning, nærmest stod op i køjen, tilmed dyngvåd af regn.

Efter få dage var nybegynderne nærmest sanseløse af træthed og mangel på søvn, men her hjalp ingen kære mor. Hvad var det dog for en galej, vi havde vovet os ud på? Hvem der dog bare var blevet hjemme "on dry land".

Når man under kryds mod vinden er ved at komme for tæt på land, må skibet vende, og det kan ske på to måder; stagvending el-

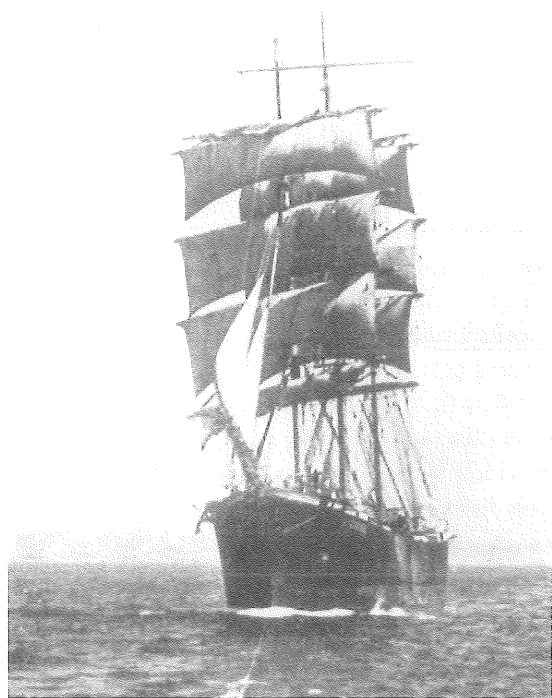
ler kovending (i fagsproget kaldt at halse). Ved en stagvending bringes skibet til at vende mod vinden, hvorved det nok mister fart og driver noget af, men ret så hurtigt går det atter over stævn, på den modsatte bov, uden større distancetab. Ved en kovending lader man skibet falde af for vinden, som man derved undgår at få ind forfra, men under denne manøvre gennemsejles en større bue, der driver skibet tilbage i den uønskede retning. Følgelig foretrækkes en stagvending, omend den i kuling er hård ved materiel og mandskab. Noget andet er, at de fleste store sejlskibe slet ikke formåede at stagvende, men for WINTERHUDE og dets søstre, var der ingen problemer. De havde

desuden den fordel at være udrustet med hånddrevne brasspil, hvis sindrige tromler og wiresystem lettede arbejdet ved samtidigt at hale ind i den ene side og slække i den anden.

De utallige stagvendinger, vi kom til at opleve i den Engelske Kanal, foregik efter følgende opskrift, når de skete midt på vagten, ved dag eller nat: Døren til frivagtens lukaf blev revet op, og en stemme brølede: "Tre vissel"! Alle lynhurtigt ud af køjerne og på med et par bukser. Næsten samtidigt lød der agterfra tre manende, langtrukne fløjt; ordren til frivagten om øjeblikkeligt at tørne til, for sammen med vagten at give storsejlet op som forberedelse til vendingen. For at bringe det stive, våde og tunge storsejl op under råen, måtte der i takt og med alle kræfter hales skiftevis i gårdinger og givtove, under 1. styrmands højrøstede kommando, der ikke var til at misforstå. At skulle holde ballancen på et regnglat, skrånende og duvende trædæk gjorde ikke sliddet lettere.

Med seilmager, tømrer og donkeymand løb 1. styrmand nu forefter for at være klar til håndtering af fok og forstagssejlene, og 2. styrmand agterud med resten af flokken til halvdækket, hvor kaptajnen ("gubben") stod klar til at lede selve vendingen.

Efter ordre har rorgængerer styret ned for fulde sejl, for at give skibet bedre fart, og



Der sættes sejl ved rejsens påbegyndelse. Skibet kan nu klare sig selv, og slæbewiren til den foran liggende bugserbåd kan kastes los. *Getting under sail outward bound. The vessel will soon be on her own, casting off the towing wire from the tug lying ahead.*

råbet fra agter til for lyder nu: "Klar til at vende", efterfulgt af "gubbens" høje råb: "I læ"! Roret lægges ned. Forude slækkes fokkeskøde og forsejlsskøder af, og agterude hales mesanen midtskibs for at lette vendingen, der nu tager fart. Så kommer chokket for nybegynderne: I samme øjeblik råsejlernes luv sider går i vindøjet bryder en ufattelig larm løs. I et tordnende bulder pisker og slider de mange hundrede kvadratmeter svært hampedug i sejlernes skøder, hvis kæder hamrer og tærsker på de drønende stålræer. På bakken er folkene i livsfare. Også forsejlsskøderne pisker vildt, og deres tunge blokke flyver i luften og truer med at knuse hovedet på enhver, der ikke tager sig i agt.

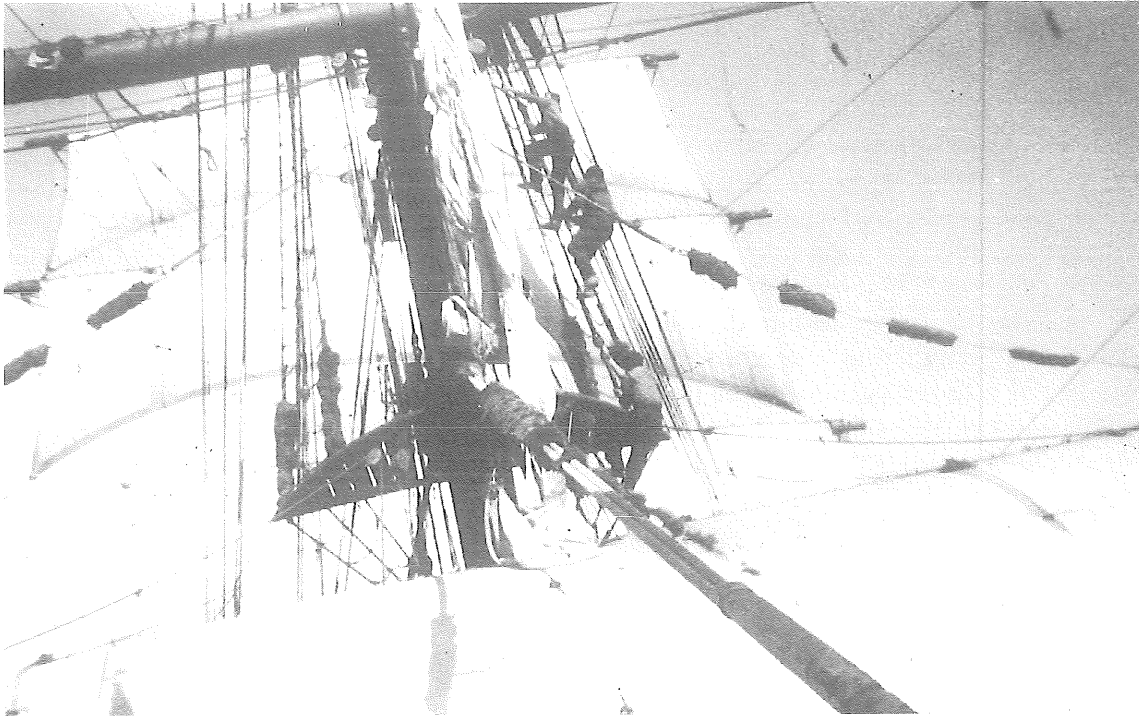
Masterne er under et enormt pres, kun støttet af for- og mellemstagene. Ramler det hele mon ned i hovedet på os? Når vinden kommer ret forind på de nu bakkede sejl lyder det: "Agterhal"! Bremsen på stormastens brasespil løsnes, og i rasende fart svinger ræerne rundt, med wirer og tove fløjtede gennem deres blokke. Næste ordre lyder: "Forhal", og alle løber til fokkemastens brasspil. Her kommer de bakkede råsejl dog ikke rundt af sig selv, men må hives rundt med spillet. Det værste er nu overstået, men tilbage er at sætte storsejlet igen, og at bringe mellemstagejl og mesangaffeltopsejl over på den rette side. De mange tove, der har været i brug, flyder overalt, og de klares op, for at være på plads til næste vending. Forinden er frivagten dog sendt af vejen for at få lidt søvn inden næste vagtskifte. Vagten klarer selv et justerende hal på braserne til under- og merseræer, som har været slækket lidt af under vendingen. Med øgende

fart skyder skibet nu frem mod Kanalens anden kyst.

Nok om det - lysere dage lå forude. Ved Lands End havde kulingen raset ud og blev afløst af en blidere, gunstig vind, der gav os mulighed for at sætte sydvestlig kurs mod ækvator. En velsignet kontrast - Med agterlig vind herskede der nu en velgørende stilhed om bord, intet larmende maskineri, kun en sagte brusen fra stævnen og en svag røg fra kabyskorstenen. Livet begyndte sin daglige gang, vagt om vagt, med styring og udkik, rengøring, bakstørn, sejlsyning, tømrerarbejde og smedearbejde i de respektive værksteder. Skibet var i søen en selvhjulpen enhed.

Et særligt kapitel om bord i en langfartssejler er ferskvandsbeholdningen. Vi forlod London med 50 kubikmeter drikkevand i skibets tanke og ca. 5 m<sup>3</sup> vaskevand i en dæks-tank forude. Da rejsens varighed afhang af vinden og vejrguderne, var drikkevandet rationeret og pumpen spærret med en hængelås. Hver morgen blev der, under den vagthavende styrmands opsyn, oppumpet fire pøse ferskvand til kabyssen, og en pøsfuld til hvert 6-mands lukaf. Vaskevandet måtte vi selv administrere, men også her skulle der udvises sparsommelighed for at undgå, at tanken løb tør. Beholdningen blev, når muligt, suppleret med regnvand, som - især nær ækvator - kunne samles i store mængder ved afløbet fra halvdækket, der i forvejen var skrubbet omhyggelig rent.

Meget kunne berettes om den meget enkle hverdag i søen, hvor det eneste energiforbrug var kullene, der brændte i kabyssen under kokkens gryder og lampeolien til lanternerne og den indendørs belysning. Da



der ingen radio fandtes på skibet, var vi totalt afskåret fra forbindelse med omverdenen og dermed helt uvidende om, hvad der foregik på landjorden. Ingen lægehjælp kunne tilkaldes, og gik det galt, havde vi kun gubben og hans medicinkiste at sætte vor lid til. Nybegynderne var altid, i de første måneder plaget af bylder fremkaldt af den salte uvante og vitaminsparsomme kost. Ingen blødsødenhed. Da jeg engang bevægede mig lidt ubehjælpsomt på grund af en smertende byld på den ene arm, fik jeg til trøst af 2. styrmand en hånlige bemærkning om, at jeg så ud som en vingskjuten kråka.

Bekendtskabet med nordost-passaten, som vi fangede nogle hundrede sømil syd

Skibet befinder sig i en let passatbrise under sydligere himmelstrøg. Gamle, solblegede skånesejl afløser her de kostbare, svære stormsejl, der ikke må skørnes af sollyset. *Under southern skies with light winds the old sunbleached trade-wind sails are bent. For a time they replace the valuable storm sails, stowed away to be protected from the decaying effect of the tropical sunlight.*

for Kanalen, blev en behagelig oplevelse. Her havde vi kronede dage i solfyldte dagtimer og stjerneklare nætter, drevet frem med god fart af en brise så konstant, at man sjældent behøvede at røre et tov. De svære, nye stormsejl, som ikke måtte mørnes af sollyset, var udskiftet med gamle, lappede passatsejl, som dog var stærke nok under disse mindre krævende forhold. Vi oplevede det

traditionelle besvær med at komme igennem stillebæltet, som i ækvatorområdet skil- ler de nordlige og sydlige passatvinde fra hinanden. Det var igen noget af en prøvelse, hvor skibet kunne ligge dødt på samme sted i komplet vindstille omgivet af kulsorte regnskyer, torden og knitrende lyn og ikke sjældent truende skypumper. Intetsteds kan det regne som der, men det satte gang i tøjvaskeriet og vor tank forude blev fyldt til randen. Vinden, når den var der, var meget ustadig, og den kunne komme fra alle mulige retninger, skifte hurtigt og atter forsvinde. Ustandseligt måtte der brases og

trimmes sejl, og den sparsomme gevinst pr. døgn kunne være nogle få eller slet ingen sømil.

Selve ækvator nåede vi omsider, og efter gammel skik blev der holdt linjedåb for grønskollingerne, der ikke før havde været over stregen. Det foregik med spøg og skæmt, indsmøring med ildelugtende salver og behandling med ligeså ildesmagende mixturer, og endelig en dukkert i et til for- målet oprigget badekar. Dagen var en fridag med søndagsforplejning, og gubben spen- derede en flaske rom til deling forude.

Syd for ækvator havde vi igen passatvin-

Frivagten slapper af udendørs, med kok og steward på besøg. Mønjepletning på lufrøret viser, at rust- bekæmpelse og malerarbejde foregår. *The watch below (off duty) relaxes outdoors with the steward and cook as visitors. Red lead on the ventilator shows that rust scraping and painting is in progress.*



Matros og donkeymand bag lossespil varmer jern til udsmedning ved brug af feltesse og en ombord frem- stillet blæsebælg. *Sailor and donkeyman at the cargo- winch heating iron with a home made forge and bellows.*







den, der her kommer fra S.O., og det gik atter friskt sydover ad den valgte sejlroute, der tangerede den brasilianske kyst. I virkeligheden gennemsejlede vi en stor omvej, tegnende en bred bue, hvor man iflg. sejl-anvisningerne havde de bedste chancer for gunstige vinde.

I Sydatlanten måtte vi atter have stormsejlene frem, og det var nu for en tid slut med den behagelige varme - også folkene ombord måtte klædes om. Hernede i vestenvindsområdet begyndte de kæmpestore albatrosser at vise sig, kæmpemågerne med to meters vingefang, som i timevis kunne

Vi overraskes i Sydatlanten af en uventet storm, inden passatsejlene atter er bragt af vejen. Et efter et sprænges de med drøn som fra kanonskud. Kun de lette sejl nåede vi at redde. *In the South Atlantic unexpected strong winds ripped the trade-wind sails to pieces before they could be stowed away again. Only the light sails were saved.*

følge os svævende uden en eneste synlig vingebevægelse. En gammel overtro vil vide, at det er druknede søfolks genfærd. For hver albatros var der i hundredevis af de små fornøjelige kapduer. Navnet er vildledende, for det er ikke en due, men en søfugl, der klovner tæt omkring skibet, og som det var

ret så morsomt at betragte, når man havde rortørn ved det mandshøje rat agterude.

Med kurs nu østover mod Kap Det Gode Håb kunne vi nu drage fuld nytte af de kraftige vestenvinde, som hernede blæser året rundt.

Her på den sydlige halvkugle dæmpes de ikke af landstrækninger, så her dannes de højeste bølger i verden. I storm passerede vi den forblæste ø Tristan da Cunha, første gang vi så land efter to måneder i søen.

Sejladsen under disse forhold virkede som en nervepirrende rutschetur i et vildt bjerglandskab. Bølge efter bølge rejste sig agterude i faretruende højde, indhentede os og så ud til at ville knuse os under sin enorme vægt. Dog, som i sidste sekund rejste agterskibet sig og lod de enorme vandmasser forsvinde forefter i et skummende brus med skibet rutschende ned i den efterfølgende bølgedal, der forekom at være uden bund. Nøjagtigt skulle der styres, og det krævede under slige forhold to mand til rors. Mange sejlere er forlist med mand og mus, når de i en agterlig storm er kæntret ved at blive kastet tværs i søen.

Land så vi ikke, da vi rundede Kap det Gode Håb, Afrikas sydligste forbjerg, men vi kunne nu styre nordover mod mildere himmelstrøg og igen skifte sejl. Nordøst for Madagascar nåede vi, efter 83 døgn i søen, rejstens første mål, øgruppen Seychellerne.

Seychellerne, der er en charmerende tropisk øgruppe, blev i 1768 koloniseret af franskmændene, men allerede i 1790 kom øerne under engelsk regime. Ligesom i visse dele af Canada tales der fremdeles fransk på øerne, og de gamle indflydelsesrige familier blev kaldt "les grands blancs". Efter si-

gende skulle de være efterkommere af adelsfamilier, som det lykkedes at flygte fra hjemlandet inden revolutionens guillotine nåede at gøre dem et hoved kortere. Bestyreren på den lille ø, Astove, hvor vi kom til at laste, hed intet mindre end M. de la Fontaine. Om han var en efterkommer af fablernes de la Fontaine blev jeg ikke klar over.

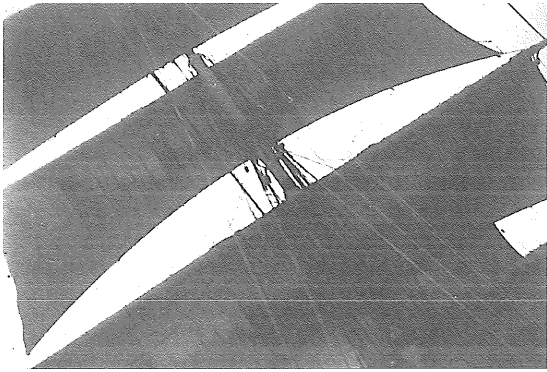
Astove, hvor vi kom til at ligge en hel måned, er en lille tropisk koralø, omkranset af en snehvid strandbred. Viftende palmer spejlede sig i det blå hav og i lagunens spejlblanke vand. I vindsiden brød bølgeslagene skummende over revet.

Et stykke fra land blev vi mødt af hvide og sorte mennesker i en motorbåd, og "gubben" fik anvist en udlagt fortøjningsbøje, hvor vi skulle ligge på åben kyst. Vanddybden var her for stor til, at skibets ankre kunne nå bunden.

En modtagelseskommite bragte os en stor kurvfuld af flotte nyfangede havfisk, skinnende som det pure guld. Også en portion fersk kød blev afleveret hos kokken. Fersk kød havde vi ikke smagt siden Sydatlanten, hvor den sidste gris måtte lade livet, efterfulgt af det uundgåelige stormvejr, på engelsk kaldet "the pig's gale".

Store feinschmeckere var vi ikke, så da Astove-kødet kom på bordet, faldt der en syrlig bemærkning om, at det nok var sejt gedekød, hvad ellers kunne man have på dette afsides sted? Sejt var kødet ikke, og vi erfarede snart, at det var ægte havskildpaddeskød tilmed ad libitum. Astove var en af øerne, hvor havskildpadderne går på land og lægger deres æg, og det var netop højsæson, medens vi var der.

På Astove var sorte sæsonarbejdere igang

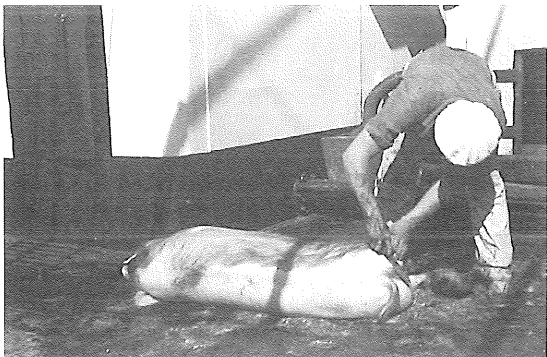


Med stormen agterind gøres der god fart under nye stærke sejl, dog i kraftig slingerage. *Rolling heavily with strong winds aft the ship speeds along under new sturdy sails.*



Et udskiftet sejl under transport til sejlkøjen agterude. *A changed square sail being carried aft to be stowed in the sail locker.*

med at bryde lasten, som vi skulle bringe til New Zealand. Der var tale om en brunlig, jordagtig substans, der støvede ganske forfærdeligt, når det i løs vægt blev styrtet ned i lastrummene. En værdifuld fosfatgødningstype var det, og forekomsten havde længe været en gåde for videnskaben. Efterhånden fandt man frem til, som eneste sandsynlige teori, at det måtte være efterlandskaberne fra myriader af søfugle som,



helt tilbage i istiden, havde levet og klattet her, på samme vis som senere fugleskarer ved Sydamerikas vestkyst. Til held for os var den skarpe lugt forlængst dampet bort i de mellemliggende årtusinder.

For skibets besætning gik dagene her under land med det sædvanlige vedligeholdelsesarbejde, fortrinsvis den trivielle rustbankning; og den knap så trivielle udenbordsmaling. Her kunne man da se, at det pyntede på skuden.

I land var det småt med adspredelserne, ingen biograf, intet værtshus og ingen butikker. For arbejdernes fornødenheder sørgede gødningskompagniet. Man kunne promenerer under palmerne og delikatere sig med kokosnødderne og bade i det glas-

Julegrisen er nedlagt af tømmermanden, og her under forberedende behandling af stewarden. *The Christmas pig expired at the hands of the carpenter and is now undergoing treatment by the steward.*

klare, friske havvand. Hajer var der, men tæt ved land skulle der ikke være nogen fare. En stor oplevelse var det at glide med båd over koralrevene og betragte uendelige mængder af besynderlige fisk og planter i alle tænkelige og utænkelige farver.

Af og til blev vi inviteret til aftenbesøg hos M. de la Fontaine og hans stab. Vi sad udendørs i det vidunderlige vejr, og blev bevertet med et ikke særligt velsmagende hjemmebryg.

Fra Astove skulle vi ikke gå direkte til New Zealand, men først lægge vejen op forbi Seychellernes hovedø, Mahe, hvor udklareringen skulle foregå. Endvidere skulle vi til Mahe bringe Astoves sæsonarbejdere, 100 i alt, som nu skulle hjem til deres familier. På afrejsedagen kom de om bord med deres pik og pak og indrettede sig hvor muligt på dækket eller ovenpå lasten.

Til livets ophold medbragte de tørret fisk, nogle sække ris, og en kæmpestor, trebenet kannibalgryde, der blev anbragt på et tykt lag strandsand, der skulle forhindre, at bålets gløder skulle brænde hul i skibets trædæk. Der blev trængsel om bord, men de lasede sorte mænd var flinke til at give en hånd med, da vi satte sejl og senere, hver gang der skulle brases. Der fandtes ingen fagmæssige skel.

Distancen fra Astove til Mahe var kun nogle få hundrede sømil, som burde kunne tilbagelægges på et par dage, men vinden ville det anderledes. Oftest svag, når den var med os, friskere når den var imod, og iblandt svigtende den os helt i kvælende varme under en brændende tropesol, der gjorde ophold indendørs i vort lukaf til en umulighed. Trædækket over vore hoveder hjalp

lidt, men skibssidens uisolerede stålplader virkede, som var de rødglødende.

Rejsen kom til at vare 17 døgn, og hos vore passagerer blev det smalhans. De prøvede at klare sig så godt de kunne, men måtte til sidst låne af skibets sparsomme proviant og drikkevand. En dag fangede de et kæmpe stort uhyre af en haj, og den dag lød menuen på spidstegt hajkød. Jeg smagte en stump, men var ikke imponeret. Helt tabt humøret havde de medrejsende dog ikke. Om aftenen underholdt de sig selv og os, stående i en stor rundkreds syngende deres vemodige sange akkompagneret af rytmiske håndklap. Sproget var en mærkelig fransk dialekt, svarende omtrent til pidgin English. Lidt fransk havde jeg lært i skolen, så jeg anstrengte mig for at fange lidt af teksten, især til den oftest benyttede, der lød omtrent således: "Ønomæmor, ønomæmor, ønomæmor" - gentaget i det uendelige, monotont til lette dansetrin. Omsider faldt tiøren, hvad de sang var: Un homme est mort - ret så makaber - på dansk: En mand er død. Jeg har siden læst mig til, at der faktisk var tale om gravernes dans, indført i Frankrig af syriske kristne på frankernes tid i middelalderen - (danse macabre, iflg. Gyldendals Nu-dansk Ordbog).

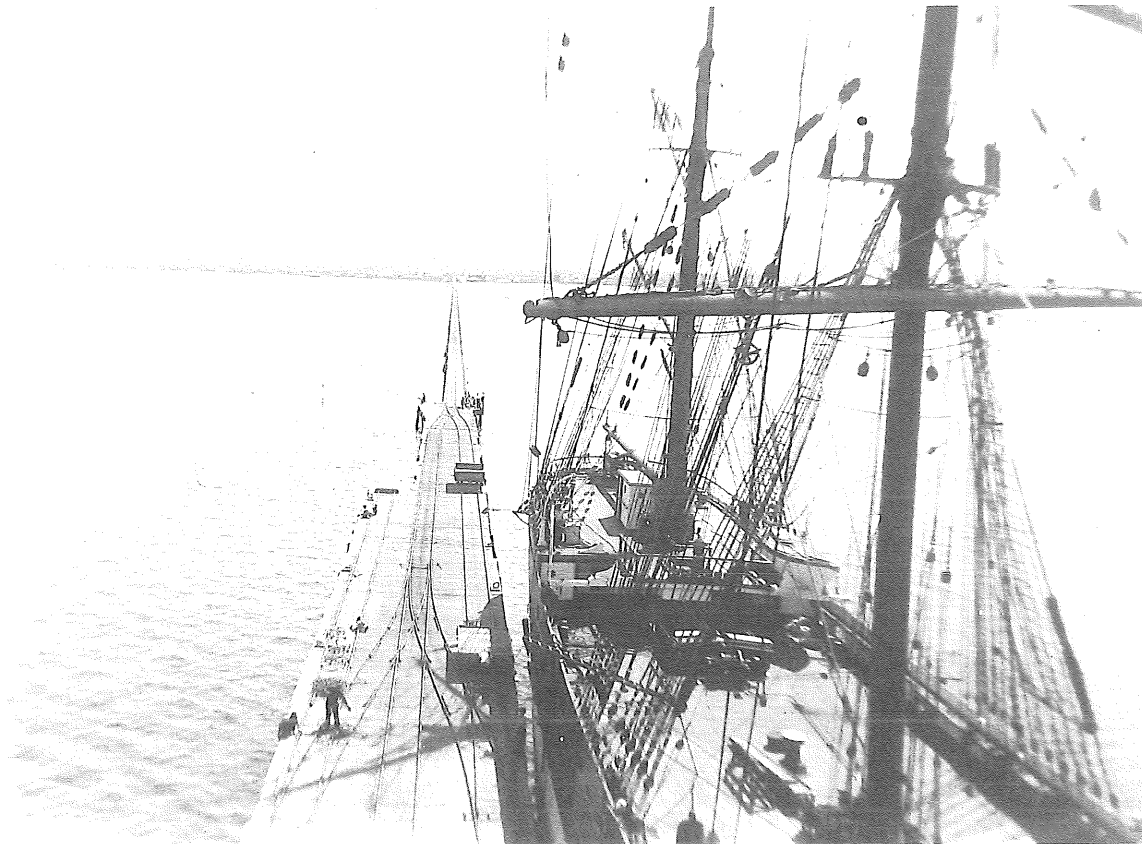
Langt om længe kunne vi kaste anker ved øgruppens hovedstad, Victoria, på Mahe, der er en vidunderlig smuk klippeø, med en grøn og frodig vegetation i dalene og på bjergskråningerne. Her var den længe ventede lejlighed for vitaminhungrende sømænd til at sætte tænderne i friske, saftige grøntsager, citrusfrugter, bananer, mangos, ananas og flere af de andre frugter, som bonden dengang aldrig så. I de tider var der

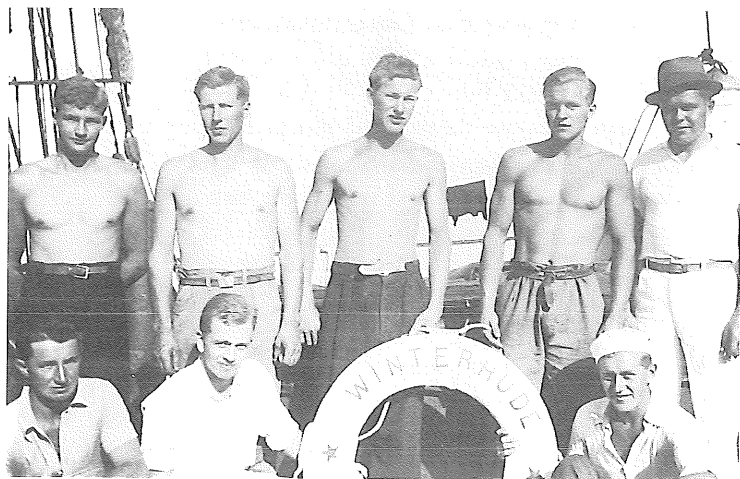
ingen Tjæreborg, Spies eller andre, der kunne sende danskerne på billige ferierejser, så for menigmand, der ville se den store verden, var der kun udvandring eller søfart. I dag er alt nemmere, de eksotiske frugter kan hentes i Irma, og med dem kan man placere sig foran fjernsynsskærmen og ubesværet opleve hele herligheden.

I Victoria skortede det ikke på adspredelsesmuligheder, hverken de gode eller de dårlige, men ret så beskedne hyreudbetalinger lagde en dæmper på gemytterne.

Penge tilovers blev der dog af og til, til at lade sig befordre omkring med en af de meget anvendte rickshaws, en let tohjulet kærre, trukket af en sort mand, der gerne ville tjene en skilling, uanset at der skulle slides hårdt, når det gik opad i de stejle ga-

WINTERHUDE ved pieren i Port Germein efter ankomst til Sydaustralien, klargjort til at indtage en hvedelast. *The WINTERHUDE at the Port Germein pier in South Australia has been made ready for the loading of a cargo of wheat.*





der. Smukt og malerisk var der i byen med et væld af blomstrende buske mellem huse-  
ne og i parkerne. Helt vidunderligt lå ho-  
spitalet, hvor jeg besøgte min makker fra JO-  
HANNE. Han var blevet indlagt og opereret  
for blindtarmsbetændelse, og han kunne  
nok takke sin gud og skaber for, at denne  
skavank ikke var kommet, mens vi lå mange  
tusinde mile til søs.

Skibets ferskvandstanke blev fyldt op, en  
del nødvendig proviant kom om bord, og vi  
fik betalt enhver sit med den sidste rupee,  
som - ligesom i Indien - var den på stedet  
gældende møntenhed.

Skibet var sejlkjart, og da vinden blev gun-  
stig kunne vi lette anker og sætte kursen syd-  
over, tilbage mod vestenvindsbæltet, som  
nu skulle bringe os de mange mile østpå til  
New Zealand. Til den forestående sejlads på  
de stormfulde breddegrader blev der truffet  
de nødvendige forberedelser. Lugernes  
dæksler og presninger blev dækket med  
et lag svære planker fastholdt af ligeså svære

Ungdommelige besætningsmedlemmer fotograferet  
i Port Germein. Forfatteren ses til venstre for red-  
ningskransen. Bendix Christiansen til højre. Han  
har taget flere af billederne vist i denne artikel.

*Photograph taken in Australia of youthful (and useful) crew  
members. The author is to the left of the life buoy, and his  
chum Bendix Christiansen on the right, who deserves credit  
for having taken several of the pictures shown in the article.*

jernkæder. Livliner blev spændt ud fra for-  
til agter for at forhindre, at en enkelt mand,  
eller i værste fald hele vagten, blev skyllet  
overbord i de vandmasser, vi uvægerligt vil-  
le komme til at stifte bekendtskab med på  
det åbne hoveddæk. Passatsejlene blev stu-  
vet bort, og de nyeste og stærkeste stormsejl  
blev slået under. Også vore egne hårdtvejrs  
munderinger, olietøj, kavajer og stortrøjer  
blev fundet frem igen.

Med skibet uden last om bord - på udrej-  
sen fra London - havde dækket ligget højt-  
hævet, sikkert og tørt, men nu forholdt det  
sig ganske anderledes. Nedlastet til maxi-  
mal dybgang forblev der kun en beskeden  
afstand fra vandlinjen til dækket, det såkald-  
te fribord. I hårdt vejr betød det, at "Ras-  
mus" ville blive vor tro ledsager. ("Rasmus"  
var søfolks synonym for søen, når den viste  
tænder - på engelsk: Davy Jones, stammen-  
de fra gammel overtro om at på søen skulle  
visse begreber ikke nævnes ved deres virke-  
lige navn. Ellers ville der komme ulykke  
over fartøj og folk. Den samme overtro var  
også kendt herhjemme, f.eks. på Hirtshals  
kanten, hvor min farfar i sin tid drev deltids  
kystfiskeri).

Vestenvindsbæltet nåede vi, og østover  
kom det til at gå i skummende trav, og i ga-  
lop når vinden meget ofte nåede langvarig

stormstyrke. Når der skulle mindskes sejl eller brases, måtte vi arbejde på dækket med fare for liv og lemmer. Vedvarende bordfyldtes dækket mellem styrbords og bagbords mandshøje skanseklædning. Under rulningerne slyngedes enorme vandmasser dundrende og brusende fra side til side, mens læseportene larmede og spyede søvandet fra sig i kaskader.

Under sådanne forhold er mange søfolk, til tider en hel vagt, blevet skyllet overbord. Halede man i et tov, var det bare om at bide sig fast, når vi blev revet omkuld i den iskolde malstrøm, og en flok i den situation kunne minde om et lignende antal fisk på en line fastholdt af en kæmpes hånd.

Var man på vej for- eller agterover gjaldt det om lynhurtigt at springe op på en af de højtsiddende livliner og der, hængende på maven, afvente øjeblikket, hvor man nogenlunde sikkert kunne komme videre. Det daglige friluftsbad manglede ikke, ja det blev uvægerligt til adskillige, og i løbet af kort tid havde ingen ombord en tør trevl på kroppen, og råkoldt var det. Ingen opvarming i lukaferne, hvor alt drev af væde. At klæde sig af på frivagten tjente intet formål, for også køjetøjet, madras og tæpper, var gennemblødt og klamt. Det var en misereabel tilværelse, så længe det stod på, men vi peb ikke. Vi havde på forhånd vidst, at dette ikke var et liv for tøsedrenge, og havde søfolk før os gennem århundreder kunnet tage det, kunne vi vel også, men stående våd og stivfrossen på udkik kunne man meget ofte drømme sig tilbage til en lun stue, et varmt bad og rent, tørt tøj.

Skibets stående og løbende rigning blev altid forsvarligt vedligeholdt, og der blev ik-

ke sparet på nyt tovværk. Gårdingswirerne kunne dog slides uden at det gik ud over styrken. Det betød bristede ståltråde, hvis skarpe pigge rev vore hænder til blods. I flere uger gik vi med smertende og sviende sår, som det evindelige saltvand ikke ville lade læge. Med den personlige hygiejne blev det så som så - ingen mulighed for barbering eller opfriskning af ansigtet med bare en sjat ferskvand. Mærkværdigvis blev ingen syge, ingen hoste eller snue, men det havde nok sin naturlige forklaring; ingen smitte muligheder som på land, hvor man i myldretidens tog og busser befordres sammen med hostende og nysende folk, der burde være blevet hjemme.

Den barske oplevelse i de såkaldte brave, eller brølende vestenvinde varede fem uger. Vi passerede syd om Australien og Tasmanien, og havde det sidste hårde opgør med elementerne på havet mellem Australien og New Zealand. Vi gik nord om New Zealands nordø, og her kom omsider det fine vejr, der atter forvandlede tilværelsen til det langt bedre. Ren og tør var atter krop, gangtøj og køjetøj, og vandpjaskeriet på dækket var definitivt forbi for denne gang. Med nordøens bjergkæde om styrbord stævnede vi i en mild brise sydover mod landets næststørste by Auckland. Vi var nået til Antipoderne, lidt klogere og lidt mere hærdede, end da vi steg om bord i London. Vore to engelske styrmandselever fik ved ankomsten et veritabelt chock. I tiden, hvor vi havde været afskåret fra den omgivende verdens nyhedsformidling, havde Imperiet fået en ny konge efter at Edvard den VIII var abdiceret. Hele hurlumhejet derhjemme med Mrs. Simpson forekom uvirkeligt og

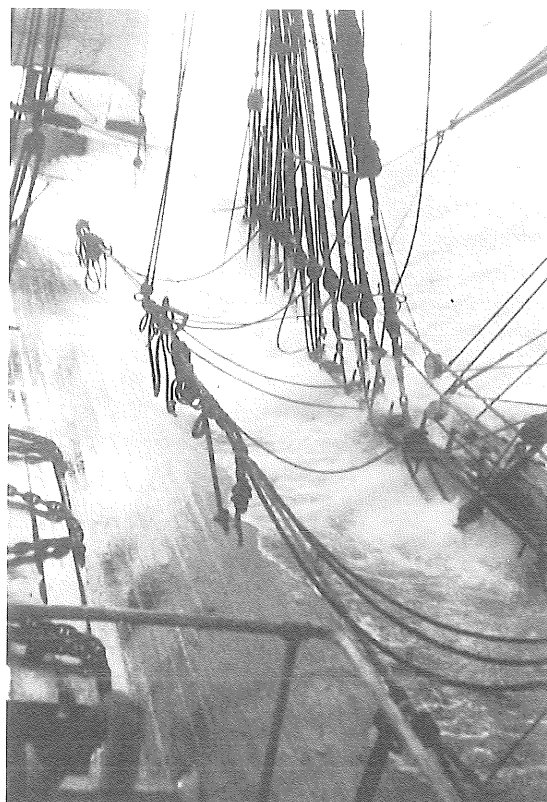
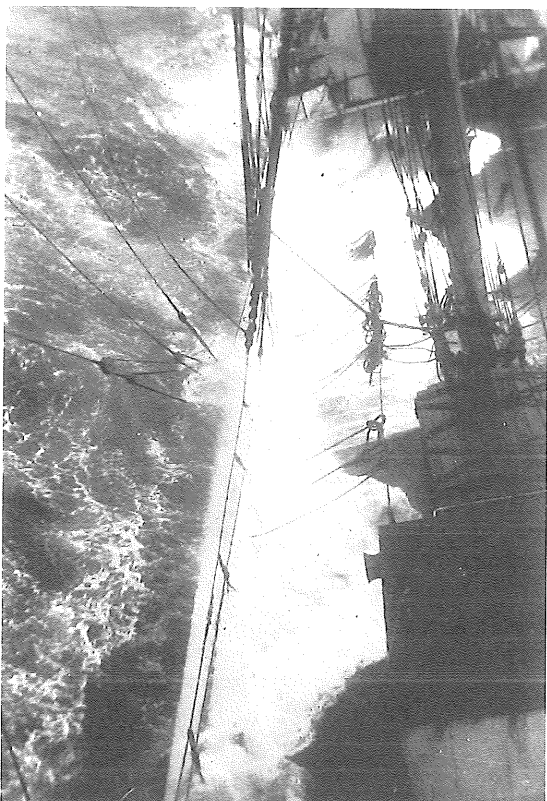
uforståeligt. Nyheden sprang som en bombe.

I Auckland, i et dejligt land med en venlig befolkning, var vi atter tilbage i civilisationen på en behagelig måde. Her var alt hvad man kunne ønske sig, breve med nyheder hjemmefra, aviser, biografer, prismæssigt overkommelige spisesteder, velassorterede forretninger, udflugtsmuligheder i og omkring byen, hvor udslukte vulkaner og

høje bjergformationer skabte et imponerende sceneri. En derboende dansker, ungkarl og tidligere gendarm fra De vestindiske Øer, hentede to af mine skibskammerater og mig til et fornøjeligt weekend ophold på en lille farm, hvor vi for første gang prøvede at plukke appelsiner og citroner fra træerne. Vi følte os godt modtaget på New Zealand - en halv jordomsejling var tilendebragt, men ikke på 80 dage.

Atter i søen, nu med nedlastet skib, i den sydlige halvkugles stormende vestenvindsbælte. *At sea once again, but now with a loaded ship, in the stormy region of the southern hemisphere.*

Skibet kan igen bære storsejlet, hvis skøde ses i det øverste højre hjørne. *The mainsail is set again, with its sheet showing in the upper right corner.*

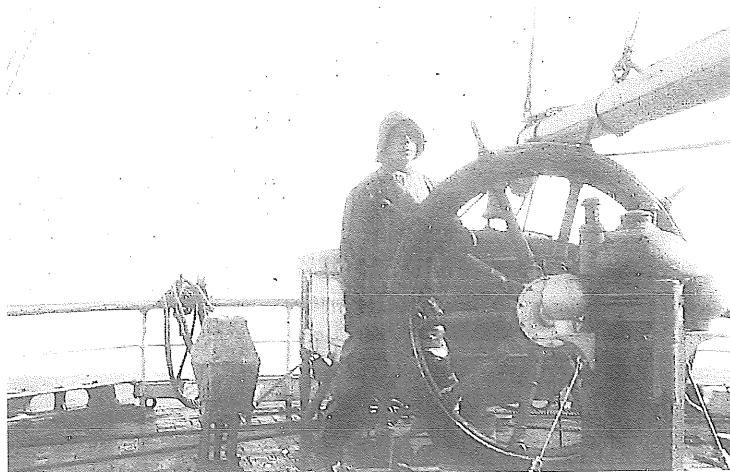




Da skibet var omtrent udlosset kom jeg galt afsted. Det skete, da vi i nærheden havde liggende et stort og flot passagerskib RANGITIKI med to skorstene. Umiddelbart havde dette intet med mit uheld at gøre, men vi havde ofte talt om, hvem der dog kunne være så heldig engang at opleve en rejse som passager, uden pligter, på et sådant tilsyneladende flydende palads, der forberedte sin afrejse til England.

Under fejning i lastrummene styrtede jeg en morgen fra mellemdækket og ned i skibets bund, et fald på ca. seks meter. Et blødt underlag tog det værste stød, men rejse mig kunne jeg ikke, blev afhentet af en ambulance og bragt til hospitalets skadestue og straks indlagt med et konstateret brud på rygsøjlen og anbragt på et plant, hårdt underlag. Den næste dag blev torsoen indkapslet i et gibspanser, der i tre måneder skulle holde brudstedet i ro, medens det voksede sammen. Efter et par uger, hvor jeg skulle ligge helt stille på ryggen, begyndte jeg at komme op og kunne bevæge mig frit omkring. Hospitalsopholdet udviklede sig til at blive en af mit livs bedste oplevelser med flinke medpatienter og et eksemplarisk hospitalspersonale, frie forhold og en fin forplejning. "The matron", den rødhårede syster Ryan stod for afdelingen. Når hun havde fridag spillede musene på bordet, gækken blev slået løs, og der var fest og glade dage indtil næste morgen, hvor Ryan var tilbage - tilpas streng, men retfærdig. I mellemtiden var mit skib afsejlet til Australien, ladende mig i stikken langt fra de hjemlige strande.

I og for sig havde jeg storartede dage. Mit uheld havde været omtalt i de lokale aviser,



Det blæser fremdeles hårdt. Mesanen er halet ind, og bommen står tom. Der skal stadig styres med omhu og gode kræfter. *It is still blowing hard. The spanker is hauled in, leaving the boom empty. Steering must be done with care and strength of arm.*

og det havde haft en overvældende virkning. I besøgstiden, især i weekenden stod køer af udvandrede skandinaver, danske, norske og svenske, med blomster og frugter for at besøge den tilskadekomne unge dansker. Det var aldeles overvældende og rørende. Ved spidsbelastning måtte jeg som en anden audiensgivende monark tildele hver besøgende et begrænset minutantal, for at de sidst ankomnes ventetid ikke skulle blive for lang. Efter besøgstiden måtte jeg så fordele gaverne mellem mine stuekammerater. En ældre dansk skovejer, som var barnløs, besøgte mig regelmæssigt og forsøgte at overtale mig til at blive i landet, men da jeg nu, første gang jeg var hjemmefra, havde været borte i over halvandet år,

ville jeg gerne snart se min familie igen. Det lod sig også gøre.

Sammen med skibslægen fra før omtalte passagerliner RANGITIKI kom mægleren en dag for at få undersøgt om jeg kunne klare hjemrejsen med dette skib. Det syntes at være i orden. RANGITIKI lå nu i Wellington, hvortil jeg rejste med tog og steg om bord sammen med 799 andre passagerer, der, ligesom jeg, skulle med til London på hurtigste vis. Det var en sørejse på 12000 sømil,

Samme solide rat og skibets galionsfigur, der fandt en blivende plads på Bremerhavens Søfartsmuseum, hvor forfatteren genså dem, da han i 1967 havde tjenstlige gøremål hos Rickmers værft, som i sin tid byggede skibet. Signeret af Bertram Rickmers, sønnesøn af skibets bygmester. *The same solid steering wheel and the vessel's figure-head found by the author at the Bremerhaven Maritime Museum in 1967 when he had business with the Rickmers Shipyard, the builders of the WINTERHUDE. The picture is signed by Bertram Rickmers who in 1967 was director of the yard. His grandfather built the MABEL RICKMERS in 1898.*



over Stillehavet, gennem Panamakanalen og sluttelig over Atlanten - 35 døgn i alt.

Min drøm om engang at sejle som passager var gået i opfyldelse, og de første dage gik det da også ganske udmærket. Jeg følte mig privilegeret i et komfortabelt enmandskammer, og måltiderne blev serveret som i en 1. kl. restaurant. Solen skinnede over et blåt Stillehav, og alt var lutter idyl i denne nye fremmede verden.

Underholdning, fornøjeligt samvær, sang og musik, sportskonkurrencer, amatør-optræden og meget andet blev arrangeret, og læsestof var også tilgængelig - hvad mere kunne man ønske?



Oplysninger om Bagejerens Fart med fremmede Nationers Skibe, anførte med Underskrift af Skibets Fører og om muligt attesteret af vedkommende udenlandske Myndighed.

Härmed intygas att  
 sjöman Niels Ole Kiel  
 tjänstgjort i svenska fl.  
 Winterhude en resa från  
 Glasgow, Australien, Europe  
 såsom lättmatros i 6 mån  
 och såsom Matros i 6 mån  
 och 7 dagar eller för o. v.  
 den 25/9 1937 Till och med  
 den 29/9 1938.  
 Gode borg den 29/9  
 1938  
 P. H. H. Gustav Holm  
 Sefälhavare

Helt uventet begyndte denne uforpligtende tilværelse dog snart at virke trivial. At omstille sig fra en travl arbejdsdag til en tilværelse befriet for alle pligter, var ikke så nem, som jeg havde forestillet mig, men heller ikke her var der nogen kortsigtet vej tilbage, og akklimatiseringen lykkedes da også efterhånden, så jeg har senere kunnet se tilbage til denne lange rejse som en ret så behagelig oplevelse, som normalt kun ville være velhavere eller konkurrencevindere beskåret.

Den aktuelle rejse var intet mindre end "The coronation voyage" Prominente personer var med på rejsen til London for at

Forfatterens "intyg", der bevidner, at han på en rundrejse til Australien, efter et halvt års tjeneste som letmatros, blev ommønstret til matros. *The author's certificate of discharge, confirming that on a round trip to Australia he was promoted to able seaman after serving six months as ordinary seaman.*

deltage i kroningsfestlighederne for den nye konge. Også et helt militært detachement, der skulle være med i optog og parader havde vi om bord. Det var sportstrændede, håndplukkede unge mænd, som hver formiddag gjorde eksercits på agterdækket. Nogle var indfødte maorier, som iblandt underholdt os med deres maleriske krigsdanse, hvor modparterne, til stor moro for tilskuerne, skar ansigter og gjorde de frygteligste grimasser mod hinanden.

Rejsen til London forløb godt, jeg rejste hjem via Harwich-Esbjerg, og dukkede op en dag hos mine forældre, frisk og solbrændt. Det var i datidens Danmark et særsyn på en tidlig forårsdag. Rejsen omkring jorden var tilendebragt. Dog ikke på 80 dage, som præsteret af Jules Vernes Phileas Fogg. I 18 måneder eller 547 dage havde jeg været hjemmefra, trodsende elementerne ombord i fire skibe efter tur, M/S ENGLAND bragte mig i en forrygende storm fra Harwich til Esbjerg.

WINTERHUDE, der havde efterladt mig på New Zealand, gik derfra til Port Germain i Sydaustralien for at laste til Nordeuropa, som sædvanligt Falmouth for ordre. Lossehavnen blev Glasgow. Her kom jeg atter ombord i skibet, for at påmønstre til den påfølgende rundrejse, der også gjaldt Australien.

## Note

Som det ses af nogle billeder og deres ledsagende tekst, er ikke alle taget på rejsen, hvorom der er berettet i artiklen. Da der ikke kunne købes mange film for en månedshyre, lånte vi beredvilligt negativerne til hinanden uden smålig skelen til ophavsretten.

As indicated above some of the pictures in the article were not taken on the London-Seychelles-New Zealand voyage but under similar conditions. Negatives were freely exchanged between us as films were expensive.

## Under sail to the Antipodes

### *Summary*

The author, who is a U.S. Merchant Marine veteran of World War II, wrote in the 1993 year-book about his experience in Atlantic convoy sailing. When attached to the J. Lauritzen shipping lines, whose red painted reefers are seen all over the world, he had the rare experience in the thirties of sailing on one of the last deep-water sailing ships, the barque WINTERHUDE, formerly the MABEL RICKMERS. This ship of 2065 register tons belonged to the Gustaf Erikson fleet of big Cape Horners. In the present article the author describes his first voyage under sail from London to the Seychelles in the Indian Ocean, and thence to New Zealand with a cargo of guano. He gives a vivid picture of tacking westwards through the English

Channel in a gale, of life on board en route in weather fine and foul, or becalmed in the doldrums. When in the port of Auckland he had the misfortune to fall into the hold, an accident which necessitated his repatriation as a passenger aboard the British New Zealand Shipping Company's elegant liner RANGI-TIKI on its Coronation Voyage to London in 1937. This 35-day and 12,000-sea-mile long voyage through the Panama Canal completed his tour around the world. He later rejoined his own ship and made a round trip to South Australia for a cargo of wheat. Today a sister ship of the WINTERHUDE, the RICKMER RICKMERS, can be seen as a museum ship in Hamburg, at the St. Pauli Landungsbrücke.