

Ove Kjeldsen: Jordan rundt i 60 år

Ove Kjeldsen var gårdmandssøn, født på Tuse Næs ved Holbæk i 1916. Efter gymnasiet kom han til søs, med rederiet J. Lauritzen og med A.P. Møller, men han tog også, som forberedelse til navigationsskolen, to ture til Australien med barkskibet PASSAT.

Det her aftrykte afsnit af Ove Kjeldsens erindringer, omhandler hans sejlads under II Verdenskrig, først med J. Lauritzen, og derefter og væsentligst som styrmand og kaptajn for Standard Oil of New Jersey, der havde omkring 135 tankskibe registreret dels i USA og dels i Panama.

Da mange af disse skibe havde danske/ skandinaviske besætninger, syntes vi det er rimeligt her på 50 året for Danmarks befrielse at mindes, ikke kun de søfolk der i de år sejlede i den danske handelsflåde, i det der hed inden- og udenfor spærringen, men også de mange søfolk der var forhyret ombord i amerikanske, engelske, svenske, norske, hollandske eller som her Panama registrerede skibe.

Efter at have sejlet på GAMMA tog jeg tilbage til skolen for at færdiggøre min uddannelse. I oktober 1939 tog jeg så den eksamen, der engang skulle gøre det muligt for mig at blive kaptajn. Jeg havde nået målet for min uddannelse. Nu var tiden inde til at forfølge de mål, jeg havde for min karriere.

Sammen med to venner, som blev færdige på Søfartsskolen samtidig med mig, blev jeg ret hurtigt hyret af J. Lauritzen. Vi skrev alle tre kontrakt for to år, og befriede os gladeligt for den byrde at tage svære beslutninger i nær fremtid. Vi kom næsten øjeblikkeligt på lønningslisten, og blev sendt til De Forenede Stater for at gå ombord i danske skibe der lå i New York.

Vi ankom til i New York en lørdag aften, ingen fra J. Lauritzen kom for at tage imod os, men vi indskrev os på et hotel midt på Manhattan. Efter at have fundet os til rette, gik vi på opdagelse i den nye verden, storbyen åbnede for os. Jeg lagde med det samme mærke til, hvor utrolig meget der var at tage sig til i New York. Der var i sandhed noget for enhver, og vi så ting og sager, vi aldrig før var stødt på. Der var stripscener og danselokaler, hvor man kunne danse med en udvalgt pige for 10 cent. Vi besluttede at aflægge besøg i danselokalerne. Jeg købte en drink til den pige, jeg dansede med, og hun mødtes med mig efter lukketid. Jeg tog med til hendes lejlighed i Queens, og da jeg ikke kendte Manhattan for jeg vild på vejen tilbage.

Om mandagen meldte vi os på rederiets kontor og blev af rederiet flyttet til et hotel i Brooklyn. Vi fik også anvist vores skibe den dag. Jeg skulle sejle med S/S TANJA, som vil-

le gå i havn i Mobile, Alabama, to uger senere. Jeg fik valget mellem at tage et fly, et tog eller en bus til mit bestemmelsessted. Af en eller anden grund valgte jeg at tage en bus.

Busturen var en helt ny oplevelse for mig. Så snart vi nåede Virginia annoncerede chaufføren: "Alle farvede, tag plads i den bagerste del af bussen." Det var en skændsel, jeg vidste på det tidspunkt ikke, at der var sådant et system, og var naturligvis lamslået. Alle de steder vi gjorde holdt derefter, så jeg raceadskillelsen i alt fra restauranter til toiletter. Hele ideen med raceadskillelse syntes absurd. jeg var meget pinligt berørt af den overalt, hvor jeg kom hen i Sydstaterne.

Efter ankomsten til Mobile opsøgte jeg straks mit skib, da jeg ikke vidste, hvad jeg ellers skulle tage mig til. S/S TANJA var meget mindre end jeg havde forventet, især af et skib, der drev virkelig international handel. På grund af truslen om krig i Europa, gjorde danske rederier imidlertid deres bedste for at konkurrere på andre markeder.

I Mobile var skibet ved at tage en last ind, der skulle til USA's og Canada's vestkyst. Jeg mødte kaptajnen og skibsofficererne med det samme. Kaptajnen blev kaldt "Proppen" af alle (naturligvis ikke, når han var til stede), fordi han holdt af at drikke sig meget fuld når han var i havn, og han drak kun af flasker med prop. De andre fortalte at han holdt sig fra flasken når han var på havet. Jeg blev tildelt en kahyt midtskibs på øverste dæk bagved kommandobroen. Min tid som tredje styrmand var begyndt.

S/S TANJA var et forholdsvist nyt skib,

men på nogle måder var hun temmelig forældet. Som hendes kulfyrede dampmaskine, der gav hende en tophastighed på kun 12 knob. Det bekymrede mig imidlertid ikke, jeg var alt for begejstret over udsigten til at sejle rundt i De Forenede Stater.

Endelig stod vi til havs: Destination: Vancouver. Da denne by ligger ved Stillehavet, gik rejsen gennem Panamakanalen. Det var en stor oplevelse, og det havde samme høje prioritet som turen over Ækvator, skønt vi ikke gjorde andet end at feste en smule for at fejre det. Da vi nåede Vancouver Island, var vi nødt til at navigere skibet gennem de snævre vande, der omgiver byen. Vi skulle ifølge loven bruge en lods til opgaven, og så snart vi var i indenlandske farvande, overtog han kommandoen. Medens vi ventede på at gå ind i havnen drak lodsens og kaptajnen sig fulde, heldigvis blev lodsens hurtigt ædru igen, og førte os ind. Men jeg har på fornemmelsen at han jævnligt fik "en kæp i øret" på udenlandske fragtskibe.

Det tog nogle dage at tømme lasten i Vancouver. Vi blev natten over efter at have losset, men da vi var klar til at forlade Vancouver mod Portland Oregon, stod det klart at kaptajnen havde moret sig lovligt meget i land. Som øverstkommanderende var det imidlertid hans ansvar at føre os fra kajen, så med mindre han af egen fri vilje opgav sin kommando hang vi på ham.

Da vi lagde fra kaj stod kaptajnen på den ene side af broen og havnepiloten på den anden. Jeg selv var på broen og betjente maskintelegrafens. Proppen gav mig ordre til at bevæge telegrafens agterud (fremad), jeg lagde imidlertid mærke til at vi stadig var fortøjet, og nægtede at udføre ordren, idet

jeg gav ham besked om min iagttagelse. I stedet for at lytte blev han gal i skralden, kom selv over og hev i telegrafhåndtaget. Fortøjningerne sprang midt over, det gik op for havnepiloten at kaptajnen ikke var istand til at føre skibet, og han nægtede at sende det afsted. Vi vidste at den eneste løsning var at fjerne kaptajnen fra broen. Det var helt og holdent en skammelig forestilling.

Vi fortsatte ned langs kysten og tilbage gennem Panamakanalen mod New York, hvor vi skulle tage last ind til Sydamerikas vestkyst. Der var 8 eller 10 skibe der sejlede på den rute. Efter en lang tur, der dækkede hele den amerikanske kyststrækning, ankom vi til New York den 10. januar 1940. Vi gjorde knap nok holdt for at puste ud, men lastede gods, som omfattede alt muligt fra biler til rulleskøjter. Bilerne blev sat på dækket, mens vi havde specielle rum til andre varer så som alkohol og vin.

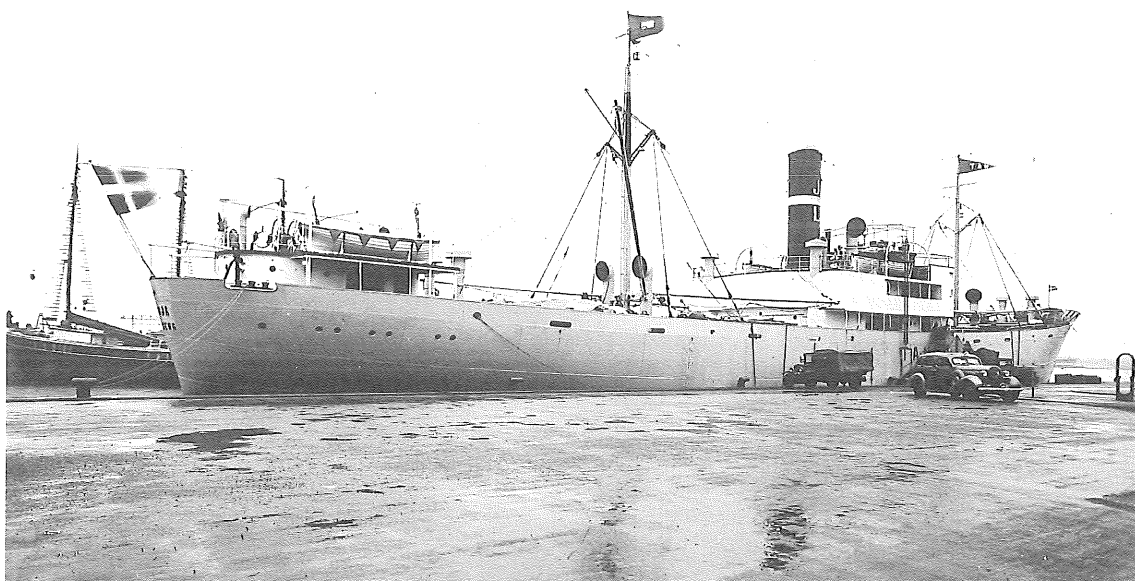
Under vores ophold i Sydamerika besøgte vi femten havne. Det var en vild tur. Det første stop var Buenaventure i Columbia. Vort sidste stop skulle være Valparaiso. Vi ankom til Buenaventure om natten og tog en lods ombord til at føre os op ad den smalle flod, hvor man absolut ikke sejler stille og roligt. I nattens mulm og mørke ramte vi nogle små fiskerbåde, men den lokale lods havde ingen medlidenhed, han skreg: "Til helvede med dem!" Og mumlede så: "Dumme bønder . . ."

Vores kaptajn var mere medfølende. Han forlangte, at vi vendte om og samlede de skibbrudne op, men lodsens nægtede. hvad kunne vi gøre? Vi havde mere brug for ham end han for os. Sydamerika var et aldeles uforudsigeligt sted dengang.

Efter vores ankomst ved midnat lossede vi bilerne og fortsatte videre med det samme. Vi bevægede os med en hastighed af omkring to havne om dagen. Somme tider kastede vi anker og lossede over i pramme i stedet for at lægge til kaj. At losse over i pramme kunne være meget risikabelt med de høje dønninger vi ofte blev udsat for.

Vor rejse var til ende, og vi havde kun tilbage at gøre holdt i Valparaiso. Det var et stop, der blev ventet med længsel, for vi havde alle hørt historier om byens fabelagtige nattelev. Beretningerne var sande, vi drak, dansede og var generelt udsvævende alle nætter. Vi var bedrøvede da vort arbejde i byen var gjort, selv om vi næsten ikke sov, mens vi var der.

Efter tilbagekomsten til New York, sendte rederiet os, i begyndelsen af marts 1940, afsted igen på en tur stort set magen til. Endnu engang slog vi os løs i Valparaiso. Denne gang bragte vi minder med til skibet fra byen. Vi smuglede nogle kvinder om bord, det var vores hensigt at sende dem tilbage til Valparaiso med tog fra vores sidste anløbshavn, San Antonio. Kaptajnen havde fået kendskab til vores plan allerede inden, vi gik af havn. Han kaldte mig ind på sit kontor for at tale om sagen. Han fandt øjensynligt hele historien morsom og stillede en masse spørgsmål om pigerne. Jeg havde så på fornemmelsen, at han selv engang måske havde gjort det samme. Han viste mig imidlertid et dokument fra den chilenske regering, som fastslog at kommercielle fartøjer, der ulovligt tog passagerer om bord i en chilensk havn, ville blive idømt en stor bøde. Det var ikke lige noget vi (jeg) havde brug for. Vi sørgede derfor for at kvinderne



S/S TANJA af Esbjerg: 1.392 brt., bygget på Frederiksstads Mekaniske Verkstad 1937 til D/S Vesterhavet. April 1940 blev skibet oplagt i New York indtil 1941/42, hvor det blev overtaget af U.S. War Shipping Administration og sat i fart under navnet S/S ALCEDO af Panama. 25. februar i fart mellem Amerika og Island blev S/S ALCEDO torpederet og sænket af U 1022 ca. 30 sømil fra Reykjavik. 3 mand omkom ved torpederingen, heraf 1 dansker. *The S/S TANJA of Esbjerg: 1,392 grt., built at Frederiksstads Mekaniske Verkstad in 1937 for the shipping company D/S Vesterhavet. In April 1940 the ship was laid up in New York until 1941/2, when it was taken over by the U.S. War Shipping Administration and put into service under the name of S/S ALCEDO of Panama. On February 25th, while in service between America and Iceland, the S/S ALCEDO was torpedoed and sunk by the submarine U 1022 about 30 sea miles from Reykjavik. Three men died during the torpedo attack including one Dane.*

forlod skibet, før vi tog afsted mod San Antonio, så de kunne møde os der.

Derefter drog vi mod Coquimbo, en lille chilensk havn 100 mil oppe ad kysten, hvor vi skulle laste kobber- og sølv malm. Det tog kaptajnen to dage (hele turens længde) at komme sig oven på sine udskejelser i San Antonio - eller til vi troede at han var kommet sig. Havnepiloten beordrede: "Langsomt fremad!" Men kaptajnen drejede telegrafren agterud i stedet for. Drengene i maskinrummet fulgte ordren og vi bakkede ind i en tysk fragtbåd, der sammen med to andre havde søgt tilflugt fra forfølgende britiske krigsskibe. Kaptajnen syntes godt tilpas med situationen eftersom skibet var tysk. Jeg tror vi alle følte det samme, uvi-

dende som vi var om hvordan tyskerne ville behandle vores hjemland. Som resultat af kollisionen blev S/S TANJAs runde bagstavn kantet. Skibet bevægede sig stadig, så "Proppen" mente ikke det var nødvendig at foretage nogen reparation.

Vi var i færd med at laste i Coquimbo, da vi fik den dårlige nyhed om at tyskerne havde invaderet Danmark den 9. april. Bekymringerne overvældede os. Nogle blev hysteriske, andre tavse. Det var en følelse mine nuværende landsmænd i Amerika ikke kan sætte sig ind i. Danmark er et lille land, og kortet over Europa har ændret sig betydeligt i de sidste 100 år. Vi frygtede således ikke kun for vore familier, vi frygtede for Danmarks skæbne, og vi ønskede alle at vi havde ramt den tyske fragtbåd endnu hårdere.

Vi vendte os mod byen efter underholdning, det nedtrykte mandskab slog sig løs, drak og sloges som sømænd nu gør. Der var ikke meget nattelig i byen, men det der var, fik vi mest muligt ud af. De eneste virkelige vanskeligheder opstod når vi mødte tyskere i store grupper. Vi havde ikke alene alle problemerne hjemmefra at slås med, men også de unge tyskeres dumme stridslyst. De var utilfredse fordi pigerne bedre kunne lide os - der var mange slagsmål.

Jeg husker tydeligt en af kampene. Vi var så mange der sloges inde og uden for en natklub, at ejeren ikke havde andet valg end at ringe efter politiet. Da vi hørte politiet nærme sig, slog jeg strømmen fra for at gøre det sværere for dem i mørket at genetablere ro og orden. Mens de tumlede forvildet rundt i mørket, slap jeg udenfor, hvor jeg stjal en af deres heste. Som landmands søn var jeg en god rytter, jeg nåede ned til

havnen hvor jeg slap hesten løs, og "lånte" en robåd, og roede ud til skibet. Den næste dag var mange endt i fængsel, men jeg undgik helt at komme i vanskeligheder. Det var en mindeværdig nat. Efter et stykke tid begyndte Coquimbo at kede os. Det var trods alt ikke nogen stor og mægtig by, og vores halve lønninger begyndte at svinde ind, men snart efter fortsatte vi mod New York.

Vi ankom til New York den 1. maj 1940, kastede anker nær George Washington broen, i løbet af kort tid lå der ca tyve danske skibe. Det var en stor hjælp at være omgivet af landsmænd. Vi udvekslede historier og gjorde en masse for at muntre hinanden op. Vi fik imidlertid ikke penge nok til at leve for, og efter tre måneder gav J. Lauritzen alle lov til at søge andet arbejde.

Jeg blev ansat i Standard Oil, New Jersey (ESSO), som havde overtaget nogle tyske olietankere, der var gået i havn i New York. Jeg fik en stilling som 3. styrmand ombord på tankskibet THALIA, der lå i tørdok i San Pedro, Californien. I løbet af efteråret 1940 var THALIA omsider klar til at sejle. Vi tog afsted mod et raffinaderi i Talara i Peru, hvor vi lastede råolie bestemt for Buenos Aires For at komme dertil gik vi igennem Magellanstrædet, det var som altid en farlig tur med masser af hårdt vejr, men på trods af vejret tog det kortere tid, end hvis vi gik rundt om Kap Horn, hvor vejret nemt var lige så dårligt. Strømmen var stærk (otte knob), og den bevægede sig i samme retning som os. Den øgede hastighed gjorde turen endnu farligere på grund af de to indsnævring i strædet, og utallige skibe har lidt skibbrud på de klipper der kanter indsnævringerne. Vi slap helskindet igen-

nem, men det var en skræmmende tur i så stort et skib. Da vi nåede Sydatlanten, satte vi kurs mod River Platas munding, som vi nåede efter 6 dage. Efter at have losset olien fortsatte vi til øen Aruba, hvor Standard Oil havde nogle store raffinaderier, turen dertil tog 14 dage.

Det var min pligt at holde vagt på broen ved midnat, hvor jeg overså afløsningen af rorgængereren. En nat så den nye rorgænger meget mærkelig ud, bleg og slatten. Jeg spurgte om der var noget i vejen, han benægtede, men lød helt forkert. Lidt senere fik jeg et opkald fra maskinrummet, som meldte at man dernede havde en meget syg sømand. Da jeg kom til, lå han i køjen med en skrækkelig mavepine. Han havde kastet op over det hele, fortsatte med at gøre det. og når han ikke gjorde det, stønnede han forfærdeligt. Der var flere som ham i mand-skabskvartererne, for ikke at sige over hele skibet. De var så syge, at jeg fik det dårligt bare af at tænke på deres tilstand. Men hvorfor var de syge? Hvis det var en madforgiftning, hvorfor var vi andre så ikke syge?

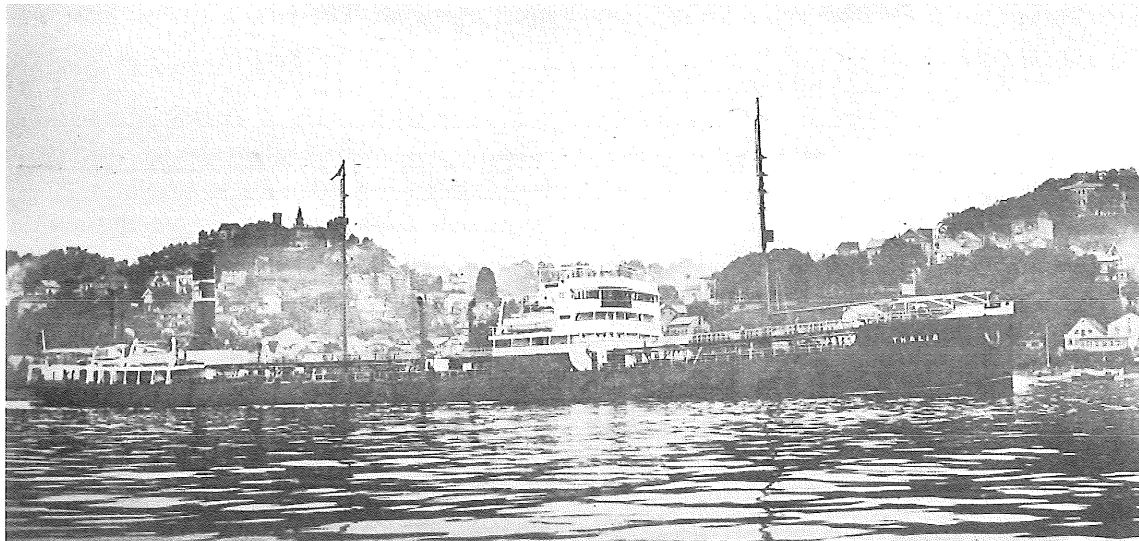
Da jeg, de andre skibsofficerer og de raske besætningsmedlemmer fik undersøgt sagen, fandt vi ud af, at de havde lavet deres eget alkohol af malersprit (fortynder) som de havde destilleret og blandet med grapefrugtsaft. Vi gav dem dåsemælk for at dulme deres tarme der vred sig i smerte. Nogle fik det bedre, andre værre. Vi flyttede de syge ud på dækket, idet vi mente at den friske luft kunne lindre deres trængsler. Samtidig havde jeg travlt med at få kontakt med et passagerskib, der havde læge ombord, for at få råd om hvordan de skulle behand-

les. Lægen var ikke til stor hjælp. Han sagde at når giften var trængt så langt ind i systemet, kunne man kun håbe på det bedste.

I mellemtiden satte vi kurs mod den nærmeste havn, idet vi telegraferede til byens hospitaler for at sikre os at ambulancer og læger ville vente os ved ankomsten, men de meddelte os at vi skulle sætte farten ned, så vi ikke kom før dagslys. Da jeg kom tilbage til dækket, blev jeg vidne til at en af mændene blev mørkeblå (bogstaveligt talt). Vi kunne intet gøre for ham, og han døde kort efter, de andre klarede sig gennem natten. I Natal blev vi mødt af to læger der kom ombord. De bekræftede først den ene mands død og gav os besked på at kaste ham overbord når vi igen var til søs. De besluttede derefter at tage to af de syge med sig og efterlade resten på skibet, idet de var overbevist om at de ville få det bedre. Alle de, der blev tilbage, fik det bedre, de to der kom i land, var knap så heldige. Den ene døde, den anden mistede synet.

Jeg kan ikke tale for resten af besætningen; men jeg kan ikke forstå, hvis nogen kan være vidne til en sådan begivenhed uden at tage ved lære af det. Jeg havde aldrig drukket meget, især ikke for en sømand, efter at have set disse mænd tror jeg ikke, jeg har været fuld en eneste gang. Idag holder jeg mig helt væk fra alkohol. Jeg tror, jeg kan spore min afholdenhed tilbage til denne forfærdelige oplevelse på THALIA.

Den døde sømand, blev begravet til søs. Vi fik skibets tømrer til at bygge en kiste, som blev fyldt med gammelt jern, for at sikre at den gik til bunds. Skibets maskiner blev stoppet nøjagtig ved middag og alle ombord kom til det nedre bagdæk for at del-



tage. Kisten blev løftet ved hjælp af en jolebom og hængt ud over skibssiden, medens kaptajnen udførte ritualet. Da kaptajnen var færdig, blev kisten sluppet og manden var væk. Maskinerne startede og vi genoptog sejladserne mod Aruba. I Aruba skulle vi tage olie ombord til Buenos Aires, hvorfra vi igen skulle returnere til Aruba. Det var i december 1941, havet syntes rimeligt sikkert, men vi vidste at De Forenede Stater netop var gået ind i krigen, og at situationen nok ville blive værre.

Efter Buenos Aires blev vi rådet til at holde os tæt til kysten, vi fulgte rådet, og følte os udenfor fare, men pludselig modtog vi 50 mil VNV for Aruba et morsesignal fra en tysk undervandsbåd. Den forlangte at få vores navn og hjemland, det opgav vi, og derefter blev vi beordret til at forlade skibet. Vi skulle sænkes. Kaptajnen på undervandsbåden gav os imidlertid tre timer til at forlade skibet. Ubåden lå ved siden af os, så ski-

S/S THALIA: 8.329 brt., bygget 1926 på Howaldtswerke i Kiel til Baltisch-Amerika Petroleum Import i Danzig. Ca. 1936 blev S/S THALIA overtaget af Panama Transport Company, datterselskab af Standard Oil of New Jersey. 23. februar 1942 blev S/S THALIA torpederet og sænket 50 mil VNV for Aruba ud for Venezuelas Kyst. *The S/S THALIA: 8,329 grt., built in 1926 at the Howaldtswerke in Kiel for the Baltisch-Amerika Petroleum Import in Danzig. Around the year 1936 the S/S THALIA was taken over by the Panama Transport Company, a subsidiary of Standard Oil of New Jersey. On February 23rd 1942 the S/S THALIA was torpedoed and sunk 50 miles WNW of Aruba off the coast of Venezuela.*

bets alarm blev aktiveret, og alle samledes på badedækket. Medens vi var i færd med at forlade skibet, blev vi beskudt af en anden undervandsbåd. I nattens mørke mistede vi en af redningsbådene på grund af angrebet, hvilket i høj grad bidrog til vore problemer. Til vores store overraskelse forsøgte den undervandsbåd, der havde advaret os, at få fat i båden for os igen, men den blev aldrig fun-

det. Den tyske kaptajn var i sandhed en gentleman i en brutal krig. Han sagde til os, at han ikke ønskede at dræbe nogen, men han var nødt til at gøre det af med vores skib. Han havde ordre dertil, om han kunne lide det eller ej.

Om bord i redningsbådene styrede vi mod land, snart stod solen op, det fik os til at føle os mere sikre, da det var langt lettere at navigere båden i dagslys. Vi medbragte søkortene og navigationsudstyret fra skibet, og vi fandt at vi var ca. 100 sømil fra Bahia Honda i Columbia. Vi holdt mandtal over besætningen, da kursen var sat, og vi fandt at vi manglede en mand. Det var ikke muligt at gennemsege havet efter ham, og han blev krigens offer. Forholdene i redningsbådene var ikke fuldstændigt umulige. På grund af den måde, vi var flygtet på, var ingen af os klædt i våde klæder. Solen strålede og temperaturen var behagelig. Derudover var der rigelig plads i bådene og tilstrækkeligt med mad og vand til en lang rejse.

Turen tog omkring 36 timer. Den 24. februar 1942 klokken 6, dagen efter min fødselsdag, og dagen efter angrebet, ankom vi til Bahia Honda i god behold. Byens indbyggere tog varmt imod os. De sagde det var fordi, vi så ud som om vi var trådt op af havet. Vi tilbragte 10 dage i Bahia Honda, vi bestilte ikke meget, byen var ganske forarmet, og den varme sommer havde avlet sløvhed iblandt os. Til slut kom der en flyver for at tage os med til New York, vi var glade for at tage af sted.

Vi blev i New York nogle måneder, medens vi alle ventede på at få tildelt nye opgaver. Skibsofficererne var indlogeret på

Bristol Hotel på 48th. Street, og mandskabet boede på Hotel Rex på 47th. Street. Der var ikke meget forskel på de forhold vi boede under, og hele besætningen fik besked på at holde sig klar til udskibning, undtagen jeg selv, der fik besked på at blive tilbage på Hotel Bristol indtil videre.

Jeg fik nu arbejde som overordnet skibs-officer med ansvar for at hjælpe besætninger, der kom tilbage til byen og for at ansætte nye sømænd til Esso's voksende behov. Ofte strejfede jeg rundt på havnen på udkig efter arbejdsløse sømænd, som jeg ofte fik til at tage hyre ved at tilbyde gratis måltider. Arbejdet var godt betalt, men modbydeligt, jeg følte mig som en forræder. På selskabets opfordring gik jeg rundt og overtalte unge mænd til at sejle på næsten forsvarsløse skibe midt i en krig, uden at deres egen regering gav dem nogen beskyttelse. Jeg tjente langt flere penge i den stilling end jeg havde gjort som sømand, og som følge af en overilet beslutning blev jeg gift. Jeg ved ikke hvad der fik mig til det, en i morgen er det måske for sent holdning? Næsten omgående efter mit bryllup blev jeg igen sendt til søs, og det burde nok have tjent som varsel for mit ægteskab, at jeg så hurtigt blev tvunget væk fra min kone.

Jeg blev 2. styrmand på M/S SVITHOID, som betyder Sverige på oldnordisk. Hun var anderledes end de fleste af de tankskibe jeg kendte, idet hun sejlede med rene olieprodukter som benzin og petroleum. Hun var lille, med kun en dieselmotor, men hun havde mange kanoner, og vi blev udstyret med en kanonbesætning på 18 mand til at betjene dem.

Vi indtog en last af almindelig benzin til

biler og brændstof til flyvere, i alt ca. 40 mill. liter, lasten skulle til Island, hvor der var opbygget store flåde- og luftbaser. Vi stod ud fra New York gennem Long Island Sound i november 1942, og fulgte New Englands kyst, før vi stod ud i rum sø, med kurs mod Halifax på Nova Scotias kyst. Hvor vi skulle mødes med andre skibe og danne en konvoj til Island.

Der var 40 skibe i konvojen, som fik beskyttelse af 10 destroyere, vi dannede en formation med 4 rækker af 10 skibe med højst 175 meter mellem på tværs og 275 meter på langs. Destroyerne tog plads rundt om os, med det britiske kommandoskib midt i forreste række. Hun havde en viceadmiral om bord og alle ordrer udgik fra ham. Om dagen fik vi dem med signalfalg om natten med morse.

Turen indtager en plads som en af mit livs værste. Alt var tiliset og det stormede og for at beskytte konvojen mod angreb fra u-både gav viceadmiralen hele tiden ordre til at skifte kurs. Turen tog derfor også 18 dage, men den var vellykket, for vi mistede kun et skib, en norsk tanker lastet med benzin. Skibet sprang i luften, gassen fra eksplosionen steg utroligt højt op i luften. Det var et skræmmende syn, især fordi det foregik lige foran os. Jeg så på tankskibet som på en falden ven, det kunne lige så let have været os, afstanden var kun nogle få meter! Man lægger det imidlertid hurtigt bag sig, og glædes over at det ikke var en selv.

Vi ankom til Island og ankrede op i Reykjavik Bugt. Vi fungerede som depot, idet mindre tankskibe fra flåden sejlede op på siden af os for at fylde på. Efter nogle uger tog vi afsted mod Hafnarfjordur, hvor der

var en anden amerikansk base. Der tømte vi resten af vor last over i små pramme beregnet til formålet. Da vi var færdige, blev vi på Island og ventede på en anden konvoj, der var startet i Murmansk mod USA.

Den første uge i januar gjorde vi klar til at tage afsted, konvojen fra Murmansk havde sluttet sig til en britisk konvoj og ville snart være fremme. Efter at have tømt vore tanke på Island vaskede vi dem rene for det tilfælde at vi blev ramt. Dette og størrelsen på konvojen gjorde at vi følte os ret sikre, men det blev imidlertid en af mit livs sværeste ture. Konvojen bestod af 54 skibe, nogle af disse var temmelig gamle, så vi blev nødt til at begrænse vor hastighed til maksimalt 8 knob. Vi fik næsten omgående selskab af ubåde, som cirklede omkring og under konvojen. Lige før daggry den første dag skød de et skib i sænk, men de fleste af besætningen blev heldigvis reddet.

Ubådene fortsatte med at forfølge os, og foretog lynangreb, tidligt om morgenen og sent om aftenen. Om natten trak de sig ind i konvojen og ladede deres batterier op til næste morgens angreb. Når vi opdagede dem, kunne vi kun sjældent gå til angreb, da vi var i fare for at ramme et af konvojens skibe. Det var tydeligt at de tyske ubåde havde en strategisk fordel. De kunne bevæge sig frit omkring i konvojen, fordi radar var så ny en opfindelse, at kun krigsskibe var udstyret med det.

Tidligt en morgen blev kommandoskibet ramt i hækken, roret og skruen blev beskadiget, så hun ikke længere kunne følge med konvojen. Hun blev ladet tilbage med nogle få destroyere til sin beskyttelse. Jeg fandt aldrig ud af om hun klarede den. Med den

fart vi havde på, mistede vi omkring 2 skibe om dagen. Alle ombord var nervøse, for det dårlige vejr som vi var plaget af på hele turen, havde berøvet os to af vores redningsbåde, som vi ville få hårdt brug for hvis vi blev torpederet. Flåden skrumpede så hurtigt ind, at det virkede som om vi hele tiden måtte udnævne et nyt kommandoskib. Vores kaptajn var meget erfaren, han havde stor tiltro til mig, og snart fungerede jeg som hans højre hånd. Han overlod til mig at føre skibet fra broen en stor del af tiden, da han anså mig for mere kompetent end 1. styrmanden.

Efterhånden som vores antal dalede, gjorde vi vores bedste for at snyde ubådene. Det var ikke nogen let opgave, de fulgte vore bevægelser ved hjælp af sonar når de var neddykkede. Så besluttede vi at ændre kurs, medens de var oppe for at gå til angreb. Om dagen modtog vi ordrer om nøjagtig hvornår og hvordan vi skulle ændre kurs. Det ryttede aldrig virkelig ubådene af, men det gjorde det sværere for dem at beskyde os.

Da vi endelig nåede frem til Cape Cod, havde vi været på søen i 28 forfærdelige dage og mistet 48 af vores oprindelige 54 skibe. De tilbageværende skibe var 5 tankere og en russisk fragtbåd. 5 skibe klarede turen! Da vi nåede New Yorks havn troede jeg at jeg skulle græde.

Ikke længe efter min hjemkomst blev jeg sendt på en tilsvarende tur. Vi var meget heldigere denne gang. Vi mistede kun 1 skib på hjemrejsen. Da jeg kom hjem fra den tur gik skibet i tørdok i tre uger. Omsider havde jeg tid til at være sammen med min kone. Vi boede i Bay Ridge området i Brooklyn, hvorfra jeg kunne gå til færgen til Staten Island,

hvor mit skib lå i tørdok. I denne periode, hvor det stod mig klart, at hver tur kunne blive min sidste, nød min kone og jeg livet i fulde drag og tog for os af alt, hvad byen havde at tilbyde.

Da SVITHOID var færdig i tørdok, fik jeg og besætningen vore ordrer. Vi skulle sejle på en rute langs vestkysten af Sydamerika. Det var vi godt tilfredse med, for de tyske ubåde opererede i Atlanterhavet, hvor de bragte forstyrrelser i den europæiske krigsførelse. Vi forlod New York med en konvoj og sejlede mod den caraibiske ø Curacao, der ligger ud for Venezuelas kyst, hvor vi lastede petroleum og benzin. Curacao er meget større end Aruba. Øens hovedstad Willemstad var meget pæn at se på med huse og forretningsbygninger i spansk stil. Jeg havde været der før og kunne finde omkring i byen. Som sømand bliver man efterhånden ret kritisk med hensyn til destinationens kvalitet. Curacao var et af mine yndlingssteder.

En sen eftermiddag spiste jeg middag sammen med nogle andre skibsofficerer på en elegant restaurant ved stranden, hvor vi fik T-bone steaks. Vi så en konvoj sejle forbi som indeholdt adskillige krigsskibe. De bevægede sig langsomt, fordi de var så tæt ved kysten, men de så ikke ud til at vise nogen særlig forsigtighed af frygt for fjendtlige angreb. Mørket var ved at falde på, og himlen balancerede mellem nat og dag. Pludselig så vi en undervandsbåd dukke op af vandet på kystsiden og affyre en torpedo. Den ramte en destroyer.

Skibet brød i flammer, og drejede af mod kysten, sandsynligvis fordi kaptajnen ville gøre det nemmere for mandskabet at und-

slippe. Jeg vil sværge på at den ikke var længere væk end 1 sømil da den blev ramt, og nu kom den lige imod os. Folk begyndte at rydde deres borde, så de var klar til at løbe i sikkerhed hvis det blev nødvendigt. Den nåede ind til stranden endnu intakt, og besætningen begyndte med stor hast at forlade skibet, idet de sprang i vandet og begyndte at svømme ind til kysten. Jeg tror at alle nåede at komme fra borde, så med et sprang destroyereren i luften. Det var et fængslende syn, men ingen havde et fotografirapparat, så vi kunne forevige begivenhederne, der så absolut var noget at indfange.

Den samme aften forlod vi, lettere rystet oven på dagens begivenheder, Curacao med en last, der skulle til området omkring Panamakanalen. Vi skulle losse i Balboa, og vi skulle rejse alene, men vi fulgte nøje Venezuelas og derefter Columbias kyst. Vi var godt klar over at hvis vi blev ramt med tanken fuld af de olieprodukter, vi transporterede, så var vi døde.

Vi ankom helskindet til kanalzonen, en lods førte os ind, og vi ankrede op til næste morgen. Det var en meget stor oplevelse at sejle gennem kanalen denne gang. Vi tog amerikanske marinesoldater ombord, og mange flere af slagsen stod vagt langs med kanalens sider. De blev hos os gennem søen, og medens vi blev hævet op på dens niveau gennem sluserne og sænket ned igen på Stillehavssiden. De forlod os medens vi passerede gennem kanalen, fordi vores last skulle til Balboa i Panama og ikke til De forenede Stater. Deres tilstedeværelse var beroligende, hvis kanalen blev saboteret kunne det lemlæste de allieredes krigsførelse.

Det tog os en dag at losse, hvorefter vi fik ordre til at fortsætte til Talara i det nordlige Peru for at laste råolie, som skulle til Valparaiso i Chile. Råolie var samme risiko som benzin, en lille gnist kunne sprænge os i luften. Talara var et grimt sted dengang, folk levede i elendighed. Det var et af de steder hvor en sømand kunne komme og føle sig næsten flov over sin egen velstand, selv om han ikke på nogen måde var rig. Steder som Talara var imidlertid en del af arbejdet.

Oliefirmaet i Talara var det canadiske Imperial Oil. Selskabet havde en fantastisk officersklub. Under mine ophold blev jeg gode venner med raffinaderiets canadiske direktør. Jeg kom tilbage i 1944 som 1. styrmand og igen i 1945 som kaptajn, og vi forblev gode venner. Fra Talara fik vi ordre om at gå til Callao, havneby for Lima i Peru, og efter nogle ture mellem Talara og Callao fik vi ordre om at gå til San José i Guatemala. San José' lå 8 kilometer fra det sted hvor vi lossede. Der var ikke nogen brolagte veje at øjne nogen steder i nærheden, så det forbløffede mig at vi skulle losse der. Nogle få af besætningen besluttede alligevel at gå ind til byen. Det tog os lang tid at kæmpe os gennem junglen og det gik kun langsomt fremad. Vi fik besked på at vogte os for slanger og vilde dyr. De vilde dyr bekymrede os ikke så meget, vi regnede med at de nok ville undgå os, slangerne derimod var en kilde til bekymring. Guatemala er hjemsted for nogle af verdens mest giftige slanger, men heldigvis så vi ikke nogen.

San José' var en gammel farmerby, der var blot nogle få forretninger og huse. Det var latterligt billigt at købe ind, og jeg havde på fornemmelsen at flere af varerne havde

Kaptajn Ove C. Kjeldsen fotograferet i uniform fra den amerikanske handelsflåde. *Captain Ove C. Kjeldsen photographed in the uniform of the American merchant fleet.*

været på hylderne de sidste 25 år. Jeg købte en kæmpe flaske Chanel no. 5 for nogle få amerikanske dollars fra en forretningsindehaver, der var glad for at slippe af med den, jeg vidste til gengæld, hvor meget mere den flaske ville have kostet mig i De forenede Stater.

Vejret i dette område var brændende hedt på denne tid af året. Vi var imidlertid beskyttet af de høje træer og det tætte løvværk noget af tiden. Junglen var en helt fremmed verden for en der kom fra Danmark. Det var indlysende at indbyggerne betragtede os som fremmede væsener. Jeg er sikker på at det var en by der ikke normalt lå på transportruterne. Efter to dage fortsatte vi via Aruba til Panamakanalen, som vi nåede på 5 dage. Der tog vi en fuld last råolie ind, som skulle til New York, hvor vi ikke havde været i næsten 1 år.

Efter at være kommet hjem blev jeg forfremmet til 1. styrmand på M/S PHOEBUS. Jeg gik ombord på mit nye skib efter blot nogle få dage i New York. Hun lå i Baltimore, det var marts 1944. Den eneste lighed mellem PHOEBUS og THALIA var størrelsen. Førstnævnte havde et ekstra overdækket dæk, som var omtrent 3 meter højt og rejste sig på tankdækkene. Dette skaffede hende mere fribord end de fleste olietankere, når hun var lastet. Vi benyttede aldrig pladsen til tør last til andet end opbevaringsformål. Hun havde både to maskiner og to skruer og var vel på det tidspunkt 25



år gammel, men fuldstændig ren og velholdt. Som næstkommanderende begyndte jeg at få bedre forhold på havet. Mit kvarter var stort, og jeg havde endog mit eget badeværelse.

Skibet var udstyret med svære armerede plader omkring broen og ca. det samme antal kanoner som de andre skibe, jeg havde sejlet på. Desuden var hun udrustet med antimagnetisk minebeskyttelse bestående af runde seks tommers rør, monteret langs med ydersiden af dækket på begge sider såvel for som agter. Når systemet blev slået til, opstod der et antimagnetisk felt om-

kring skibet. I tilfælde af at vi ramte en magnetisk mine, blev den inaktiveret og skubbet bort af systemet, så den ikke kunne eksplodere, når den ramte skibets skrog. Systemet blev slået til, så snart vi havde forladt havnen, og var hele tiden igang på det åbne ocean. Vi havde også et stativ til 10 dybvandsbomber på halvdækket agter så tæt ved rælingen, at vi kunne skubbe dem overbord. De var indstillet til at eksplodere et minut efter, de ramte vandet og nåede en bestemt dybde.

Det var sidst i marts 1944, da vi forlod Baltimore for at møde en konvoj fra New York, som var på vej mod Aruba og andre dele af Vestindien. Aruba var dengang ikke den ø jeg har hørt det er idag. På det tidspunkt var der praktisk talt ingen muligheder for at gå på indkøb. Der var en hovedgade med nogle få forretninger, der solgte billigt ragelse. Sømændene elskede aligevel Aruba, fordi der var venezuelanske prostituerede på øen. Disse kvinder var sande professionelle, som bar deres "værktøj" omkring i en lille mappe, der stort set kun indeholdt en måtte og et håndklæde, som blev brugt til deres arbejde på stranden. Det overrasker mig ikke, at Aruba er blevet en stor turistattraktion. Der var nogle af de smukkeste strande, jeg nogen sinde har set. Jeg var der for sidste gang i 1946 og jeg tvivler på at jeg vil kunne genkende det.

Vi forlod øen med en last svær brændselsolie og satte kursen mod Colon på den caribiske side af kanalzonen. Vi rejste uden konvoj, men det var ikke så foruroligende, fordi vi havde et lille arsenal ombord på dette skib. Da vi nærmede os Colon, sendte vi en kort, kodet besked over radioen. Der var

ingen punkter at navigere efter på Panamas kyst så vi var tvunget til at navigere udelukkende ved hjælp af kompas og ekkolod. Pludselig kom der en besked over telegraferen der hastede: Vi blev informeret om, at vi netop bevægede os direkte hen over et elektrisk minefelt. Vi fik besked på at søge ud på havet igen og vente med at gå ind til næste morgen, når vi kunne få lods ombord. Minefeltet blev imidlertid kontrolleret fra land og blev under alle omstændigheder sat ud af kraft, da vi sejlede ind, lodsen var så med som ekstra sikkerhedsforanstaltning.

Vi lossede så snart vi havde lagt til. Vi kastede anker i bugten fordi vores maskiner trængte til reparation. På vores allerførste dag var der revolution i Panama. der blev mest kæmpet i Panama City, men vi fik alligevel ikke landlov. Revolutionen varede ikke særlig længe og var ovre efter 3 dage. Det var min anden revolution i Panama, og jeg er sikker på at flere af de andre besætningsmedlemmer også havde set det før. Det var en del af livets gang i Latinamerika.

Da revolutionen var forbi blev der givet landlov, og alle gik i land den nat på trods af at det var blevet fastlagt, at vi skulle afsted den næste morgen. Medens vi forberedte os på at tage afsted, fik vi selskab af en lods. Han nægtede imidlertid at føre os ud af havnen, med mindre kaptajnen var til stede på broen. Kaptajnen havde moret sig lidt rigeligt aftenen før og var vendt tilbage til skibet nærmest bedøvet af druk. Jeg kunne ikke engang vække ham, ensige få ham op på broen. Lodsen fortalte os at det var brud mod reglerne i Kanalzonen, at forsøge at tage afsted uden at have kaptajnen ved roret.

Det kan godt være han havde ret, blandt søfolk var det bare ikke ret tit man tog sig af den slags. Jeg var fuldt ud i stand til at overtage kommandoen, det var det vigtigste.

Lodsen var imidlertid ikke til at rokke, og jeg var tvunget til at gøre endnu et forsøg på at vække kaptajnen. Det lykkedes mig at få ham ud af sengen, ved at minde ham om hvor meget han skulle på toilettet. Han forbandede mig for det, men det fik ham op. Den stadigt fulde kaptajn åbnede imidlertid den forkerte dør, og urinerede i skabet, før han atter faldt om på sengen. Jeg gav op. Lodsen indså at vi nok var bedre stillet uden kaptajnen, gav sig og styrede os ud af havnen med mig ved kommandoen.

Omkring 4 timer senere dukkede kaptajnen op. Han så sig forvildet rundt, mens han vaklede omkring. Han spurgte mig: "Hvor helvede er vi Ove!" Jeg forklarede ham, hvad der var sket. Han takkede mig overstrømmende, han var normalt en rar mand og ganske ansvarsbevis. I dette tilfælde svigtede han imidlertid sin pligt. jeg lod ham det vide, han indså det, og var flov. At drikke sig fuld er ofte en del af livet som sømand, men som kaptajn har man været længe nok på havet til at vide, hvornår man har fået nok.

Ude på havet var vejret temmelig tropisk, men på en behagelig måde. Vores bestemmelsessted var Aruba, hvor vi skulle laste olie, som skulle til Buenos Aires, og derfra skulle vi via Aruba tilbage til New York. Hele turen blev gjort uden konvojbeskyttelse, men vi nåede sikkert frem. Det var efterår, året var 1944, og jeg var 28 år gammel. Efter at være ankommet til New York blev jeg kaldt til møde med rederiets ledelse. På det

møde fik jeg at vide at jeg var forfremmet til kaptajn på PHOEBUS.

Den hidtidige kaptajn var blevet forflyttet, PHOEBUS var min, og efter en kort periode i tørdok, satte vi igen kursen mod Aruba, og igen måtte vi undvære konvoj eskorte. Heldigvis var faren for at blive angrebet af u-både stærkt reduceret på det tidspunkt, tyskernes magt på havet var smuldret og jeg følte mig rimelig sikker ved roret. Det var rart at være "overhoved". På søen er kaptajnens ord lov, hvilket selvfølgelig medfører en masse udfordringer og ansvar, men jeg følte mig faktisk opgaven voksen.

Jeg havde eget kvarter på bådedækket bestående af et modtageværelse, en dagligstue, et soveværelse, et badeværelse, et gæsteværelse og et kæmpestort kontor. Det var helt mit eget og udstyret med direkte telefonforbindelse til mange steder på skibet. Da jeg altid havde været glad for at være alene, måske lidt af en enspænder, var jeg godt tilfreds med situationen.

Vi tog en last råolie om bord som skulle til Montevideo i Uruguay. Det var næsten sommer i Sydatlanten, og selv om truslen imod os var blevet mindre, var krigen endnu ikke ovre, og vi var stadig i fare for at blive torpederet. Vi sejlede meget tæt på kysten og var mørklagt, da der boede mange tyskere i netop denne del af Sydamerika. Det tog os 14 dage at nå Montevideo, som ligger mere end 5.000 km fra Aruba. Det blev en behagelig tur, med godt vejr og uden natlige kollisioner, jeg behøvede kun at gå på broen ved midnatstid for at kontrollere kursen. Jeg havde tidligere været i Montevideo, spillet i kasinoerne og ligget på stranden. det var en rar by, og også den-

ne gang havde jeg et vidunderligt ophold, det var helt sikkert en af mine yndlingsbyer i Sydamerika.

Efter at vi var færdige med at losse og klar til at tage afsted, opdagede vi, at kokke-medhjælperen manglede. Vi troede han ville nå at dukke op, men det gjorde han ikke, og vi var nødt til at tage afsted uden ham. Når et skib forlader kajen, startes maskinerne, og skruerne sættes langsomt til at dreje rundt mens hun endnu er fortøjet. Maskinmesteren stod på kajen og iagttog skruerne, da et lig kom op til overfladen, det var vores udeblevne kok. Han drak, og vi gik ud fra at han var faldet ned fra landgangsbroen, havde slået hovedet i faldet og derefter druknet.

Vi gav besked til myndighederne i Uruguay og måtte udsætte vores afrejse, så jeg kunne få aflagt rapport på politistationen. Jeg skrev også et brev til hans familie på Grønland og fortalte hvor vellidt deres søn var, hvilket var i overensstemmelse med sandheden. Liget fik jeg sendt til begravelse på Grønland.

Vi satte atter kursen imod nord med ordre om at tage til Maracaibo i Venezuela for at laste råolie bestemt for Panamakanal-zonen. I Panama lå vi for anker i nogle dage, og fik udført nogle reparationer. Der var atter revolution i landet, denne gang varede den 1 dag. Fra Panama gik rejsen videre til Talara i Peru. Derfra satte vi kursen ned langs den peruvianske og chilenske kyst mod Kap Horn. Jeg besluttede at hvis vejret var godt, ville vi gå gennem Magellanstrædet, da det ville forkorte turen med et par dage. Tilsyneladende indgik andre af rederiets skibe væddemål om hvorvidt gamle

PHOEBUS ville gå gennem Strædet, og det styrkede min beslutning om at gøre turen, jeg havde før været igennem og vidste hvor farerne lå. Når man sejler ind i Strædet fra vest, går turen til at begynde med gennem et åbent område med god plads og stor dybde. Problemerne opstår længere mod øst, ved mødet med de to indsnævring. Somme tider løber strømmen gennem dem med en fart af 14 km i timen, samtidig med at der sker uforudsigelige strømændringer, som det er tilfældet mange steder med ekstrem ebbe og flod. I dette område var der kun 5 til 6 timer mellem høj- og lavvande, så det var altafgørende at komme hurtigt igennem.

Vi udregnede, hvornår vi ville ankomme til den første indsnævring, idet vi sørgede for, at vi ville få strømmen med os. Det kunne kontrolleres ved hjælp af vores hastighed. Men selvfølgelig var vores udregninger baseret på sandsynligheder med hensyn til strøm og tidevand. Man kunne ikke vide noget med sikkerhed i Magellanstrædet. Så snart vi var kommet ind i strædet, hvor forholdene var gunstige, meldte første maskinmester om vanskeligheder. Han ønskede at stoppe maskinerne, da han mente, at han kunne reparere dem i løbet af nogle få timer, og at der bagefter stadig var tid til at nå igennem. Vi var i et område, hvor vi kunne drive uden fare, så jeg gav mit tilsagn. Reparationen tog imidlertid 5 timer, og vi ville derfor komme meget senere til den første indsnævring, men jeg tog alligevel chancen.

Vi ankom ved solnedgang og gik gennem indsnævringen. Snart lå vi helt stille, med strømmens fulde kraft imod os, der var god

dybde på stedet, men jeg overvejede at kaste anker, så vi ikke ville drive for tæt på bredden, hvilket der var stor sandsynlighed for. Jeg besluttede dog at lade være, vi skulle nok undgå bredden. Efter at have ligget stille omkring 1 time, begyndte vi at bevæge os langsomt fremad. Snart ændrede strømmen retning, vores fart tog til og i løbet af 1 time var vi nået gennem den første indsnævring, og den 2. lå nu nogle få kilometer længere fremme. Vi gjorde holdt og ventede på at solen skulle stå op. Denne gang gik vi meget hurtigt ind med strømmen bag os. Vi jog igennem med kun ca 30. meter til overs på begge sider. Vi kom imidlertid helskindet igennem.

Efter at være kommet igennem den 2. indsnævring var vi i sikkerhed. Jeg havde tilbragt 56 timer på broen uden søvn da vi nåede Sydatlanten, og netop som jeg var kommet til køjs, vækkede telegrafisten mig med en spændende nyhed: Min første datter ved navn Gloria Lynn, var født. Det var den 29. januar 1945, jeg faldt i søvn idet jeg tænkte: "Velkommen Gloria Lynn. Jeg vil drømme om dig."

Vi ankom til Rio de la Plata 6 dage senere, vi tog en lods ombord, passerede vraget af GRAF SPEE og fortsatte op ad floden til Buenos Aires. Det var ikke let at komme til Argentina som kaptajn. Så vidt jeg ved, har der aldrig noget andet sted været et land med så meget bureaukrati. For eksempel var vi tvunget til at tælle alle reservedele i vort skibslager inklusive hvert søm og hver skrue. Repræsentanter fra alle dele af regeringen, fra krigs- til landbrugsminister, aflagde besøg på skibet, og alle forventede en form for betaling. Alt blev kontrolleret. Vi

måtte af med tusindvis af cigaretter og masser af spiritus, og det tog timer før vi kunne komme igang med at losse.

Heldigvis lå vi for kaj meget tæt ved byen, som var centrum for megen morskab.

Maskinmesteren ville mødes med mig derinde for at fejre min datters fødsel. Invitationen overraskede mig, for i sidste havn havde jeg smidt hele hans lager af alkohol over bord, og jeg troede at han var godt sur på mig, men jeg gav mit tilsagn.

Vi blev enige om et livligt værtshus i byens centrum. Så snart vi havde taget plads, blev vi omgivet af en masse kvinder. Nogle tilbød os tjenester, jeg som gift mand og fader ikke ønskede. Andre var blevet sendt af ledelsen for at danse med os, så vi ville bruge en masse penge i baren. Det blev en morsom aften, ved lukketid havde jeg dog fået nok, men det havde maskinmesteren ikke. Han, der skulle betale for det hele, lejede et værelse ovenpå beregnet til privatfester. Da vi kom derop var det fyldt til bristepunktet. Maskinmesteren bestilte champagnecocktails til alle lige så hurtigt, de kunne serveres. De smagte som vand, og selv om jeg drak en hel del af dem, blev jeg ikke fuld. Da klokken blev 4, ville jeg tilbage til skibet og maskinmesteren indvilgede. Vi fik derefter regningen, den var på 1.000 \$. og jeg kan forsikre, at vi aldrig kunne have konsumeret for et sådant beløb. I Argentina kunne vi dengang have købt et storslået måltid til alle i nærheden oven i det vi havde fået, uden at det ville koste så meget. Jeg havde 300\$ på mig og maskinmesteren havde 400\$, men vi havde ikke i sinde at punge ud med så meget. Vi sagde til ejeren, at han kunne ringe til politiet, hvis han ville. Vi blev arre-

steret, men så snart jeg ankom til stationen, ringede jeg til rederiets agent. Han kom med det samme, og betalte vores kaution, og regningen blev aldrig siden omtalt.

Vi var kommet gennem Magellanstrædet uden skrammer, men det hårde vejr i det sydlige Stille- og Atlanterhav havde skadet skibets bov som slog revner i stålpladerne på begge sider. Skibet blev sendt på værft, og jeg fortalte værftsejeren, som jeg var gode venner med, om mit begivenhedsrige natklubbesøg. Da skibet dagen efter var klar til afgang, sagde han til mig, at jeg når vi var nået til søs skulle kigge under blæksugeren på mit skrivebord, hvor der lå et brev til mig. Jeg tænkte ikke videre over sagen, men nogle dage efter faldt jeg over brevet under oprydning på skrivebordet, og i det lå 5 splinterne 100\$ sedler sammen med et brev fra værftsejeren, hvori han udtrykte håb om at dette måtte få mig til at glemme den uheldige oplevelse.

Tilbage i rum sø satte vi kurs mod Curaçao, hvor vi hentede fragt til Charleston i South Carolina. Da vi havde passeret Cuba, tilkaldte maskinmesteren mig, for at fortælle at der strømmede vand ind i bunden af maskinrummet, og langt mere end vi kunne pumpe ud. Bunden af maskinrummet var dækket af olietanke, som var omkring 8 fod dybe. Lågene var forseglede på dem alle, undtagen på en, som blev brugt når maskinen skulle drænes for olie. Jeg stirrede ned i denne tank, og så et lys skinne ind, hvilket betød, at der var hul i bunden af skibet. Jeg gav maskinmesteren besked på at lave et nyt låg omgående.

Vandet steg langsomt over hele maskinrummet. Lækagen var opstået på grund af

korrosion forårsaget af elektriske strømninger mellem skruens bronze og skrogets stål. Hullet sad omkring 12 meter under havoverfladen, og vandet strømmede ind med stor kraft. Jeg dykkede ned i tanken, men var ude af stand til at presse min fod mod hullet, så stærkt var trykket.

Jeg skulle netop til at sætte kurs mod nærmeste havn, da jeg pludselig fik en idé. Jeg fik maskinmesteren til at lave en bolt med en diameter på $2\frac{1}{2}$ cm og et hoved på 10 cm. Øverst på hovedet var et lille øje, som man kunne trække et reb igennem. Vi stoppede maskinerne, og jeg fik boltens trukket på et langt tyndt reb, der blev ført rundt om skibets bund, så det nåede op på begge sider. Boltens slæbte i vandet, og netop det jeg havde ventet skete, da den kom tæt nok på fik suget den til at fare mod hullet som skudt ud af en kanon. Den dækkede fuldstændig for lækagen, vi kunne hurtigt pumpe vandet ud. Så snart vandet var ude, gik jeg ned i tanken og satte spændskive og møtrik for boltens. Det var en midlertidig løsning, men den var god. Fra New York var jeg blevet rådet til at gå i havn og få skibet repareret. Det var lykkedes mig at finde en måde at undgå dette og overholde vores tidsplan, så jeg var temmelig stolt.

Vi fortsatte til Charleston, hvor vi lossede vores fragt og flyttede til et andet sted i samme havn for at få lavet en permanent forbedring af hullet. En stor pram der bar en kran og en cementmixer, blev trukket op langs skibets side, og gennem en skakt ned gennem maskinrummet blev der hældt cement i den beskadigede tank, dens bund blev dækket af ca. 45 cm. cement, og den var nu så god som ny.

Som kaptajn bliver man efterhånden konfronteret med mange problemer, som man ikke i sin vildeste fantasi havde forestillet sig eksistensen af, dengang man bare var styrmand eller end del af det menige mandskab.

Et problem, der udviklede sig til en kilde til megen ærgelse, især på lange ture, var mine skibsofficerers problematiske kvindbekendtskaber i havne, hvor vi opholdt os mere end nogle få dage. Mangelen på tilholdssted betød, at der var fare for at officererne forsvandt og udeblev fra deres vagter, hvilket jeg ikke kunne tillade. En gammel kaptajn fortalte mig at en enkelt løsning var, at leje et hus tæt på havnen til skibsofficererne og udstyre det med alkohol og mad. På denne måde endte de ikke i en villa oppe i bjergene, hvis de mødte en kvinde, men blev tæt ved skibet. Adgang til dette hus var så et privilegium de kun opretholdt, hvis de mødte til vagterne til tiden, ædru og klar til at udføre deres pligt. Ordningen fungerede fuldt tilfredsstillende.

Jeg gjorde det til en vane at undgå omgang med mandskabet og skibsofficererne. Fortrolighed kunne underminere en kaptajns autoritet. Af samme grund gik jeg ofte i land alene, jeg fandt venner blandt lokalbefolkningen hvor vi gjorde ophold, eller blandt kaptajner og skibsofficerer fra andre skibe. Dertil kom at jeg var gift og havde en

datter, mine interesser afveg dermed fra det meste af mandskabets.

Efter at have fået repareret tanken afgik vi til Curacao, hvor vi tog råolie ombord til Callao i Peru og derfra til olieraffineriet i Talara, hvor vi tog last til Balboa i Panama-kanalen. Krigen var nu slut, og der var betydelig færre marinesoldater langs kanalen. Efter at have losset fortsatte vi til Aruba, hvor vi lastede for hjemturen til New York, hvor vi gik i tørdok. Den beskadigede tanks bund blev fjernet, den indsatte cementbund blev skåret ud, bunden blev derefter ertstattet med nye plader.

Den største glæde ved hjemkomsten var at se min datter Gloria Lynn, for første gang. Hun var en yndig baby med blonde krøller og store blå øjne. Som den stolte fader jeg var, holdt jeg af at trille hende rundt i nabolaget i barnevognen for at vise frem. Det var en ny rolle for mig. Jeg havde tilbragt det meste af min tid blandt mænd der bandede, sloges og drak. Men synet af min datter overbeviste mig om, at denne del af mit liv snart måtte komme til ophør. Jeg ønskede ikke længere at føre en omflakkende tilværelse - det var på tide at falde til ro.

Efter krigen gik Ove Kjeldsen i land, og ernærede sig derefter som forretningsmand med og uden tilknytning til skibsfart. Han døde i San Diego i marts 1995.

S/S THALIA, blev som det er nævnt her, torpederet den 23. februar 1942. Torpederingen skete på positionen 13.00 N/70.45 W, men at kaptajnen på den angribende u-båd gav besætningen 3 timer til at forlade skibet før torpederingen, er der nu delte meninger om.

Ifølge Standard Oil's officielle historie blev S/S THALIA torpederet uden varsel den 23. om morgenen kl. 4.00, og igen kl. 4.20. 11 mand blev såret ved torpederingen og 1 dræbt; den danske søfyrbøder Johannes Pedersen. Efter at besætningen var sluppet væk i bådene, modtog S/S THALIA en 3. torpedo,

hvorefter u-båden dykkede ud og bestrøg den nu brændende tanker med sin maskinkanon.

At det foregik således blev efter krigen bekræftet overfor Johannes Pedersens familie i Danmark af brev til dem fra skibets 2. styrmand Einar C. P. Blume. Den u-båd der sænkede S/S THALIA var U 502 under kommando af von Rosenstiel. U 502 var aktiv i perioderne oktober 1941, februar 1942 og igen i maj/juni 1942. Ialt sænkede von Rosenstiel 11 allierede skibe, og om han normalt gav besætningerne 3 timer til at forlade skibet før torpederingen er nok tvivlsomt.

Den 23. februar sænkede Rosenstiel 2 skibe, S/S THALIA og S/S SUN, hvilket altså ville indebære 6 timers ventetid, uddykket, på en dag.

At han ikke ved andre lejligheder har ventet 3 timer, ses af 15. juni 1942, hvor U 502 sænkede to skibe i tidsrummet 4.10 og 4.30 AM. Senere samme dag sænkede han endnu et skib, og dermed forsvinder u 502 og von Rosenstiel ud af registrene, hvilket betyder at U 502 formentlig er blevet sænket kort efter 15. juni 1942.

Kåre Lauring

Around the World in 60 Years

Summary

Ove Kjeldsen was born in 1916, the son of a farmer from Zealand. In 1939 he took his Ship Master's Certificate at the Copenhagen School of Navigation, after which he was appointed third mate in the J. Lauritzen Shipping Company.

Up until May 1940 Ove Kjeldsen sailed as third mate aboard the S/S TANJA in regular traffic along the coasts of the United States. In May 1940 the S/S TANJA was laid up in New York, after which Ove Kjeldsen was employed by Standard Oil of New Jersey as third mate aboard the tanker S/S THALIA.

On February 23rd 1942 the S/S THALIA was torpedoed 50 miles WNW of Aruba. One crew member was killed and 11 wounded, while the remainder,

including Kjeldsen, made their way safely to Bahia Honda in Columbia.

After the S/S THALIA Ove Kjeldsen became second mate on board the tanker M/S SVITHOID, which partly sailed in convoy to Iceland and partly sailed along the west coast of South America.

In March 1944 Ove Kjeldsen became first mate aboard the tanker S/S PHOEBUS and the same year he was appointed master of the same ship, which he captained until the end of the war in May 1945.

After the war Ove Kjeldsen went ashore and earned his living as a businessman both in shipping, but also unconnected with shipping. He died in San Diego in March 1995.