

## Niels Ole Kiil: Alternative Rejser

*Forfatteren til nedenstående artikel behøver ingen nærmere præsentation, da årbogens læsere uden tvivl vil nikke genkendende til navnet. Forfatteren har da også skrevet en række interessante artikler op gennem 90-erne og fortsætter således her sin erindringsrække om sine år til søs.*

### ALTERNATIVE REJSER

#### Del 1

Med De Forenede Staters indtræden i 2. Verdenskrig kom forfatteren til, på nærmeste hold, at opleve krigens dramatiske realiteter, en torpedering i Midtatlanten, hvor 30 ud af 60 besætningsmedlemmer omkom, inklusiv kaptajn og tre styrmænd. Kun den fjerde, den yngste, der skriver disse linjer, overlevede og var i 17 døgn fører af en beskadiget redningsbåd under sejl, truet i troperne af vandmangel og andre genvordigheder.

Efter tilbagekomst til New York fulgte en tiltrængt, afslappende periode som »night relief officer« i skibe tilhørende rederierne United Fruit Company og American President Lines. Derefter atter udmønstring til konvojsejlads med adskillige rejser på den barske Nordatlant. Af og til meldte tanken sig om, til en afveksling, at besejle andre farvande, hvor man vel også kunne gøre nytte. Ved tilfældighedernes spil blev dette ønske realiseret.

Der fulgte nu nogle rejser mellem New York og Centralamerika. Derefter en ret så usædvanlig rejse (omtalt i del 2), der gik ud på, for De Forenede Nationer, at bringe den første last nødforsyninger fra U.S.A., til nogle af Europas hårdest betrængte områder. Men først et par generelle betragtninger om systemet, hvorunder skibene hos amerikanerne blev anvendt i krigstid.

I perioder, hvor der på havene er fred og ingen fare, kan man, når der ses bort fra specialskibene, opdele tørlastskibene i carginers og trampskibe. Førstnævnte beskæftiges i faste ruter, medens sidstnævnte henter ladninger, hvor de med fordel er at finde. Bryder en krig ud, vendes der op og ned på systemet i og med, at rederne iflg. landets love kan tvinges til midlertidigt at afgive deres tonnage til de respektive myndigheder. Som krigssejlere erfarede vi, at således forholdt det sig også i U.S.A., hvor vi tilfældigvis befandt os. Uanset rederiets navn kom vi til at sejle under W.S.A. (United States War Shipping Administration), der bestemte hvor og hvorledes skibene skulle anvendes.

De betrængte, væbnede oversøiske styrker havde naturligvis første prioritet til at få deres presserende behov opfyldt, såvidt det lod sig gøre. Dette medførte, at der måtte

skæres ned på de mindre vigtige sø- og landstransporter. På de vestindiske øer hobede usolgt sukker sig op, medens der periodevis i U.S.A. end ikke var dækning for de sparsomt tildelte rationeringsmærker. Sukker var i øvrigt en af de få varer, der var rationet. Medbragt fra Cuba blev en bærbar pose sukker modtaget med begejstring hos dansk-amerikanske venner.

Det ansete amerikanske rederi United Fruit Company, kendt under navnet »The Great White Fleet«, sejlede i fredstid mellem New York og Centralamerika i passagerfart og som bananimportør.

Når en evt. forurettet matros hørte rederiets slogan, kunne han finde på, efter »Fleet«, at tilføje »Plenty of work and nothing to eat«. Da kosten i amerikanske skibe normalt er god, var det nok en grov overdrivelse. Ved krigsudbruddet måtte rederiet dog aflevere hele sin flåde til W.S.A, men kunne iflg. gældende regler få lov til i ny og næ at låne et fremmed skib til afhjælpning af et akut behov. Da også de andre rederier måtte følge trop, kan der ikke have været tale om afstraffelse.

Et af de lånte skibe blev S/S EL MUNDO, omtalt i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1993. Mit ønske om, til en afveksling, at prøve noget andet, gik dermed, som indledningsvis nævnt, i opfyldelse. Det blev til flere rejser til de områder, hvor United Fruit sejlede i fredstid. Den værste periode, med tyske ubådes rystende antal sænkninger af allierede skibe langs Amerikas østkyst, var heldigvis overstået, men sydover skulle der fremdeles sejles i konvoj, da torpederinger stadigvæk forekom. Efterhånden bedrede forholdene sig dog så meget,

at vi af og til måtte sejle alene inden for det Caribiske Havs områder.

Lasten til den første og også de efterfølgende rejser, indtog vi vi ved en af de pierer, som rederiet disponerede over nederst på sydspidsen af Manhattan, tæt ved Battery Place, hvor Det Danske Generalkonsulat havde til huse i en skyskraber af middelhøjde, (iflg. amerikansk målestok). Rejsens mål var Cristobal i Panama Canal Zonen.

Under de herskende unormale forhold måtte vi tage imod lastpartier i den rækkefølge, hvori de ankom fra afskiberne. Det blev derfor så som så med lasteplaner og stabilitetsberegninger. Ankom tomme, men dog nye colaflasker først, blev de stuvet nederst, mens tonstunge ruller af newsprint (avispapir) kunne placeres øverst i lastrummene. Vi måtte acceptere United Fruits dispositioner, så længe vi ikke kunne bevise, at skibets sødygtighed ville blive mangelfuld. Forøvrigt lastede vi alt muligt mellem himmel og jord, forbrugsvarer af alle mulige slags, lige fra kosmetikvarer til cigaretter og spiritus i enorme mængder. De langfingrede holdt nallerne fra papirrullerne, men mange cigaret- og whiskykartoner viste sig at være halvtomme ved udlosningen.

Det blev for så vidt ikke bedre, da jeg erfarede, at vi også skulle befordre et antal dækspassagerer, for hvis velvære jeg som skibets l. styrm. måtte være ansvarlig. Det lød mærkeligt, da vi jo havde en udmærket »chief steward« til den slags opgaver, så jeg protesterede højlydt. Det viste sig, at passagererne var firbenede drøvtyggere, 12 kostbare kvier og avlstyre. Man prøvede at for-

milde mig med en forsikring om, at det drejede sig om pæne dyr, der ville rejse anbragt i hver sin boks. Om fjas mellem kønnene kunne der således ikke blive tale. De kunne højst skele til hinanden.

Da der ikke var nogen vej udenom engagerede jeg vor flinke, spanske bådsmand som underentreprenør. Jeg slap ikke for et besøg fra Det Amerikanske Landbrugsmi-  
nisterium, der skulle vide, om jeg nu også var kompetent til den mig påtvungne opgave: »Were you brought up on a farm«? Det var jeg ikke, men man accepterede, at jeg havde tilbragt sommerferier hos familie på landet.

Det kom nu til at gå meget godt, bortset fra at vore marinegaster i smug morede sig med at blæse cigaretrøg i tyrenes næsebor. »Sitting Bull« kunne have været et passende navn til den flotteste tyr, opkaldt efter indianerhøvdingen, men på navneskiltet, som gasterne havde fremstillet, stod der »Shitting Bull«, måske en stavfejl, da ikke alle gasterne var high school graduates.

På agterdækket var »Farmen« indrettet med duftende høstakke, og hvad der ellers var nødvendigt for dækspassagerernes bekvemmelighed. Det var årstiden, hvor trækfugle var på vej mod syd. Flokke af gratister slog sig ned hos os i de uventede, bekvemme omgivelser. De forlod os i nærheden af vort bestemmelsessted, efter at have kvitteret for turen med en daglig morgensang. Rejsen var forløbet uden de store problemer.

Vor første vestindiske landkending havde vi i øvrigt til fælles med Columbus, der dog allerede var der den 12. Oktober 1492. Han

gav øen navnet San Salvador, omend der oftest på kortet står Watling I. eller Guanahani, som skulle være navnet de indfødte benyttede, indtil de så skammeligt blev udryddet af de invaderende spaniere. Så vidt jeg husker kunne man ved forbisejlingen fra skibet se et monument til minde om den berømte søfarer, og den enorme betydning, på ondt og godt, som hans opdagelse skulle få for eksisterende og kommende folkeslag.. Alt tyder dog på, at det var nordboerne, der først opdagede Amerika, og at de indfødte havde fået en tåleligere skæbne, dersom disse tidlige opdagere havde haft kraft og styrke til at etablere en permanent bosætning.

Vort første stop var Guantanamo, U.S.A.s vigtige flådebase, der i sin tid blev oprettet til forsvar for ruten til Panamakanalen. Den store beskyttede base er, trods Cubernes protester, også i dag under Stars and Stripes. Under vort ophold lå vi, sammen med mange andre skibe, i sikkerhed til ankers bag netspærringer. Vi havde passeret adskillige øer, rundet Cubas østligste hjørne og gennemsejlet »The windward passage«.

Ved ankomsten til Panamakanalen kunne det måske være gået galt. Da lodsens kom ombord, fortalte han, at havde vi fortsat nogle få favne længere frem, kunne der være blevet åbnet ild mod os, da vor kaptajn (MacKensie) havde overset en spærregrænse. Mon vi dog ikke først havde fået et varselskud? Losningen, der strakte sig over nogle dage, gik straks igang. Vore passagerer blev afhentet af rette vedkommende. Senere skulle vi fortsætte til Santa Cruz del

Sur på Cubas sydside, hvor en sukkerlast ventede på os.

Cristobal, der er kanalzonens nordligste havn, har som nærmeste nabo et broget, pulserende byområde, hvor barer og kinesiske spisesteder lå side om side i uoverskuelige mængder. Menneskemylderet var ubeskriveligt, præget især af de tilstedeværende amerikanske soldater i deres smarte, lyse khakiuniformer. Man traf dem på barerne, og i Y.M.C.A. (K.F.U.M), hvor man altid kunne overvære drabelige sportskampe og andre former for underholdning. På barerne kom man let i snak med de unge mennesker, der gerne ville høre nyt fra fremmede. Stramtandet militærpoliti, på farten to og to, var konstant på jagt efter delinkventer, der ulovligt var udeblevet fra tjeneste. Der var konstant gevinst.

I kanalzonen og på Cuba var cola med rom en yndet drik. Mærket »Metusalem« på romflasken skulle borge for at indholdet havde den rigtige alder. Som tjenstgørende på et statsejet skib, kunne vi til U.S.A. på hver rejse toldfrit medtage fire flasker spiritus (hard liquor), der dog ikke måtte drikkes ombord.

I Santa Cruz del Sur på Cubas sydkyst kom vi ikke i land. Der blev lastet på en ankerplads ret langt ude, hvortil det store sukkerparti blev bragt i pramme. Den brune, uraffinerede råsukker blev eksporteret i jutesække i en størrelse og vægt som forekom ganske urimelig. Det generede tilsyneladende ikke de sværlemmede havnearbejdere, der i tropevarmen og med en drabelig havaneser i mundvigen håndterede de blytunge sække, som var de fyldt med

gåsedun. Med et skulderkast blev sækkene lagt lagvis i rad og række nøjagtigt, som de skulle være stuvet.

Tilbage i Guantanamo sluttede vi os til en nordgående konvoj og kunne nogle dage senere aflevere sukkerlasten til et Tate and Lyle raffinaderi ved East River. Derefter skulle vi nok engang tilbage til Panamazonen med en last, der i det store og hele var som den just gennemførte. Det skulle dog vise sig, at der var forskel.

Umiddelbart inden vi, hos United Fruit, var tillastet, og medens der endnu var plads øverst i en af lugerne, bragte et bemærkelsesværdigt køretøj en fornem bronzesarkofag frem under en af lastebommene, der løftede og placerede sarkofagen i lugen. Der medfulgte en imponerende samling lægeerklæringer og balsameringscertifikater, som jeg fik overbragt til videregivelse til rette vedkommende. Ej heller manglede der en 1.Kl. passagerbillet, udfærdiget med afdødes navn. Det blev oplyst, at vor passager var en hensovet rigmand, over for hvis uhelbredelige sygdom selv det dyreste nordamerikanske hospital kom til kort. Nu skulle han sejles hjem for at blive stedt til hvile i hjemlandet.

Rejsen sydover og havneopholdet forløb som den foregående, men denne gang skulle vi have returlast direkte fra Kanalzonen, der var ind- og udskibningshavn for hovedparten af de omliggende naborepublikker. Vi indlastede således et meget stort parti Columbia kaffe, saltede oksehuder, balsatræ, plantefibre til rebslagerier og mange andre nyttige ting.

Det mest spændende var 15 tons sølv, som jeg ventede bragt ombord under politiskorte, men det var ikke tilfældet. Uledsaget, rullende på åbne trucks, kom et stort antal matte, aluminiumslignende barrierer, for hvis modtagelse jeg måtte kvittere. Modtageren i U.S.A. var ikke Fort Knox, amerikanernes bombesikre opbevaringssted i sydsstaten Kentucky, hvor de federale guld- og sølvreserver normalt befinder sig. Ej heller var det en sølvsmedie, men den prosaiske, men vigtige krigsflyindustri, hvor metallet havde vist sig uovertruffet til sensible lejer i flymotorer.

Det undrede mig, at der fremdeles havde været sølv tilbage i Latinamerika. De spanske erobrere, Los Conquistadores, havde ellers i sin tid gjort deres bedste for at fylde skatkamrene, hos de spanske konger og hos adelen, med hjembragte rigdomme.

Ved tilbagekomsten til New York lå vi en dags tid på strømmen, inden vi kom til kaj. I spøg drøftede vi, om nogen mon ville savne en enkelt af de tunge barrierer. I et bøjereb kunne en sådan vel sænkes udenbords og hentes efter mørkets frembrud. Dog manglede ikke en eneste barre ved partiets aflevering, og alle slap for en tur i Sing-Sing.

På de to følgende rejser bragte vi de sædvanlige former for stykgods til Havana og sukker som returlast fra nærliggende havne. Havana, øens hovedstad, er kendt som en spændende, smuk og historisk betragtet meget interessant by, hvis historie går tilbage til Spaniens storhedstid. Havnen var udskibningssted for de enorme rigdomme af sølv og guld, som man hentede i de nærlig-

gende fastlandsområder. Ved havneindsejlingen ses fremdeles Morro Castle, der skulle beskytte mod jævnlige, engelske fribytterangreb, der bl. andet forekom i Elisabeth Den Førstes regeringstid. De med guld og sølv tillastede galeoner var ofte udsat for angreb fra vovehalse som Francis Drake, Walter Raleigh, John Hawkins og ikke mindst den mest frygtede Henry Morgan. Adskillige spanske galeoner blev på hjemrejserne orkanernes bytte og forliste på revene med mand og mus.

Vrag, der rummer store kostbarheder, har ligget næsten urørt til vore dage, hvor det med moderne dykkerteknik er blevet muligt at hente store mængder af ædle metaller og andre kostbarheder op i dagslyset.

Da vi ikke så nogen umiddelbar mulighed for skattejagt i Havana eller omegnen, benyttede vi på skift vore fridage til at være turister, men vi var naturligvis kun en beskedent erstatning for den turiststrøm, som i fredstid var tiltrukket af øens seværdigheder, badestrandene og det dejlige klima. Nu havde amerikanerne fået andet at tænke på.

I havnen lå der et flot hvidmalet svensk »frit lejde« skib. Et sådant kunne, med de krigsførende magters tilladelse, hente udenlandske mangelvarer hjem til egen nations forbrug. På en eksklusiv danse-restaurant traf vi de svenske officerer i elegante nystrogede, hvide uniformer. De var dog, forståeligt nok, mere interesseret i at svinge de smukke damer end i at snakke med os.

Vor egen stedkendte purser tog os med til

en af byens berømteste turistattraktioner, baren »Sloppy Joe«, som i fredstid var Hemmingways og andre kendte personers tilholdssted. Stedet var prydet af de pågældendes autografer og tegninger overalt, hvor der var vægplads i lokalerne. Også museumsbesøg blev der tid til, omend man i det dejlige vejr helst opholdt sig uden dørs. De ægte turister var som før nævnt forsvundet som følge af krigen, og hverken vi eller svenskerne fyldte ret meget i landskabet. Til gengæld var vi i rigt mål erstatet af amerikansk militærpersonale af alle våbenarter og grader. Man så dem nyde fritiden med rom og coca-cola samt lignende, under palmerne ved hovedstrøgets fortovs-restauranter, i den amerikanskprægede regeringsbyggnings nærhed. Her kunne de i ro og mag betragte det forbigående talrige, lette, elegante kavaleri, hvilket man vel kunne kalde en uskyldig fornøjelse. Kavaleriet havde tilsyneladende gyldne tider – formentlig mere gyldne end i fredstid. Fra vor side gik vi aldrig U.S. Navy, fodfolket, jager- eller bomberpiloterne i bedene, hvorend vi traf dem. Hvorfor skulle vi dog det? Vi var jo også hjemmefra som følge af en krig, som vi var fælles om at få afsluttet jo før jo bedre. Så vidt jeg husker, forholdt det sig også således, at vi aldeles ikke var interesseret i deres damer, dog med forbehold for evt. hukommelsessvigt.

Karambolage havde vi derimod en aften med en taxachauffør. Da han skulle aflevere os ved skibet, forlangte han en ublu betaling. Da vi ikke kunne blive enige, foreslog han at køre os til politistationen, for der at opnå en afgørelse. Som sagt så gjort – vi fik medhold, og blev gratis kørt tilbage

til skibet. Det var længe før Castros magt-overtagelse, men flere steder i Sydamerika var det kendt, at politiet ikke lod sig ulejlige uden at kvittere med en gang bank. Det havde vi ikke skænket en tanke, men her var vi heldige.

Efter udlosningen sejlede vi østover til en fredelig og smukt beliggende cubansk havn, Puerto Padre, hvor vore lastrum atter blev fyldt op med tunge sække, der indeholdt de søde sager.

Det blev foreløbigt til ialt seks udlånsrejser til Centralamerika, fire for United Fruit, to til Panama Kanal Zonen og to til Havana. Senere en for Grace Line til Venezuela og en til Puerto Rico for Bull Line. Sidstnævntes navn havde dog, såvidt vides, ingen tilknytning til nogen tyreekspert. Nok engang skulle det vise sig, at vort skib kunne bruges til andre formål. Vi blev udlånt til U.N. – De Forenede Nationer – finere kunne det ikke være, men mere herom vil følge, dog først et par linjer om den forudgående rejse til Venezuela.

Det amerikanske rederi Grace Line Inc. var ejer af en snes skibe, hvormed man fortrinsvis sejlede i passager- og fragtfart mellem New York og Vestkysten af Sydamerika. Halvdelen af skibene, de største, passager-skibene, havde helgenindenavne som f.eks. SANTA BARBARA - CLARA - INEZ ELENA - ISABEL - LUCIA etc. De mindre skibe sejlede på Caribien, men alle var nu underlagt War Shipping Administration, hvorfor man foreløbigt måtte tage til takke med at låne EL MUNDO til en enkelt rejse til Venezuela. Bestemmelsesstederne var La Guaira og Maracaibo, det førstnævnte er havnebyen

for hovedstaden Caracas, det andet byen, der ligger ved søen af samme navn i landets olierige område.

Lastningen af varesortimenter, svarende til de foregående rejsers, foregik problemfrit ved rederiets pier oppe i North River. Ligeså var det med nedrejsen til La Guaira. Fra vor kajplads i denne havn havde vi som baggrund en nærliggende bjergside, tæt bebygget med maleriske selvbyggede småhytter, bestrøget med spektrets forhåndenværende farverester. Der var noget kolonihaveagtigt over bebyggelsen, men det var ikke just dansk standard, den stejle bjergskråning virkede fremmedartet. Hytternes beboere var næppe velhavere, men sådanne fandtes der dog også i den gamle bydels fornemme huse i spansk stil. Som gæster i et af disse kunne vi beundre den vidunderlige gårdhaves blomsterflor, siddende udendørs ved et veldækket bord. Dette charmerende værested, der på spansk hedder el patio, betragtes som en selvfølge i de ældre klassiske bydele.

Nogle af vore folk berømmede en tur til hovedstaden Caracas, der ligger højt oppe i bjergene. Den foregik sammen med stedkendte englændere, officererne fra et skib i kystfart, der lå agten for os. Med godt halvdelen af vor last afleveret sejlede vi videre til Maracaibosøen, hvortil der ikke er adgang for dybtgående skibe. Det skyldes en genstridig sandbarre, som ikke lader sig flytte eller holde åben.

De store, oceangående tankskibe glimrede ved deres fravær fra dette, et af verdens rigeste olieområder. Råolien måtte udskibes på anden vis. Rafinaderier blev oprettet

på de nærliggende hollandske, vestindiske øer, Aruba og Curacao. De har begge de store vanddybder, som nutidens tankskibe kræver. Problemet med barren blev løst med bygning af en regulær flåde mindre tankskibe med beskeden dybgang – de såkaldte moskitotankere.

Disse minitankere, der havde en lasteevne på 3000 ts, sejlede dag og nat i endeløs sporgovnsfart mellem oliefelt og rafinaderi. Ved nattetide i fredstid, var området belyst af de mange toplanterner. I sin tid var jeg ret ofte med tankskib på Aruba, hvor meget kan have ændret sig siden. Mon ikke moderne rørledninger i dag har erstattet moskitoerne?

Fra Maracaibo sejlede vi til Aruba, lå der natten over og fortsatte nordpå i konvoj. Anløb den cubanske havn, Nuevitas, lastede ca. 8000 ts. sukker, som vi bragte til New York, metropolen, som efterhånden var blevet vor »home away from home«. Her ventede en ny og anderledes opgave på os.

#### *ALTERNATIVE REJSER*

##### *Del 2*

### **I De Forenede Nationers Tjeneste**

Den 24. oktober 1945 er stiftelsesdatoen for F.N., de Forenede Nationers verdensomspændende sammenslutning, der fremmede forventningen om, at der, efter at den igangværende krig omsider havde fundet sin afslutning, ikke måtte følge andre, og at fred og fordragelighed herefter ville være sikret for al fremtid.

Forberedelserne til organisationens dannelse var igangsat i de forudgåede måneder, og der var enighed om, at der snarest muligt burde indledes afsendelser af hospitalsudstyr og levnedsmidler til det nødstedte Europa. De tyske tropper var på tilbagetog presset af de allierede, og man fandt, at tiden nu var inde til afskibning fra U.S.A. af den første sending. Planen var, at den skulle bringes til en havn ved Sortehavet, der atter var blevet tilgængelig, og derfra videre med jernbane til Tjekkoslaviet og Polen.

Da den nyoprettede organisation ikke selv rådede over skibe, måtte man låne sig frem hos W.S.A. (U.S. War Shipping Administration). Her fik man overladt dampskibet S/S EL MUNDO, hvis fører var capt. John Mac Kenzie, der havde forfatteren som sin meget unge 1. styrmand.

Meddelelsen om denne helt uventede rejse blev af skibets besætning modtaget med begejstring, da den vel ville foregå under frit lejde, enesjende med fuldt blus på lanterne og den øvrige fredstidsbelysning. Den triste, grå krigsfarve måske overmalet med hvid. Som forbillede forestillede vi os det svenske skib, vi havde set i Havana, og det indtryk dets flotte officerer, i deres hvide uniformer, havde gjort såvel på damerne som på os. Mon ikke vi ville blive sendt til et skrædderi for at blive tilsvarende ekviperet? Det blev vi nu ikke, vi havde gjort regning uden vært.

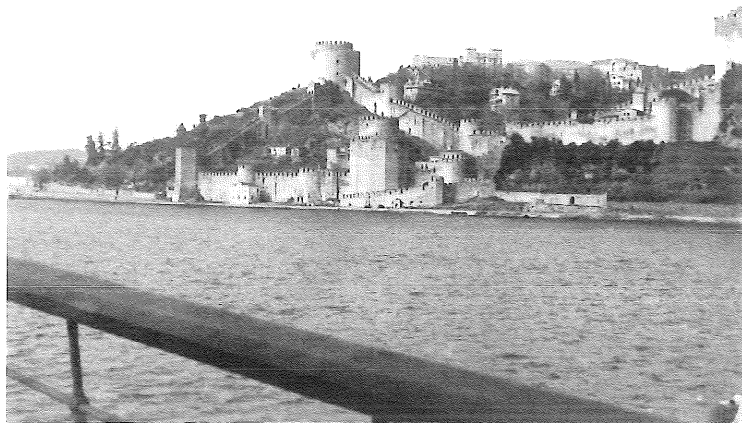
Næsten alt forblev som hidtil. Total mørkelægning, og fremdeles sejlads som et tilfældigt nummer i en konvoj med kurs mod Gibraltar, ufestligt ledsaget af de kendte grå eskorteskibe, som vi dog nødtigt ville undvære.

En vis forandring kom der dog. En russisk telegrafist dukkede op og meldte sig til tjeneste. Det undrede os, da vi i forvejen havde en udmærket canadisk telegrafist. Den nye mand skulle være hans medspiller, når vi kom på russisk område. Som tolk i øvrigt blev han os til stor hjælp. Han havde en broget fortid, opvokset i det fjerne østen, flygtet dertil med forældrene, da Lenin under revolutionen fik overtaget. Han havde den lidet ønskværdige status som værende hjem- og statsløs.

Lastens indskibning var betroet rederiet American Export Line. Den foregik ved rederiets pier i Hoboken, hvor de danske udvandrerskibe lagde til, da de endnu sejlede. Den nyoprettede afdeling for nødhjælp havde fået navnet U N R R A (United Nations Relief and Rehabilitation Administration), hvis generaldirektør var den kendte politiker, New Yorks tidligere borgmester, Herbert Lehman. Han bærede os med et besøg, hvor han, til Time Magazine, blev fotograferet, stående ved det første slæng, der skulle hejses ombord. Bærede var nu så meget sagt, sceneriet tog to minutter. Søfolkene, der bemandede skibet, interesserede ham tilsyneladende ikke. Dog var han ikke den eneste, der ræsonnerede: de sejler jo bare.

EL MUNDO blev til max. dybgang lastet med de produkter og materiel, som man skønnede ville være mest påkrævet, fødevarer og hospitaludstyr. Sidstnævnte naturligvis i solide trækasser. En del viste sig dog ved ankomsten, at have været brudt op. Man forstår grunden til at solide stålcontainere med tiden måtte til, for at løse den slags problemer.





Fra en ankerplads i Bosphorusstrædet er der udsigt til fæstningsværket Rumeli Hisar (Istanbul), opført i 1452 af Sultan Mohamed II for at bevare kontrollen over strædet, der er forbindelsesvejen til Sortehavet.

(Forfatterens foto)

*From an anchorage in the Bosphorus Strait there was a close view of the old fortification Rumeli Hisar (Istanbul), erected in 1452 by Sultan Mohamed II in order to maintain control of the important passage to the Black Sea.*

*(Author's photo)*

Til en afveksling kunne vi styre næsten ret øst med kurs mod Middelhavet. Alt tydede på, at vi nærmede os krigens afslutning, og at tyske ubåde var i defensiven, ingen generede os undervejs. I Middelhavet var der ryddet op, og iflg. givne instruktioner skulle hvert af konvojens skibe fra Gibraltar fortsætte hver for sig, og vort skib anløbe Piræus for nærmere ordre og gyldig russisk adgangsbillet til Sortehavet.

Vort første stop blev Mers el Kebir, reden ved Oran, hvor den engelske flåde i 1940 sænkede en stor del af den franske for at forhindre, at den efter, at Frankrig havde kapituleret, faldt i tyskernes hænder. Vort ærinde på stedet var påfyldning af ferskvand. A propos: hvorfor kalder vore svenske brødre det for søtt vatten, og nybagt brød for färskt bröd? Uanset dette fortsatte vi østover og holdt os naturligvis strengt til de minestrøgne ruter.

Telegrafisk besked indløb om, at vi nu ikke skulle anløbe Piræus, men fortsætte direkte til Istanbul. Vi passerede tæt forbi Cap Bon, hvor de sidste af Rommels slagne ørkentropper havde været trængt sammen efter nederlaget til Monty. Vi havde en interessant rejse gennem det græske øhav, hvor vi på søkortet kunne aflæse flere af den græske oldtids velkendte historiske navne.

En meget imødekommende tyrkisk lods mødte os ved Dardanellerne, og han blev ombord til vi, med udsigt til Istanbuls berømte moskeer og minareter, kunne lade ankeret falde. Han kom ombord ved spisetid og deltog gerne i vort middagsmåltid, efter tilsagn om at det ikke indholdt svinekød. Fremmede skibes gennemsejling havde i årevis været lukket, så han var glad for, at den udsigt til normale forhold, som vor ankomst indvarslede, snart ville blive en realitet.

Der gik adskillige dage inden adgangstilladelsen fra russerne nåede frem. Desværre blev der ingen mulighed for at komme en tur i land, så vi måtte nøjes med at betragte stedets seværdigheder på afstand.

En meget elegant og fornem bygning, tæt ved vandkanten, var efter sigende et harem, dog vist ikke længere i brug. Om det var det eller ej kunne dog slet ikke interessere os. På nærmeste hold havde vi Rumeli Hissar, fæstningsværkerne, lige ned til vandet, som Sultan Mohammed II i 1452 lod bygge for at kunne kontrollere strædet.

Vi lettede anker og fortsatte nordpå gennem Bosphorus. En pludselig opstået tæt tågebanke krævede igen opankring. Normalt sker det ved, at man løsner spilllets bremse og lader kæden løbe, indtil ankret er i bund. Lodsens forklarede mig, at sådan gik det ikke her. Strædets store dybde nødvendiggjorde en forsigtig nedfiring. I modsat fald kunne den udløbende kæde sprænge spillet og sammen med ankeret gå tabt. Der blev firet med omtanke, men besvær med ankergrejerne skulle senere dukke op.

Vor rejses mål var den rumænske by Constantza, hvor vi blev modtaget af en delegation der kun talte russisk. Som tolk var der medbragt en engelskkyndig kaptajn fra et af de andre skibe i havnen. En traditionel velkomstdrink var en selvfølge, og intet kunne vel være bedre end Metusalemrommen, medbragt fra Cuba. Fejlagtigt troede vi, at det lige var sagen for barske vodkadrikkere. Men nej, de hostede nærmest i panik, og deres tolk brølede: too strong – too strong.

Indklareringen foregik dog fredeligt, og vi udvekslede de oplysninger, som parterne havde brug for. Havn og by vrimlede med russiske soldater. Blodigt sårede fra fronten ankom i hobetal og blev indskibet lige ag-



Udsigt var der også til knap så dystre bygningsværker langs vandkanten; en minaretprydet kuppel (øverst) og en smuk, hvid bygning, muligvis et tidligere harem (nederst).

(Forfatterens foto)

*Close by the shore line there were also some less gloomy buildings: a dome flanked by minarets (top) and a beautiful white building, possibly a former harem (bottom).*

(Author's photo)





M/S EL MUNDOs Armed Guard lieutenant Thatcher er et vend i land, medens skibet laster jernmalm i Beni Saf, Algeriet. Hans ledsagere er telegrafisten samt 2. og 3. styrmand.

(Forfatterens foto)

*Armed Guard lieutenant Mr. Thatcher from the EL MUNDO takes a stroll ashore in Beni Saf, Algeria, while the ship is loading iron ore. His companions are sparks (the wireless operator) and the second and third mates.*

(Author's photo)

ten for os, på vej til militærhospitaller i det nærliggende Odessa. Jeg kunne genkende passagerskibet, der sejlede frem og tilbage, M/S BESSARABIEN. Det og et søsterskib var bygget nogle år tidligere hos Burmeister og Wain.

Rumænerne, der delvis havde holdt på den forkerte hest, var sat helt ud af spillet, bortset fra at de stod for vort skibs losning. En stram, sortklædt polak var mødt op for at modtage partiet, der var tiltænkt hans nation. Han lagde ikke skjul på, at han var kommunist, og at han af et godt hjerte hadede amerikanerne og al deres væsen,

uanset at de var de medbragte gavers ædle givere. Under hele opholdet havde vi en blandet fornøjelse af hans tilstedeværelse. Han var den eneste ubehagelige person, vi traf i Constantza. Russerne var derimod særdeles omgængelige. 30 år senere, da jeg for det iraqiske statsrederi opholdt mig på værftinspektion i Ukraine, kunne min borddame ved et selskab fortælle, at hendes far var havneadministrator i Constantza i perioden, hvor også jeg var der – et mærkeligt sammentræf.

Den triste oplysning om Præsident Roosevelts død, den 12. april 1945 modtog vi i Rumænien. Til alt held viste hans efterfølger i embedet, vicepræsident Harry Truman, også, at han var den udmærkede og beslutsomme leder, som situationen krævede.

På gader og stræder mødte man forhulede jøder og sigøjnere, der havde undgået udryddelsen i gaskamrene. Nogle havde familie i Amerika. Dem ville de gerne underrette om, at de var i live, men al postforbindelse var afbrudt. Jeg påtog mig derfor at være kurer, omend det var i strid med gældende regler. Efter vor hjemkomst til New York var jeg rundt hos slægtninge, hvor mine oplysninger kunne vække både sorg og glæde. Flere steder lød det »sit down, and have a Jewish meal«.

Via vor purser kom vi også i kontakt med bedrestillede, rumænske familier, der inviterede os hjem. Stemningen var dog noget trykket. Vi fornemmede, at de før os havde haft tyske gæster. De var meget interesserede i at høre om de amerikanske immigrationsregler. Deres frygt for fremtiden skulle

snart vise sig at være berettiget under det kommende, langvarige rædselsregime.

Vor russiske telegrafist havde til søs klaret kommunikationen på sit modersmål, men efter vor ankomst havde han holdt en meget lav profil. Han var som før nævnt statsløs og forudså derfor, at de bestemte myndigheder kunne slå en klo i ham. Til hans store lettelse var der ingen problemer, og han kunne nu fortrøstningsfuldt gå i gang med al den tolkning, der var brug for. Han var os til stor nytte.

Havnen var sortbørshandlernes eldorado, ganske åbenlyst. Tilsyneladende var russerne aldeles ligeglade med denne trafik. Brugbare ting kunne købes for nogle få pakker cigaretter. Tyske patruljebåde, som besætningerne havde forladt i hast, var efterfølgende blevet ribbet for alt. Blandt fine Plath sextanter og Zeiss prismekikkerter var der frit valg.

Vore frimodige marinegaster forsynede sig med lette håndskydevåben til brug derhjemme på prærien eller andetsteds, hvor man evt. kunne møde en klapperslange. Da vor løjtnant fandt det i orden, gjorde jeg ingen indsigelser. Vor kaptajn blandede sig ikke gerne i petitesser.

Apropos skydevåben. Ved et tilfælde fandt jeg engang i min kahyt, blandt andre papirer, en samling retsdokumenter, der beskrev en hændelse, hvori en af mine forgængere, også en Lauritzen-dansker havde været impliceret. Han havde været anklaget for »technical manslaughter«, men var blevet frikendt. Til ankers i Vestafrika havde han fra dækket hørt fortvivlede skrig fra



2. styrmand Lyse afprøver skibets nødstyring, der har rattet placeret på dækshuset agterude.

(Forfatterens foto)

*The second mate Mr. Lyse testing the emergency steering gear; operated from the top of the deckhouse aft.*

*(Author's photo)*

en flok fyrbødere, der blev jaget rundt af en rasende og forstyrret kollega, der med fråde om munden fægtede med en kniv. Resolut, og i sidste øjeblik, fik styrmanden fat i kaptajnens revolver, skød og dræbte manden, der før havde optrådt farligt og truende. Retten fandt intet at bebrejde den

indklagede, som jeg år senere traf, da han var fører af et J.L. skib. Han talte ikke gerne om sagen.

Inden udlosningen var tilendebragt, indløb der ordre om, at vi snarest skulle begive os til den tyrkiske havn Ismir (Smyrna), for der at hente en ladning tyrkisk tobak og lakridsrod. Vi regnede med at kunne klare opgaven, men det blev dog ikke tilfældet. Vi måtte forlade Ismir med uforrettet sag. Især lastrum I. duftede stærkt af røget flæsk fra den forrige last.

Også andetsteds kunne lugten fornemmes. Hverken cigaretter eller lakrids ville vinde ved tilførsel af den slags aroma. Ny ordre lød på lastning andetsteds af et mindre sensibelt produkt, jernmalm, fra den algierske havneby Beni Saf vest for hovedstaden Algier. Da lodsens til vort bestemmelsessted kom ombord, udstødte han et vræl. Skibshunden, der havde stået på lur, havde sat sine skarpe tænder i et af hans

ben. Tilstede kom karantænemyndighederne, arresterede og bortførte hunden til undersøgelse for rabies.

Man lovede skibet al landsens ulykker, dersom den bar sygdommen. Jeg havde imødeset, at noget sådant før eller senere kunne ske, og havde advaret hundens sponsorer, som havde bragt den ombord, fra et eller andet værtshus. Risikoen blev dog hånlige afvis med et »Don't you touch our dog!« Da de samme mennesker, i officersmessen, blev konfronteret med hændelsen, meldte alle hus forbi. Nogle påstod endog, at de aldrig havde hørt, at der var en hund ombord. Til alt held viste det sig, at hunden, bortset fra bidskheden, intet fejlede, men vi så den ikke igen.

Normalt generede det arrige bæst ikke nogen af skibets 60 besætningsmedlemmer, når vi var til søs, men den rejste børster og viste tænder, når den i havn løb på folk i landgangstøj, hvis fært den ikke kunne placere. Måske var den miljøskadet efter en ulykkelig opvækst i et støjende værtshus, hvorfra den kunne være blevet købt eller stjålet. Hvem ved? Medlidenhed, udenomsnak og undskyldninger kan man jo altid finde, uanset forbrydelsens grovhed.

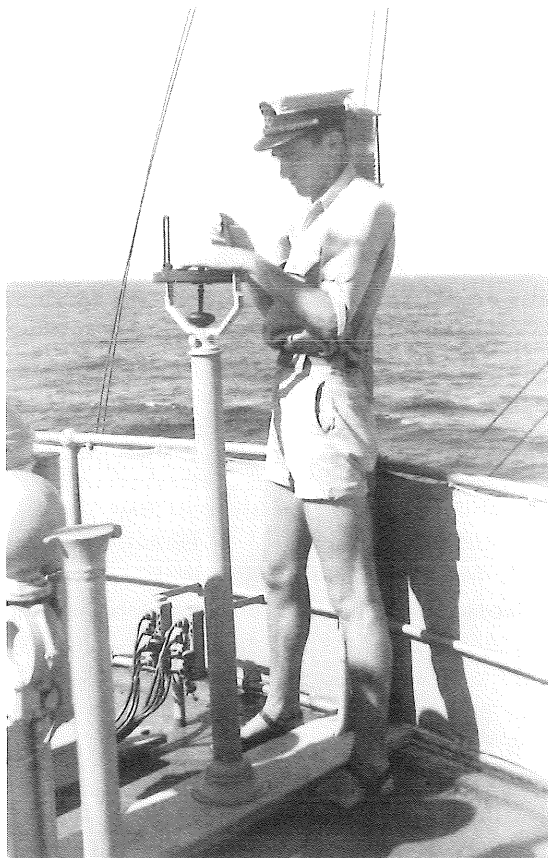
Skibskatten og purser John Nicols udveksler ven-skabelig morgenhilsen. Katten glæder sig over skibshundens ufrivillige afmønstring i Beni Saf.

(Forfatterens foto)

*The ship's cat and purser John Nicols exchanging friendly morning greetings. The cat is happy about the departure of the ship's dog which involuntarily signed off from the ship in Beni Saf.*

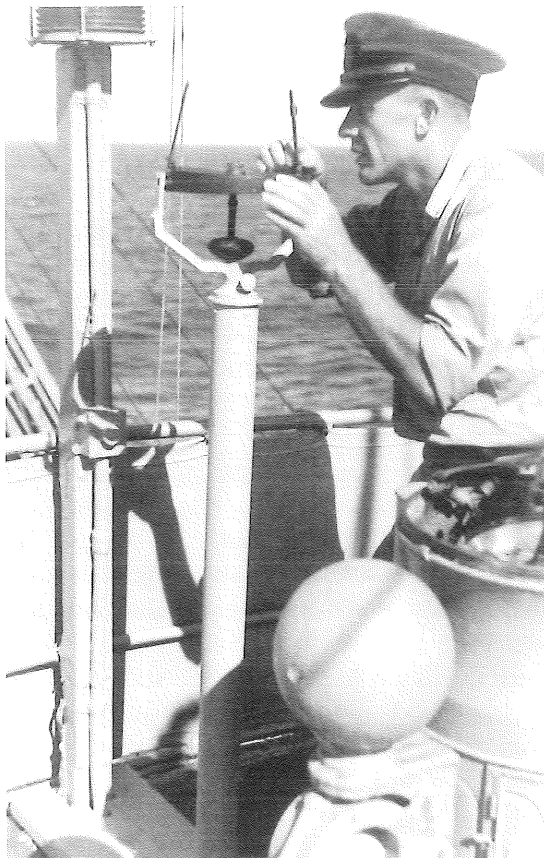
(Author's photo)





2. styrmand ved pejlskiven på styrehusets top, »the monkey island«, gør klar til et azimutsigt.  
(Forfatterens foto)

*The second mate at the pelorus on »the monkey island« preparing for an azimuth sight.  
(Author's photo)*

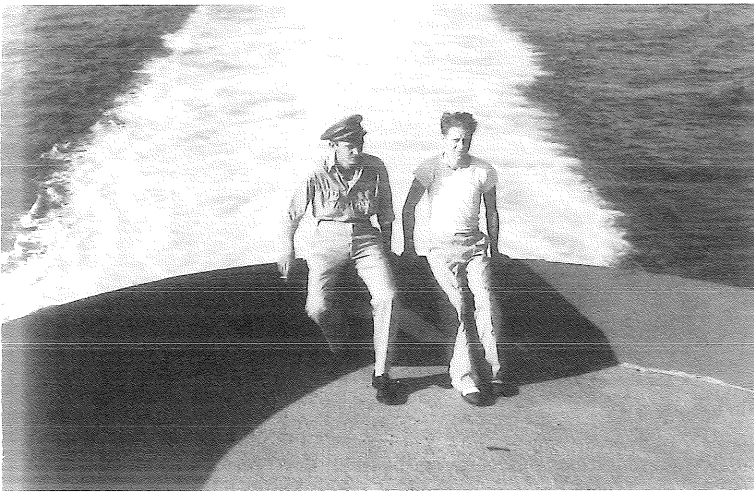


3. styrmand, Jaan Tamm, der har formiddags- og aftenvagten kl. 8 til 12, følger ligeledes den faste regel. (Forfatterens foto)

*The Third mate who has the A.M. and P.M. watches from 8 to 12, also follows the established routine.  
(Author's photo)*

Nedlastet til mærkerne forlod vi Beni Saf for at lægge os til ankers udenfor, afventende en vestgående konvoj, som vi næste morgen skulle tilslutte os. I nattens løb blæste det op, og en voldsom sø rejste sig. Ved ankerletningen var min plads forude

med tømmersmanden ved ankerspillet. Pludselig lød der et brag, et tandhjul var brækket, og spillet sat ud af drift. Den eneste udvej var at kappe kæden, og efterlade den og ankeret på stedet, afmærket med en bøje. Med nedstryger at bryde den svære



Med kølvandet som baggrund slapper 2. styrmand og telegrafisten af på stålplatformen, hvorfra den svære agterkanon ved krigens afslutning var blevet fjernet i New York.

(Forfatterens foto)

*With the wake as background the second mate and sparks relax in the steel platform, from which the heavy aft gun was removed in New York at the end of the war.*

(Author's photo)

kæde var ingen børneleg, da søgangen rev og sled i kæden med voldsomme ryk.

Fra maskinen fik vi beredvillig hjælp af en gruppe med maskinchefen i spidsen. Han greb resolut et pincheben, (en lang, solid stålstang), for at få et kædeled drejet til en hensigtsmæssig bearbejdningsstilling. Ved et voldsomt ryk i kæden gav hans redskab en uventet bevægelse. Dets yderste spids ramte hans næse, der brækkede og fremtrådte blødende med et 90 graders knæk. Det så stygt ud, men 3. mester, der var amatørbokser, viste sig som den rette mand på rette sted. For ham var en brækket næse ikke noget nyt. Han fik næse-

stumpen lirket på plads, og jeg sikrede den med hæfteplaster.

Chiefen var næste dag hos læge i Gibraltar, hvor han fik at vide, at uheldet var grebet an, nøjagtigt som det burde været. Efter plasterets fjernelse en halv snes dage derefter, ville næsen være så god som ny. Forudsigelsen holdt stik. Første gang mester igen så sit kontrafej i spejlet, erklærede han, at han nok var blevet lidt pænere end før. Han var sikkert blevet bragt på andre tanker, dersom der havde været en amerikansk advokat (ambulance-chaser) i nærheden, men det var der altså ikke.

Vore to telegrafister holdt os løbende underrettet om de dramatiske begivenheder, som de udviklede sig fra time til time mod krigens afslutning. Jeg åndede lettet op, da jeg erfarede, at tyskerne havde kapitulert også i Danmark. I konvojen var der et større antal Libertyskibe; et lå lige foran os. Det var fyldt med krigsfanger på vej til Amerika og gav os en fornemmelse af situationen, som den var i færd med at udvikle sig. Alle fangeskibene vendte om. Man ville ikke have flere fremmede gæster af den slags til Amerika. Det virkede ellers meget fredeligt på skibet foran os. I dagslys var der til stadighed fanger på dækket, overvåget af en afslappet, siddende vagtpost, for skams skyld med en automatriffel på skødet, omend flugtforsøg nok var usandsynlige.

Formentlig belønnet med Chesterfields, Camels og Lucky Strikes bankede tyskerne med flid rust og plettede med mønje. Jeg havde gerne lånt et par mand. Ellers mær-

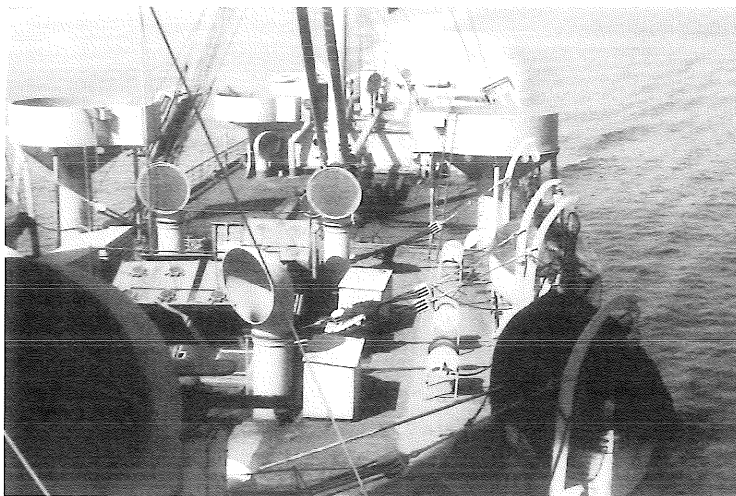


kede vi såmænd ikke meget til kapitulationen. Der var udsendt ordre om, at al igangværende konvojsjads skulle fortsætte uændret, da ingen kunne vide, om alle tyske ubådskommandanter ville respektere, at krigen var forbi. Der skulle gå nogle uger, inden også japanerne gav op.

På Times Square var der blevet festet til den store guldmedalje. Da vi ankom, var det atter blevet hverdag. Som det allerede er sagt andetsteds: Pigerne var kysset, og vinen drukket. År senere modtog vi for tjenstmedaljer fra amerikanerne, der åbenbart fandt vor indsats påskønnelsessværdig. Vort hjemlige bagland var længe mere tilbageholdende.

Tyskerne havde kapitulert, men intet tydede på, at japanerne havde tænkt sig at følge deres eksempel. Sejles skulle der derfor fremdeles. EL MUNDO blev, som tidligere nævnt, udlånt til Bull Steamship Co. Inc., hvis egne skibe fremdeles var bundet af U.S.A.'s regering. På havneområdets Brooklynside lastede vi de traditionelle forbrugsvarer til San Juan, Puerto Rico. Denne gang var der virkelig tale om lastning til bristepunktet. Forvalteren, der ledede indskibningen af de mange kolli, var grædefærdig, da en stor papkasse med herrehatte stod tilbage. Jeg bøjede mig, da han så mindeligt bad om, at få den anbragt i forepeaken. Hattemanglende puertorikanere kunne ånde lettet op.

I Atlanten måtte der nu være fred og ingen fare for sejladsen og for første gang i lange tider, måtte vi nu i rum sø atter sejle med tændte lanterner. Vor tømmer, i daglig tale kaldt chips, blev sat i gang med at befri



Billedet taget over båddækket viser fire af de otte platforme, hvori antiluftskytset havde været anbragt.

(Forfatterens foto)

*The boatdeck picture shows four of the eight platforms where the antiaircraft guns had been positioned.*

*(Author's photo)*

styrehuset for den omgivende betonarmering, hvis forkant kun havde smalle sprækker, der blot gav rorgængerens nødtørftig mulighed for at se fremover. Vagthavende styrmand og kaptajnen, når han var på broen, måtte i al slags vejr opholde sig uden dørs.

Nu blev der atter normale fredstidsforhold. På nedrejsen holdt vor telegrafist, i daglig tale kaldt sparks, os underrettet om oprækket til afgørende begivenheder i



Østen. I begyndelsen af August 1945 faldt atombomberne over Hiroshima og Nagasaki. Også denne uforsonlige fjende måtte omsider kapitulere. Vi ankom omtrent samtidigt til Puerto Rico. Som i New York mærkede vi ej heller her noget til festligheder, bortset fra en middagsinvitation fra en derboende passager, som vi havde haft med fra New York.

Columbus opdagede øen i 1493, og spanierne gav den navnet, der betyder Rig Havn. De oplevede dog den skuffelse, at intet guld var at finde på disse kanter, så i de århundreder, hvor rigdomme kunne hentes på fastlandet, spillede øen en mindre rolle. Imponerende befæstningsanlæg havde man dog fundet det tilrådeligt at bygge, og de eksisterer fremdeles.

Da spanierne efter nederlaget i 1898 måtte trække sig ud af området, fik Puerto Rico status som en dominion tilknyttet U.S.A. Indbyggerne fik retigheder som amerikanske statsborgere. Skatter, som man indkrævede, fik man lov til at beholde, men man havde til gengæld ingen stemmeret i indre amerikanske anliggender. Den smukke, tropiske ø er nabo til de tidligere danske vestindiske øer, og den har, trods sin beskedne udstrækning, en befolkning på 2½ million indbyggere, der gør den til en af verdens tættest befolkede områder. Mange er udvandret til Manhattans East Harlem, hvor de færreste vel har fundet bedre forhold. I krigstidens blandede skibsbesætninger var de næsten en selvfølge, normalt fredelige folk, med hvem der ikke var besværligheder, men det kneb med det engelske. På deres hjemø vokser der sydfrug-

ter, tobak og sukkerrør med mere. Det var da også en sukkerlast, vi skulle indtage efter udlosningen.

Fra San Juan fortsatte vi til øens næststørste by Ponce, hvor lasten skulle hentes. Inden afsejlingen erfarede jeg, at det nu var muligt at sende gavepakker til Europa. En sådan nåede ret hurtigt frem til familien derhjemme med kaffe og andre rare, velkomne sager.

Da vi tillastet rundede Puerto Ricos østligste hjørne, fik jeg et glimt af de tre små øer, der i sin tid var danske. Vi havde forøvrigt på fornemmelsen, at tiden var ved at rinde ud for gode, gamle EL MUNDO, og at det var for sidste gang, at hun ud for Florida gennemsejlede området med den drivende gule sargassotang, der ikke hindrede hende i fremdeles at holde en fart på 17 knob. Farvel var det også til Kap Hatteras, dette barske, fremspringende punkt på North Carolinas kyst, hvor stormene raser, og hvor man inden for en time ofte oplever vejromslag fra tropisk varme til vinterkulde eller omvendt, afhængig af sejlretning og årstid. Kap Hatteras var i sejlskibstiden berygtet som værende deres kirkegård med talløse, fatale strandinger, forvoldt af de evendelige storme og de undersøiske rev. EL MUNDO klarede skærene i de 30 år hun var i fast fart mellem New York og Texas' store havneby Galveston.

Våbenstilstanden havde selvsagt overflødiggjort skibets ombordværende U.S. Navy personel, armering og tilhørende ammunition. Ved ankomsten til New York gik vi til en afsides ankerplads, Gravesend Bay, reserveret til håndtering af sprængstof. Fra

# Honorable Discharge



from the Armed Forces of the United States of America

*This is to certify that*

NIELS OLE KIIL

*was Honorably Discharged from the*

## United States Coast Guard

*on the* 15 *day of* AUGUST 1945 *This certificate is awarded*

*as a testimonial of Honest and Faithful Service*

*Frederic J. Grady*

Frederic J. Grady

Issued pursuant to P.L. 95-202 for service in the 'American Merchant Marine in Oceangoing Service during the Period of Armed Conflict, December 7, 1941, to August 15, 1945.'

Captain, U.S. Coast Guard

Niels Ole Kiils bevis for en ærefuld afmønstring fra United States Coast Guard.  
(Forfatterens foto)

*Niels Ole Kiil's certificate of honourable discharge from the United States Coast Guard.*  
(Author's photo)

skibets såkaldte magazine, (place for storing ammunition), der af sikkerhedsgrunde var indrettet med et særskilt rørsystem til hurtig fyldning med spulevand, blev granater og den øvrige ammunition hentet op og bragt fra borde. Med fulgte også den store agterkanon, antiluftskytset, og hvad der ellers tilhørte U. S. Navy. Også marinefolkerne forlod os. Deres løjtnant, den sidste i rækken af flere, kom vi ikke til at savne. Med hans forgængere havde vi sjældent eller aldrig haft problemer.

Ordre indgik, som forventet, om at vort skib snarest skulle gå til oplægning, og at forberedelserne dertil skulle igangsættes. Redningsflåderne, og alt nu overflødigt grej, skulle afrigges og anbringes nede på mellemdækket, når de mange, tunge sukkerfyldte sække var bragt fra borde. Kun redningsbådene og redningskran-

se skulle beholde deres plads indtil videre.

Snart kunne vi lette anker for sidste gang og sejle til James River, der fra Chesapeake Bay fører op gennem sydstaten Virginia. Her havde snesevis af andre oplæggere allerede ladet deres krog falde. At se dem dér var på samme tid en glædelig, men dog også en trist oplevelse. Glædelig fordi oplæggerne bekræftede, at den lange og bitre krig nu endeligt var overstået, og trist fordi mange gode skibe, der havde overlevet og været til uvurderlig gavn, nu var overflødige. Her, hvor det resultat som vi havde håbet på var opnået, gik tankerne tilbage til de, der havde mistet livet. For mit vedkommende de 30 mand fra mit forrige skib, der blev offer for en ubådstorpedo. Kun ved et mirakel var jeg blandt den halve besætnings overlevende, men mange dramatiske dage fulgte under sejl i en beskadiget redningsbåd.

## Alternative Voyages

### *Summary*

The author, a U.S. Merchant Marine veteran of World War II, experienced a rough time at sea during his years of service in ships under the U.S. War Shipping Administration. His first ship was torpedoed in mid-Atlantic with the loss of 30 crewmembers, including the master and three mates. The author was the only surviving deck officer in charge of a damaged lifeboat which was under sail for 17 stressful days and which was crammed full of survivors who were short of drinking water.

Later he served in the stormy North Atlantic, carrying U.S. Army explosives to British ports. A break appeared when his vessel became engaged in the West Indies trade, followed by its lease to the United Nations. The very first UNRRA cargo of hospital equipment and food from the U.S. was brought from New York to the starving parts of Europe, where the Black Sea had just been reopened after the German retreat. The goods, which were intended for Poland and Czechoslovakia, were discharged in the Roumanian port of Constantza.