

## Niels Ole Kiil: Sønderjyde på de store have

*Niels Ole Kiil er født 1918, og opvokset i Højer. Han tog realeksamen fra Tønder Statsskole i 1935, stod til søs og var ansat ved rederiet J. Lauritzen indtil 1964, dog afbrudt af to års langfart under sejl på et finsk barkskib og amerikansk krigssejlads. Om sine oplevelser i amerikansk krigstjeneste har Ole Kiil skrevet en beretning, der også handler om et skib, bygget i Flensborg. Kiil har tidligere skrevet i H&S-årbøger.*

Flensborg har gennem tiderne været kendt som en driftig handels- og søfartsby. Også et betydeligt antal værfter fandtes der i Flensborgs florisante periode, da man især drev omfattende handel på De Dansk-Vestindiske Øer, hvor man hentede eksotiske varer, ikke mindst rørsukker og rom. Især sidstnævnte blev og er fremdeles blandt Flensborgs mest kendte og værdsatte produkter.

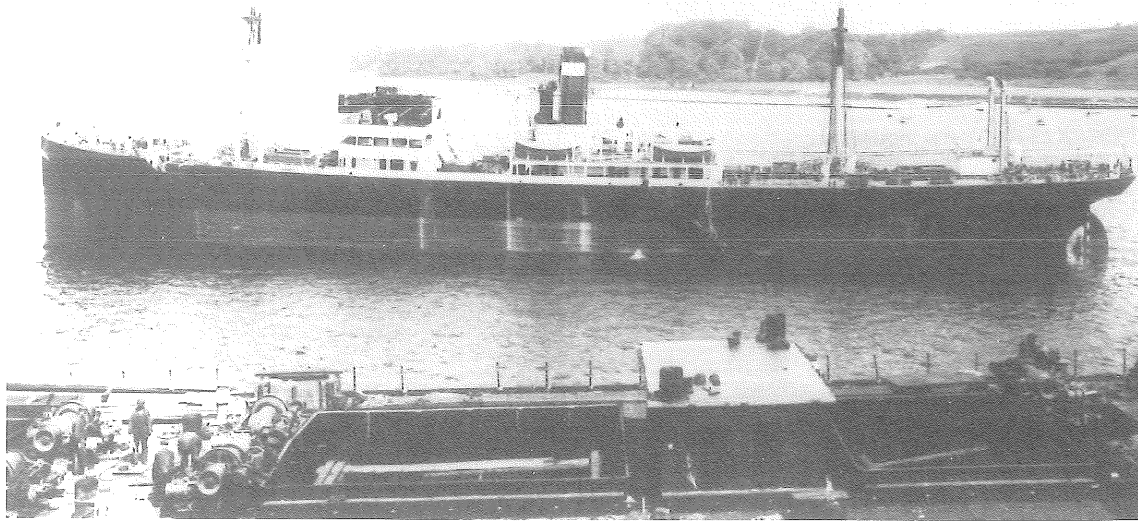
Efter gode år i opgangstider, mødte værfterne modgang, da træskibene begyndte at vige for moderne, maskindrevne fartøjer, og de sidste af de gamle træskibsværfter måtte nedlægges i slutningen af forrige århundrede.

I året 1872 tog fem af byens ledende forretningsfolk initiativet til oprettelse af et jernskibsværft, der fik navnet Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft. Når man i de tider skulle anlægge et så moderne værft på kon-

tinettet, måtte man som regel hente den nødvendige tekniske ekspertise i England. Det nye skibsværfts første direktør blev da også hentet derfra, ansat på en tiårs kontrakt. Efter en beskeden start kom skibsbyggeriet i god gænge. Op og nedgangstider skiftede gennem årene. Da værftet i 1972 kunne fejre sit 100 års jubilæum, afleverede man den seneste nybygning, med det imponerende nummer 635.

Værftet havde et godt renommé, og blev efterhånden fast leverandør af skibe til flere af de store tyske rederier. Således fik Hamborgrederiet, Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, i perioden 1895 til 1925 leveret ikke mindre end 40 nybygninger fra Flensborg. Ved krigsudbrudet i 1914, da *der Kaiser* stod på magtens tinde, blev nybygning nr. 338 afleveret til det nævnte rederi. Det var en damper på 4761 brt. med navnet LÜBECK. 1914 har været et travlt år. I alt otte skibe, som var under bygning, blev færdiggjort.

28 år senere, i 1942, da Anden Verdenskrig var i fuld gang, fik jeg, ved tilfældighedernes spil, i USA lejlighed til at stifte bekendtskab med den da aldrende LÜBECK. Det tog dog sin tid, inden jeg blev klar over, at der netop var tale om dette skib. Fra Manhattan begav jeg mig til Brooklyn, hvor



Fragtdamperen LÜBECK, fotograferet som nybygning nr. 338 på skibsværftet i Flensburg før sin jomfrusejls ved krigsudbruddet i 1914. (Fot. i Flensburg byarkiv.)

*The cargo steamer LÜBECK photographed as newly built ship nr.338 in the shipyard at Flensburg before its maiden voyage at the outbreak of war in 1914. (Photo in Flensburg town archives)*

jeg i Atlantic Basin skulle finde en damper under navnet SCAPA FLOW i hvilket jeg havde fået anvist hyre som jr. 3. styrmand, et amerikansk begreb, der ikke kendes i andre nationers skibe.

Det første syn var ikke opløftende. Ved kajen lå et fartøj, som givetvis havde kendt bedre dage. Krigsmalingen, mørkegrå fra vandlinje til masteknap var ingen pryde. Styrhusets del af kommandobroen omdannet med svær betonarmering til en bunker,

hvorfra der kun var udsyn gennem smalle sprækker i stålplader, der dækkede vinduerne. Dørene sammesteds beskyttet af sikkerhedssluser. De øvrige vinduer og køjer i skibet overmalet, for at sikre permanent mørkelægning. Intet skibsnavn, eller navn på hjemsted, var at finde på de sædvanlige steder, for og agter. Ligeledes manglede skorstensmærket med det pågældende rederis logo. Skibets identitet var helt forsvundet.

Det dystre præg blev understreget af armeringen, en svær kanon agter, og otte stk. antiluftskyt, alle stående i deres respektive høje tårne. I alt fire redningsflåder var op-hængt, to og to, ud for masterne for og agter, fire redningsbåde havde deres plads på båddækket midtskibs. Jeg gjorde mig mine tanker om skibets oprindelige udseende, da det engang som nyt og flagsmykket var draget ud på sin jomfrurejse, lidet anende at det var befolkningen langs Flensborg Fjord, der havde haft muligheden for at se dets festlige afsejling, under fuld damp, og med rygende skorsten. Meget var forandret siden da.

Tærningen var kastet, der var ingen vej tilbage. Jeg steg op ad landgangen, og meldte mig til tjeneste.

Med skibets fører, kaptajn Samuel Mace, og de ombordværende tre styrmænd, alle amerikanere, fandt jeg mig hurtigt tilrette i et mere demokratisk system end kendt i datidens danske skibe.

Kaptajnen var ellers nok karl for sin hat, kunne skrue bissen på, når han fandt det nødvendigt. Han var derfor ikke populær hos alle, men jeg lærte ham at kende som retsindig og retfærdig. Han residerede ikke, som i danske skibe, egenmægtigt i skibets rummelige salon, men indtog alle måltider sammen med hele officersbesætningen. Vi blev alle tiltalt med Mister, tilføjet efternavnet. Havde han ting af vigtighed at drøfte med os, blev vi fire styrmænd kaldt til konference i hans kahyt. Han lyttede gerne til andres mening. Den eneste gang jeg så ham virkeligt opbragt var på en bælgmørk nat, da vi sejlede i et område, hvor

skibet var i alarmberedskab. Fra matrosernes lugaf i forskibet kom der, gennem en åbenstående dør, et afslørende lysglimt, fra en cigaret der blev tændt. Kaptajnen, der var på broen, advarede med tordenrøst mod gentagelser. Da det alligevel skete, sprang han resolut ned og hentede sin revolver og råbte: »The next time, I shoot« Der blev ingen next time. Mace selv var en passioneret ryger. Om dagen så man ham sjældent uden en stor cigar i munden. Hans antræk, når vi var i søen, var et smart jakkesæt i brunt jernbanefløj.

Mit forkendskab til skibet var begrænset til viden om, at det var ejet af den amerikanske regering, under U.S. War Shipping Administration, med New York rederiet, American-West African Line, som »general agents«. Dvs., at sidstnævnte tog sig af alt der vedrørte de civile aktiviteter, som driften krævede: mandskabsforhold, proviantering, vedligeholdelse, og lignende praktiske ting. Spor efter skibets fortid var sparsomme. Dog kunne jeg regne ud, at der måtte have været en vis skandinavisk forbindelse. Radiopejleren, senderne og modtagerne i radiatorummet var danske, fremstillet af Elektromekano i København. Det var næppe forkert, at dette udstyr kunne stamme fra et længere værftsoophold hos Burmeister & Wain. Skibets 1. styrmand, Theodor Waldorf, min nærmeste overordnede, en flink fyr, (med tysk-amerikanske forældre), kunne fortælle, at skibet, inden det blev overtaget af amerikanerne, havde været finsk, under navnet ANJA, hjemmehørende i Helsingfors og tilhørende Rederi A/B Atlanta

Først da jeg var hjemvendt efter krigen, fik jeg lejlighed til at søge nærmere oplysninger i det digre værk, som Lloyd's Register of Shipping udgiver hvert andet år, med data om alverdens skibe. Heraf kunne uddrages, at dampskibet LÜBECK, efter Første Verdenskrigs slutning, må have strøget sit tyske flag, for at blive afleveret til England som et led i den gennem Versailles-Traktaten påtvungne krigsskadeserstatning. Først under navnet TRELEVAN, og senere AIRTHRIA, sejlede det under »The red duster«, antagelig i stykgodsfart på verdenshavene, hvortil det, med sit gennemgående mellemdæk og hele tre dæk i forskibet, var velegnet.

Som ANJA, under finsk flag siden 1938, var det beskæftiget i fart mellem Skandinavien og Atlantsidens sydamerikanske havne. Jeg kom i øvrigt i tanke om, at vi havde ligget side om side i Buenos Aires, da jeg var ombord i et af J. Lauritzens køleskibe. Anden Verdenskrig bevirkede, at neutrale skibe fandt vej til havne, hvor de normalt ikke kom. ANJA lå således på et tidspunkt i Baltimore, og blev liggende der oplagt, da Finland havde gjort fælles front med Nazityskland. For de allierede var Finland dermed ændret til at være en teknisk set fjendtlig nation, hvis skibe til søs ville blive opbragt og prisedømt. I neutrale landes havne, herunder de amerikanske, kunne ingen røre dem, men således gik det ikke i det lange løb. Amerikanerne var allerede inden de selv kom med i krigen, generet af en akut mangel på tonnager, og de havde derfor et godt øje til de ledige, fremmede skibe, der lå rundt omkring i deres havne. Der var tale om et anseligt antal

danske skibe, nogle tyske, italienske og finske. Den amerikanske regering påberåbte sig en nødsituation, og ved en særlov tiltog man sig retten til at overtage de pågældende skibe, mod behørig godtgørelse ad åre til de respektive ejere.

SCAPA FLOW, som den nu lå under lastning i Atlantic Basin, havde en besætning på 60 mand. Heri var dog medregnet et U.S. Navy detachment under kommando af løjtnant George Taylor, som med skibets bestyknings skulle yde beskyttelse mod fjendtlige angreb. Der var også taget højde for, at skibets egentlige besætning, om nødvendigt, skulle kunne give en hånd med. Instruktion i skytsets betjening blev givet ved lynkurser i en marinebus, som var spækket med isenkram af de aktuelle typer. Det var et praktisk, tidsbesparende arrangement, da bussen kunne holde lige ved skibet, medens undervisningen var igang.

Lasten, som blev indtaget, bestod hovedsagelig af krigsmateriel, men der var også større partier, som uden tvivl var tiltænkt civile modtagere på bestemmelsesstedet. Officielt burde sidstnævnte være os ube kendt, da man var meget nervøse over faren for spionage. »The slip of a lip may sink a ship«, lød det med advarsel om ikke at afsløre noget som helst om afsejlinger.

Vi var dog klar over, at rejsens mål var Vestafrika, nærmere betegnet Takoradi på Guldkysten.

1942 var et rædselsår for skibsfarten langs Nordamerikas østkyst. Tyske undervandsbåde var strømmet derover, og havde let spil, da amerikanerne stod helt uforberedte og led under en katastrofal mangel på



S/S SCAPA FLOW, som skibet så ud, da det endnu hed ANJA og sejlede under finsk flag. (Fot. fra forf.)

*The S/S SCAPA FLOW, as the ship looked when it was still called the ANJA and sailed under the Finnish flag. (Photo from the author)*

egnede eskorteskibe. De få man havde, kunne intet stille op, når tyskerne i de lyse dagtimer lagde sig til hvile på havbunden. Ved aftenstide og om morgenen gik jagten ind, og allierede skibe blev sænket i hobetal ganske nær ved kysten, endog med lyskæret fra New York inden for synsvidde.

Vi afsejlede fra New York en morgen i juli. Der var da kommet lidt styr på tingene, således at sejladsen langs kysten nu kunne afvikles i konvoj, og såvidt muligt i dagtimerne. Sydgående søgte vi, inden det blev mørkt, beskyttelse i områder, som om natten var afspærret mod overraskelsesangreb. Vi var således indenfor ved Delaware River,

Hampton Roads, og sidst Key West i Florida. Herfra gik det, fremdeles i konvoj, videre gennem det Karibiske Hav til Port of Spain på Trinidad. Her blev lejligheden benyttet til proviantering med frisk frugt og grøntsager til rejsens videre forløb.

Eskorteret af et enkelt marinefartøj blev vi fra Trinidad gelejdet nogle hundrede sømil vestover, hvorefter vi blev overladt til os selv. På herrens mark, må det vel hedde på nudansk. Sejladsen foregik nu på en ret besynderlig måde. Vi zigzaggede os frem, efter variable mønstre, der var angivet i en af de tophemmelige instruktionsbøger, som forsejlede var kommet ombord i New

York. Formålet var, såvidt muligt, at forhindre en fjendtlig ubåd i at komme på skudhold, ved at hyppige og drastiske kursændringer skulle forhindre fjenden i at beregne vor egentlige beholdte kurs. Et specielt indrettet ur blev stillet til at afgive en brummetone med varierende intervaller, hvorefter kursændringen, til styrbord eller bagbord, blev foretaget med et antal grader, aflæst på det valgte diagram. Aflæses kunne også distancetabet, som svinkeærinderne medførte.

Skydeøvelser i rum sø blev afholdt. En tom olietønde blev kastet overbord, hvorefter det gik løs med drøn fra agterkanonen og med lysende projektiler fra Oerlikon-skytset. Ikke alle skud var fuldtræffere, men resultatet var hæderligt.

De farligste timer i døgnet var i morgen- og aftenskumringen. Her havde en ubåd de bedste chancer for uset at nærme sig sit valgte mål, hvis konturer tegnede sig skarpt mod horisonten. Ved fuldt dagslys løb man risikoen for, at periskopet afslørede tilstedeværelsen, og nattemørke vanskeliggjorde sikker lokalisering af det observerede skib. Fulgte ubåde en konvoj, skete det ved overfladesejlads i dag- og nattimerne, og i sikker afstand. Farten blev derefter øget, så man kunne være fremme til angreb, når lysforholdene var bedst til, med en eller flere fuldtræffere, at bringe det ønskede fatale resultat.

I dårligt vejr, med ringe sigtbarhed, var man sikrest, men teoretisk set kunne et angreb komme når som helst. Man vænede sig dog til tanken og indrettede sig afslappet derefter i den daglige rutine.



Ole Kiil fotograferet som officer i den amerikanske handelsflåde i 1945 kort før krigens afslutning.  
(Fot. fra forf.)

*Ole Kiil photographed as an officer in the American merchant marine in 1945 shortly before the end of the war.  
(Photo from the author)*

Det var ikke, under normale forhold, påbudt at gå med redningsvest, men hver mand sørgede dog for at holde sin egen inden for rækkevidde. Hver morgen og aften var der »Klart skib« i de kritiske timer. Kaptajn og løjtnant på broen, kanon og antiluftskytts bemanded og skudklar, forstærket udikik.

Løjtnanten i konstant telefonisk forbindelse med de forskellige poster. Afblesningen kom først, når det var blevet helt lyst eller helt mørkt.

Da vi måtte være indstillet på, i givet fald, at skulle forlade skibet i hast, gik alle, som en selvfølge, til køjs med tøjet på. Man gjorde sig det behageligt, ved forinden at stille skoene og løsne linningen i skjorte og bukser, og så sov man ellers så komfortabelt, som en bisp i en gåserede. Afklædning til det nødvendige bad skete kun ved fuldt dagslys.

Forplejningen ombord var, set med danske øjne, storartet, men for amerikanerne en selvfølge. I salonen sørgede voksne messemænd i hvide jakker for borddækning og servering. På morgenbordet fandtes alt, hvad hjertet kunne begære: frisk frugt, grapefruit eller melon, æg tilberedt efter ønske, juice og marmelade af alle slags, kaffe og the.

Midt på dagen suppe, fisk, to kødretter med tilbehør at vælge imellem, dessert. Til aften tilsvarende, dog minus fisk og suppe. I kabyssen residerede chefkokken, en venlig sort mand fra Harlem, assisteret af en ægyptisk andenkok og en tredie mand, amerikaner af norsk afstamning. Een ting ville mange danskere nok savne: der var ikke en dråbe spiritus, vin eller øl ombord, men isvand var ikke at foragte. Det kunne man godt vænne sig til, uden at tage skade.

Personerne, som hørte til i salonen, var kaptajn Mace, 1. styrmand Waldorf, 2. styrmand Owen, 3. styrmand Carmana, jr. 3. styrmand Kiil, sidstnævnte eneste dansker ombord. Desuden løjtnant Taylor, 1. maskinmester Monstad, 2. mester Hurd-

man, 3. mester de Sena, 4. mester Booth, jr. 4. mester Elwi. Telegrafist Castenada, dækkadet Benson, maskinkadet Ginnely. Kun i havn var alle bænket sammen. I søen var selskabet opdelt efter de enkeltes vagter. 1. mester Albert Monstad var den anden skandinav ombord, og tilmed norsk nordmand fra Bergen. Det hørtes tydeligt på hans engelsk, der blev udtalt med hans hjembys drævende accent. 1. mester, det man nuomdage kalder maskinchefen, var ellers god nok, dog ingen charmetrold, nærmere en dovregubbetype med et furet ansigt, uredte hårtjavser, og en skødeløs påklædning. Da hans spisemanerer ej heller hørte til de bedste, blev han, af de respektløse kadetter, men ret rammende, omtalt som »the caveman«, med andre ord: huleboeren. Hans absolutte modstykke var løjtnant George Taylor, et kultiveret, forfinet og behageligt menneske. Jeg skulle senere erfare, at han definitivt tilhørte »the upper class« med topforbindelser i Washington D.C. Dermed lod han sig dog aldrig mærke, men holdt det betænksomt for sig selv. 2. styrmand, Mr. Owen, kom fra The Middle West, nærmere betegnet fra staten Missouri. Det var en ældre herre, der havde sejlet som styrmand under Første Verdenskrig, men ikke siden. Han havde nu en ledende stilling i postvæsenet, men havde, af patriotiske grunde, søgt orlov, for at yde sit bidrag i handelsflåden, der manglede mandskab. Navigationen fik han ret hurtigt opfrisket, men med den intense morsesignalering, der blev brugt under sejlads i konvoj, behøvede han hjælp fra yngre kræfter. Den ydede vi gerne, da han i et og alt var en hædersmand.

De første dage, efter afsejlingen fra New York, var jeg sat på vagt sammen med 1. styrmand, Theodor Waldorf, og det forløb uden problemer af nogen art. I skibe med fire styrmænd var det ellers kutyme, at 1. styrmand ikke gik vagt men fungerede som dagmand. Afvigelsen fra denne regel skyldtes utvivlsomt kaptajn Mace, der nok ønskede mig holdt under observation, inden jeg blev godkendt til den ansvarsfulde post, som selvstændig, ansvarlig vagthavende under de herskende forhold. Det hang nok sammen med, at jeg var nybegynder i faget, min unge alder, og mit ungdommelige udseende. Jeg erfarede også, at min forgænger i stillingen ikke havde været meget bevendt. Efter få dages prøvetid var Waldorf atter dagmand, og jeg var ene om at klare 8-12 vagten, formiddag og aften. For mig, såvel som for de øvrige styrmænd, gjaldt naturligvis den stående ordre, at kaptajnen straks skulle tilkaldes, når som helst en kritisk situation måtte opstå. Kaptajn Mace havde fået tilsagn om, at han, ved tilbagekomsten til New York, skulle overtage et helt nyt Libertyskib, af standardtypen, der nu for alvor strømmede ud fra de amerikanske værfter. Meningen var så, at Waldorf skulle overtage SCAPA FLOW som fører. Da Owen havde tilkendegivet, at en rejse for ham var nok, tog jeg det som et skulderklap, at blive udpeget til hans efterfølger. Det hele skulle dog komme til at gå ganske anderledes, men herom senere. Svært er det at spå om fremtiden. Carmana var omtrent min jævnaldrende. Hans navn og lidt mørke lød tydede på at han havde italiensk-amerikanske forældre, men derom talte man ikke gerne i krigens tid.

Han var en god kammerat, som beredvilligt lærte mig, hvorledes tingene skulle gøres på den amerikanske facon. De to kadetter, en på dæk, og en i maskinen, var ombord under en vedtaget og iværksat ordning, som, på den kortest mulige tid, skulle kunne uddanne unge mennesker til de navigatører og maskinofficerer, som der var så hårdt brug for. Deres uofficielle, noget maliciøst tildelte betegnelse var »90 days wonders«. De blev dog aldeles ikke gjort til hverken styrmand eller maskinist på 90 dage. Jeg boede omtrent dør om dør med dem, og vi havde megen fornøjelse af hinandens selskab.

Rejsen mod Afrika fortsatte i fint vejr, og dagene forløb i den sædvanlige skibsrutine uden særlige hændelser. De obligatoriske brand- og bådøvelser blev holdt som foreskrevet. Uden forvarsel blev alarmklokkerne sat igang, og alle hastede til deres respektive poster. Brandslanger blev rullet ud, og fingerede brande blev slukket efter alle kunstens regler. Redningsbådene kunne selvsagt ikke søsættes fra et skib i fart, men mønstring blev afholdt på båddækket, med folk ved fangeliner og fald, klar til øjeblikkelig nedfiring, og de øvrige besætningsmedlemmer standby ud for den båd, hvor de hørte til.

I kabysen blev der skramlet med gryder og pander, og fra fyrpladsens dyb lød der døgnet rundt skrabbende larm fra spaderne, hvormed kullene blev slængt ind i de tre dampkedlers umættelige og rødglødende fyr. I troperne var der infernalsk varme på en kulbrænders fyrplads, så det var ikke uden grund, at vestlige landes fyrbødere



helst undgik de ældre skibe. Anderledes var det med folk fra de underudviklede lande, som ikke kendte andet. Dertil kom, at de i amerikanernes skibe tjente langt mere end i deres egne. Vort »sorte gæng« bestod derfor også af folk fra Ægypten, Portugal og Brasilien. Ægypterne havde gode sangstemmer, som de ofte lod høre ved vekselsang. En mand på frivagt kunne sidde oppe i det frie og synge ned gennem en åbenstående luge til kammeraterne, der svarede igen fra dybet. Skakten havde en fin akustik. Vi kunne nyde koncerten fra broen, hvor vi havde til opgave at overvåge skibets kurs og fart.

Vagthavende maskinmester i »kælderen« holdt opsyn med alt og alle, som bevægede sig i maskinrummet og på fyrpladsen, hvor han dog aldrig fandt anledning til at blande sig i sangen. Han førte nøje tilsyn med damptryk og maskineriets omdrejningstal, sørgede for at ingen lejer løb varme, og skred ind, når noget krævede justering eller eftersyn. Med drejebænk og andet disponibelt værkstedsudstyr kunne mange reparationer klares ved snild og opfindsom selvhjælp, muliggjort af et godt håndlag.

Skibets tømmersmand havde også sit eget værksted, hvor han oftest kunne holde sig selv beskæftiget med reparation og eftersyn af inventar og tilbehør, der var af træ, og derfor ikke kunne betros til maskinens folk! Der fik de den, ak ja. Det gamle nag mellem dæk og maskine var dog i realiteten på det nærmeste blevet udryddet.

Løbende stedsbestemmelse blev foretaget ved rutinemæssige højdemålinger af sol og himlens stjerner, udregning af stedlinjer, middags- og aftenposition. Også her

arbejdede vi under strenge krigsforordninger. Intet måtte indføres i skibsjournalen, eller anmærkes i søkortet. Alle udregninger skulle straks tilintetgøres.

Dæksfolkene sørgede, under bådsmændens ledelse, for skibets daglige rengøring og vedligeholdelse. Matroserne passede deres rør- og udkikstørner, med afløsning hver time. Udkikken var placeret i formastens udkikstønde, der var fremstillet af skudsikkert stål. Den havde en hængslet overdel, hvorunder udkikken kunne søge dækning i tilfælde af luftangreb.

Under tropesol, og langt til søs, hvor sådanne angreb ikke kunne forekomme, anbragte manden sig gerne ovenpå tønd- en, i det frie, hvor han kunne nyde et solbad, i stedet for at lade sig stege i tønd- en, der kunne blive ulideligt varm.

Rejsen fra Trinidad til Vestafrika varede 16 dage. Vi ankom den 13. sept. 1942 til Takoradi, i den daværende engelske koloni, Guldkysten, det nuværende Ghana.

Nogle hundrede sømil fra bestemmelses- stedet havde vi haft en mærkelig oplevelse. Vi mødte en nat et fuldt oplyst skib, et ganske uventet syn. Formentlig var det en neutral portugiser eller spanier, men vi holdt os, for sikkerheds skyld, godt klar af ham.

Straks ved ankomsten myldrede sorte mænd ombord i hobetal, det var de såkaldte Kru-boys, tilhørende Kru stammen. Deres speciale, og vistnok også monopol, var losning og lastning af skibe. De blev ombord lige til afsejlingsdagen, og havde deres egen kok, der sørgede for madlavningen ved en kulfyret kogeovn. Om natten lå de og sov rundt omkring, hvor de

havde fundet sig et bekvemt sted. I vestafrikanske havne var det en fast regel, at skibets styrmænd, under losningen, skulle være tilstede i lastrummene for at tilse, at godset blev håndteret på forsvarlig vis. Vi havde ombord et større antal flyvemaskinemotorer, der skulle behandles så forsigtigt som rådne æg. De var anbragt i kasser, og væltede en sådan, skulle den med indhold returneres til U.S.A., idet en beskadigelse måtte formodes at være indtruffet. Trods stor påpasselighed væltede et par kasser, og så var der ingen ende på de omkringståendes munterhed. De hylede og skreg af grin. Dog var der langtfra tale om slette motiver, kun naturmenneskers spontane reaktion på en komisk situation. Arbejdstempoet var ret svingende, af og til brød styrken ud i højlydt sang, og så var der fart over feltet, så længe det varede. Bedst gik det, når de mange gange i dagens løb kunne komme i tanke om en væltet kasse. Det fik latteren til at bryde frem på ny.

Den tarifmæssige dagløn pr. mand var, efter sigende, 1 shilling, som skulle være tilstrækkelig til forsørgelse af en familie med kone og børn. Vi spurgte derværende englændere, om ikke to shilling ville være rimeligere. De påstod, at det, uden held, var forsøgt, idet den øgede indtjening blev benyttet til at holde fri hveranden dag. Vi kunne ikke afvise, at det muligvis forholdt sig således.

Da Takoradi var en vigtig ind- og udskibningshavn, var der ret anselige engelske styrker på stedet. De patruljerede langs kajerne om natten, og deres officerer gjorde sig ofte et ærinde ombord, i forventning om at vi havde noget godt i messens køleskab.

Deres kost i land var blevet ensformig, så vi undte dem gerne en natmad. Inden vi nåede at forlade Afrika begyndte vi selv så småt at mærke knapheden på proviant. Sagen var den, at skibets kølerum kun var beregnet til en begrænset fredstidsbesætningsforplejning, og ikke til de mange munde, som under krigsforhold var ombord. Bortset fra frugt og de kedelige yams, var der intet at købe. Vore kartofler var sluppet op, så vi måtte spises af med ris og bønner.

Ved påmønstringen i New York måtte hver mand skrive under på, at han ville indtage kinin til forebyggelse af malaria, som hænger Vestafrika. Uddelingen af medikamentet begyndte i god tid inden vor ankomst og skulle fortsætte, indtil vi atter var vel til søs. Da kinin har en afskyelig smag, har nogle sandsynligvis snydt sig fra den daglige dosis, for inden vi var borte fra kysten, lå flere med høj feber. På værtshusene blev der lagt penge, og ikke så få af folkene var jævnlige fraværende ved arbejdsdagens begyndelse, nogle blev borte flere dage i træk. Kaptajn Mace rasede, han havde i New York advaret mod den slags udskejelser, og han havde truet med at evt. delinkventer ville blive hårdt straffet ved max. fortabelse af hyre. Han holdt sit ord, alle overtrædelser blev omhyggeligt bogført.

Hele tre uger blev vi liggende i Takoradi. Hovedparten af tiden gik med losningen. Da denne var tilendebragt forhalede vi til et andet sted i havnen, hvor vi indtog et parti manganmalm, bestemt til U.S.A.s krigsindustri. De sidste dage lå vi til ankers og afventede afsejlingsdagen for den konvoj, som vi skulle tilsluttes. Amerikanerne er dygtige til signalering med håndflag, og

vore marinegaster var en søndag i ivrig snak med andre, i en anden nærliggende ankerligger. Fra et tredie skib, længere borte, begyndte man også med flagsvingning, som jeg fra broen besvarede, da vore gaster ikke reagerede. Inden længe kunne vi skifte over til at signalere til hinanden på dansk. Det viste sig at skibet var S/S BORNHOLM, nu under engelsk flag. Det tilhørte Det Dansk Franske Dampskibsselskab.

Jeg traf aldrig de pågældende og er den dag i dag uvidende om, hvem jeg havde »snakket« med.

Den 6. oktober forlod vi Takoradi i en ret anselig konvoj, som vi dog allerede forlod ved Marshall i Republikken Liberia, hvor vi gik til ankers på åben kyst. Her skulle vi indtage et parti rågummi ved en Firestone plantage. Vi lå på et udsat sted, så vi havde fået tildelt en armeret trawler til vor personlige beskyttelse. Den kredsede rundt om os, dag og nat. Forklaringen var, at den pågældende gummilast var af yderst livsvigtig betydning. Den skulle, koste hvad det ville, bringes sikkert til U.S.A. Japanerne havde, ved deres lynkrig i Østen, helt afskåret amerikanerne fra deres normale tilførsel af gummi, og produktionen af syntetisk gummi var endnu kun på indkøringsstadiet. Partiet fra Liberia var derfor øremærket til medicinalindustrielle formål; Gummien, flydende i tønder, og masiv i baller, blev bragt ud til skibet i lægtene, og stuvet ovenpå malmen. Ballerne blev sluppet løs ved lugekarmen, og som kæmpestore gummibolde hoppede og sprang de nedover til deres forud bestemte placering i lastrummet.

Fra Marshall sejlede vi videre til Roberts-

port, ligeledes i Liberia. Her indtog vi restladningen af gummi, der her blev bragt ud i fartøjer, som med sang blev sejlet af indfødte. Det var et imponerende syn. Det så nærmest ud som om de skovlede sig afsted med deres pagajer, der kunne minde om træspader.

Republikken Liberia havde en særlig status på det afrikanske kontinent. Den var grundlagt i 1824 af filantropiske amerikanere, der befolkede den med frigivne slaver fra De Forenede Stater, så alt skulle være såre godt. Betydende nok etablerede de fra Amerika tilrejste sorte sig som en overklasse, der lod sig betjene af landets urbefolkning. De frigivne slavers efterkommere var fremdeles landets herskende klasse, som krævede sig respekteret. Vi havde liberianske toldere ombord døgnet rundt, og da de skulle bespises af skibet, var det mest praktisk at det skete i marinegasternes messe, når der var ryddet af bordet. Nogle af sydstatsgasterne ville ikke have sorte mænd i deres messe, men 1. styrmand, der kendte Liberias love, fik dem sat på plads: »Her er det ikke U.S. Navy, der bestemmer«!

Lugerne blev skalket, da de sidste gummiballer var kommet ombord. Vi lettede anker og sejlede til Freetown i Sierra Leone, hvor vi skulle indgå i en transatlantisk konvoj. I Freetown lå vi sikkert. Bugten, der havde plads til ankerliggere i hundredevis, havde en smal indsejling, som om natten var lukket med netspærring. Vor dyrebare gummilast skulle losses i Baltimore, i staten Maryland på U.S.A.s østkyst, hvor man spændt ventede på den.



Konvojsejlere på den engelske kanal sommeren 1944 betragter i magsvejr foranliggende fartøjer. Det agterste er et amerikansk Liberty-skib.  
(Efter Christian Tørtzen: Søfolk og skibe 1939-1945, bind 4, side 410)

*Ships in convoy in the English Channel in the summer of 1944 watching the vessels in front in fair weather. The sternmost ship is an American Liberty ship.  
(From Christian Tørtzen's: Søfolk og skibe (Sailors and Ships) 1939-1945, vol.4, p.410)*

Dog kom vi ikke fra Freetown med den konvoj, hvortil vi havde pladsreservation. Det skyldtes brand i skibet.

Søvagten var sat med henblik på den forestående afsejling, så jeg var på broen fra kl. 8 til midnat, da jeg fra et luftrør mærkede en svag antydning af røglugt. Jeg underrettede kaptajnen, og vi mente begge, at røgen kom fra lastrum nr. 2. Hele

besætningen kom på benene, lugen blev åbnet, og det kunne med sikkerhed fastslås at noget brændte. Der blev anmodet om assistance fra land, og et hold af engelske marinegaster kom hurtigt til stede. Gummiballer blev hevet op, og på mellemdækket fandt man ulmende trægarnering på et tværskibs stålskot, der var brændende varmt. Forklaringen var ligetil: på skottets

modsatte side lå skibets kulbeholdning, hvori der måtte være opstået selvantændelse. Der var ikke tale om nogen øjeblikkelig fare, men afsejlingen blev aflyst, da vi jo ikke kunne gå til søs med brand ombord. Der blev fyret med kul, som var brudt i staten Virginia, og vi havde fået dem ombord under opholdet i Norfolk. De blev placeret ovenpå en rest, der var tilovers fra den foregående rejse. Branden var utvivlsomt opstået i denne rest, da Virginiakul er berygtet for deres tendens til selvantændelse, når de i længere tid ligger urørt. Kaptajn Mace havde ønsket at få de gamle kul flyttet, men det var blevet afvist som unødvendigt.

Hele det ombordværende parti af nye og gamle kul måtte nu flyttes og afkøles ved overspuling med søvand. Store kulmængder var blevet omdannet til aske, så en langsom forbrænding havde nok været igang over længere tid. Den samlede restbeholdning af kul var netop tilstrækkelig til at bringe os til Baltimore. Dermed var hovedparten af det enorme bunkerrum gabende tomt. Det skulle en uge senere vise sig at være en medvirkende årsag til den katastrofe, som vi havde i vente.

Skibets læsepumper havde rørforbindelser til skrogets forskellige afsnit. Det viste sig, at værftet i Flensborg havde benyttet blyrør, som er rustfri og lette at bøje og montere. Alt hvad der var tilbage af dem i bunkerrummets rendestene var smeltet bly, så nye stålrør måtte installeres. Kulflytningen var brevet udført af indfødte, der arbejdede dag og nat, og den var først tilendebragt på selve afsejlingsdagen. Med deres pakkenelliker stod de klar ved falderebet for at blive aflhentet, men intet fartøj viste sig.

Vi spurgte i land, om man havde glemte dem, men fik at vide, at vi blot skulle lette anker, da folkene ville blive hentet under udsejlingen. Ingen kunne forestille sig, at de sorte kunne frygte, at vi ville bortføre dem, men da skibet satte sig i bevægelse, lød der fortvivlet gråd og klage fra flokken. Det var ret så hjerteskræende, men sorg blev dog til glæde vendt, da bugserbåden dukkede op for at bringe dem fra borde.

Den amerikanske vicekonsul, og tilmed rederiets agent i Freetown, var en god ven af kapt. Mace. Han hed Christian Nielsen og var uden tvivl danskamerikaner. Tre uger efter afsejlingen, da jeg var vendt tilbage, fik jeg en hel del at gøre med ham. Venner blev vi dog langt fra, men herom senere.

Fra et torpederet Libertyskib var der indbragt en splinterny redningsbåd. Da man ikke havde brug for den på stedet, var den blevet overladt til os af konsulen. Det var en solid stålbåd, og den blev surret på for-dækket som supplement til vore fire træbåde. Med i købet fik vi, som passager, en marinegast der, som skibbruden, havde været med i båden.

Vi afsejlede fra Freetown i konvoj med ret sparsom beskyttelse, men alt forløb normalt de første fire dage. Vi må have fået spilledjævlen ombord under opholdet i Afrika, for vi havde ikke tidligere bemærket hans tilstedeværelse. Nu var han der lyslevende, inkarneret i vor lille spanske hovmesters trivelige korpus, som tilsyneladende indeholdt mængder af is i hans omfangsrige vom. Officerssalonen blev ved aftenstide omdannet til spillebule, hvor

kæmpesummer hastigt skiftede ejermænd i sammenbidt black-jack spil. Hundrededollarsedlerne knitrede og samlede sig efterhånden i bunken hos hovmesteren, der i stående position omtrent nåede op i højde med de siddende. Mange blev blanket af, og det viste sig siden, at han også havde været aktiv i mandskabslugafet forude, da han også der havde efterladt sig debitorer.

Der blev andet at tænke på end kortspil. På fjerdedagen kom der ordre om konvojens spredning. Skibene skulle enkeltvis fortsætte rejsen, da man nu mente at have bragt os ud af den farlige kystzone. Eskortefartøjerne vendte om for at returnere til Freetown, hvor et nyt hold skulle hentes. Vi var nu atter alene på herrens mark, satte zig-zag-klokken igang, for at krydse os frem i et havområde, der burde være nogenlunde ubådsfrit.

På femtedagen måtte en af de tre dampkedler tages ud af drift, da der var opstået en lækage. Det havde den kedelige virkning, at farten gik ned fra 10 til 7 knob i timen. Kedlen blev blæst af med henblik på nedkøling og mulighed for en indvendig besigtigelse og reparation. Nedkølingen varede et døgn, og på sjattedagen kravlede fire maskinmestre ned i kedlen for at beslutte, hvorledes den atter kunne gøres driftsklar.

På samme tidspunkt sov jeg i min køje. Min faste 8 til 12 formiddagsvagt var overstået, middagsmaden i messen ligeså, så alt var gjort klart til en skraber. Kl. 14:58, lokal tid, blev skibet rystet af to øredøvende brag, det ene lige efter det andet. Jeg kom hurtigt på benene, greb min redningsvest, der lå

under køjen, forsøgte at få skoene på, men blev sinket af drilagtige snørebånd, løb ud på broen og så, at forskibet allerede var under vand, og at de derboende besætningsmedlemmer var på vild flugt agterover. Der måtte handles hurtigt – det gik i løb mod redningsbåd nr. 1, der hang under davider i styrbord side. Fra broen råbte kaptajnen: »Fir bådene af, fir bådene af!« Jeg nåede lige at få kastet det forreste fald los, da skibet forsvandt under mine fødder. I en voldsom malstrøm blev jeg hvirvlet rundt, suget med ned, og dukkede atter op som en prop, takket være min redningsvest.

På overfladen var alt kaos. Hvor skibet var forsvundet, havde der dannet sig en cirkelrund flade, hvor andre overlevende svømmede i et virvar af alskens drivgods. Af vore fire redningsbåde var der kun sørgelige stumper at se, men de fire redningsflåder så ud til at være intakte. De første der redede sig op på dem, fik årerne ud og roede rundt for at bjærge andre, der var i live. Det viste sig, at vi kun var 30 tilbage af skibets 60 mands besætning, og vi var forståeligt nok stærkt rystede. Midt i det hele dukkede ubåden, som havde sænket os, op på overfladen og lagde sig på prajehold. Dens kaptajn ønskede oplyst, hvem der var vores kaptajn, og da jeg måtte tilkendegive, at han var omkommet, forstod han, at jeg var eneste overlevende dæksofficer.

Ubåden bar ingen kendetegn, og kommandanten undlod også at præsentere sig. Først mange år senere blev jeg klar over, at der var tale om U 134, og at det var Kaptänleutnant Rudolf Schendel, der havde sendt skibet fra Flensborg til bunds.



Det mellemste og sydlige Atlanterhav med bl.a. vestkysten af Afrika. Det var i dette farvand Ole Kiil's skib blev torpederet den 14. nov. 1942. (Efter Christian Tortzen: Søfolk og skibe 1939-1945, bd. 3, s. 338)

*The middle and southern Atlantic with amongst other things the west coast of Africa. It was in these waters that Ole Kiil's ship was torpedoed on November 14th 1942.*

*(From Christian Tortzen's: Søfolk og skibe (Sailors and Ships) 1939-1945, vol.3, p.338)*

U 134 fik ikke nogen lang levetid. Nogle måneder senere blev den sænket af R.A.F. i nærheden af Spanien. Dens allerførste offer som ny, var forøvrigt også en tysk damper STEINBEK, som den ved en fejltagelse torpederede ved den norske kyst.

Fra mine drengeår i Højer, og fra skolen

i Tønder, havde jeg naturligt nok et godt kendskab til det tyske sprog. Malplaceret ville det dog være, under disse forhold, at forsøge en dialog på tysk med kommandanten. Både han og jeg havde andet og vigtigere ting at varetage. Tiden måtte ikke spildes med unødvendig palaver.

Dog ville jeg gerne have vidst om torpedo nr. 2, som helt unødvendigt havde ramt os, var hans sidste, således at de befriet fra den kunne sætte kursen hjemover. To unge mennesker afsøgte konstant horisonten med deres kikkerter. Muligvis for at sikre, at intet hindrede hjemrejsens påbegyndelse. Dog kan årsagen, selvsagt, også have været en hel anden.

Der blev stillet, og af mig besvaret, et par spørgsmål om vort skibs navn, ladning og bestemmelsessted. Jeg gjorde ubådskommandanten opmærksom på, at vi havde en mand med en meget ilde tilredt arm. Lidt efter dukkede en tysk marinegast frem med en genbrugsdåse, der blev slængt over til os. Den var mærket: »2 Kilo Haferflocken«, hvad den dog ikke længere indeholdt, men derimod en begrænset mængde af forbindingsstoffer og lignende. Vejret var overskyet, og det småregnede, ligesom det havde gjort det de foregående dage. Jeg kendte derfor kun vor position efter et usikkert bestik, og checkede derfor med ubådskommandanten. Han opgav 12 grader Nord og 30 grader Vest, og det svarede helt til min egen opfattelse.

Ubåden dampede derefter af på overfladen, nogle mente at der var blevet råbt: »Good luck«! Det havde jeg nu ikke hørt, men hvadenten det var rigtigt eller ej, held og lykke havde vi hårdt brug for, da vi befandt os ene og forladte, ca. 1000 sømiler fra land. Jeg fik lagt en nødtørftig forbindelse på den sårede marinegasts arm, efter at have fjernet træsplinter og andre fremmedlegemer med en lommekniv. Armen så forfærdelig ud, sprængt på indersiden fra hånd til albueled. Pulsåren lå blottet, men ubrudt.

I modsat fald havde han ikke været i live. Andre klagede over bryst smerter, antagelig fra brækkede eller bøjede ribben, men her kunne der ikke ydes nogen hjælp.

Der skulle handles hurtigt, inden det blev mørkt. Vi måtte se at få reddet de brugbare ting, som flød omkring os. Et bjerg af nødproviant og drikkevand fra de itusprængte redningsbåde fik vi fat i, og midt i det hele var vi så heldige at finde stålbåden, som vi havde fået foræret i Freetown. Den var bordfyldt, men så ellers ud til at være i god stand. Næste morgen, da det blev lyst, fandt vi dog ud af, at den havde lidt alvorlig skade. Vi fastgjorde båden for natten til flåderne, som vi havde surret til hinanden.

Det blev en miserabel, søvnløs nat, med endeløs koncert fra 30 ukontrolable, klappende tandsæt. Det var hundekoldt, til trods for at vi befandt os i troperne. Vi lå gennemblødte af søen, som konstant vaskede op gennem flådernes tremmedæk. I natens løb kunne man spekulere over skæbnens mærkværdige spil. Hvorfor var vi i live, når de andre lå på havets bund? Ville vi selv kunne klare os i sikkerhed med livet i behold, eller havde de, der havde fået en hurtig død, været heldigere? Der havde lige efter torpederingen været en besynderlig euforisk stemning blandt flere af de overlevende. Nogle morede sig højlydt over, at de nu var sluppet af med deres spillegæld, da den forhadte kreditor, hovmesteren, var omkommet. Andre hoverede over, at kaptajn Mace var gået samme vej. De regnede nu med at få deres hyre ubeskåret for de fradrag, som pjækkede



arbejdsdage i Afrika havde lagt op til. Dokumentationen var forsvundet for stedse.

Når man betænker, hvor stærkt een dødsulykke, under normale forhold på landjorden, kan påvirke personer, der ofte kun kender den forulykkede periferisk, kan det undre, at tabet af 30, på sin vis nærtstående personer, kunne tages så let. Vi havde dog levet og arbejdet sammen med dem, inden for et skibs afgrænsede rammer, og mange var vore venner. Paradoxet må vel tilskrives en vis form for en spontant indtrædende selvopholdelsesdrift. Handlingslammelse som følge af modløshed og sorg var der – mindst af alt – brug for. En prekær situation skulle klares bedst muligt. Medfølelse tankte til de omkomnes pårørende måtte vente til senere. Det lyder hårdhjertet, men således er nok sandheden.

Jeg funderede længe over, hvad der var sket, og over grunden til, at skibet var gået under så usandsynlig hurtigt. Det måtte være sunket på under et minut. Hvorfor bruge to torpedoer, når een havde været tilstrækkelig? Forklaringen på den hurtige undergang var nok, at der i skibssiden var sprængt to torpedohuller, hver på størrelse med en ladeport. Gennem disse havde enorme vandmængder øjeblikkeligt haft fri adgang til at fylde det næsten tomme kulbunkerrum. Berøvet denne opdrift kunne skibet ikke længere flyde. Den tunge malm-last trak skibet ned som en sten.

Næste morgen blev der holdt skibsråd. Som eneste navigatør var det min pligt at træde i kaptajnens sted. Jeg måtte påtage mig opgaven, og gjorde det uden illusioner om det tunge ansvar, som dermed kom til

at hvile på mine unge skuldre. Afgørende beslutninger skulle træffes.

Jeg meddelte forsamlingen, at jeg ønskede livsvigtige afgørelser truffet ved afstemning, og det mødte ingen modsigelse. Vi diskuterede indgående, om vi skulle forsøge at nå land under sejl, eller om det måske var bedre at blive på vore flåder, hvor vi havde rigeligt med proviant og drikkevand. At blive på flåderne var dog nærmest som at sætte sig selv ud af spillet ved passivt at lade sig drive af strøm og vind, uden egen indflydelse på kurs og distance. En portugisisk matros kom med et nyt forslag, at sejle mod de Kapverdiske øer, som faktisk kun lå ca. 350 sømil mod nordøst. Herimod indvendte jeg, at omend vi for tiden havde gunstig vind i den retning, så ville vi før eller senere få Nordøstpassaten stik imod, og at krydse op mod den ville være umuligt. Portugiseren mente at vide, at folk fra øerne drev fiskeri langt til søs, så vi skulle have en god chance for at redde vort skind, dersom vi blot kunne nå et par hundrede sømil mod nordøst. Ikke uden betænkelighed gik også jeg med på forslaget, som et stort flertal støttede.

Båden kunne umuligt rumme de store mængder af proviant og drikkevand, som vi havde til disposition, da der jo først og fremmest skulle være plads til alle 30 mand. Foruden forsyningerne fra de ødelagte både, havde vi tilsvarende, der, som fast tilbehør, var anbragt i de fire flåder. Vi måtte derfor nøjes med at udvælge og medtage så meget, som den begrænsede plads i båden tillod, og som vi anså for det mest nødvendige. Da vi befandt os i kalmebæltets regnområde, satsede vi på at kunne

samle regnvand efter behov. Den faste proviant, i form af beskøjter og nogle dåser med koncentreret ernæringsindhold, fik første prioritet. Nu skulle så båden, der stadig lå bordfyldt, gøres sejlklar. Et par mand gik igang med at tømme den, men det lykkedes ikke. Båden trak vand gennem en upåagtet lækage, som vi fik lokaliseret i agterstævnen. Vi fik den nogenlunde stoppet med en stramt påsurret kapokredningsvest, der virkede som en såkaldt kollisionmåtte. Hvad værre var: selve agterstævnen var vredet skæv, og samme skavank bevirkede, at roret ikke kunne bruges. Der skulle styres med åre, og bådens skævhed ville ydermere besværliggøre styringen. Det afholdt os dog ikke fra at fortsætte med den lagte plan.

De udvalgte forsyninger blev anbragt i båden og forsamlingen indskibede sig, tæt pakket som sild i en tønde. Til den sårede måtte der afses en nogenlunde bekvem plads. Det samme gjaldt for en af de andre marinefolk, som havde høj feber fra et malariaangreb. De raske måtte nøjes med en smal og ubekvem siddeplads. Sædet og en skarp essingkant mod ryggen, lod sig dog polstre med de kapokredningsveste, som havde reddet os fra druknedøden.

På ondt eller godt forlod vi flåderne og satte kursen mod nordøst, efter bådens kompas. Vi sejlede gennem et stort område, hvor de dyrebare gummiballer, som nu aldrig ville nå frem, lå og skvulpede i bølgerne.

De første dage gik det godt, men så indtraf katastrofen. Vinden døde bort, og vi kom til at ligge uvirksomme i mange dage på et

spejlblankt hav, med en brændende sol over hovedet fra morgen til aften. Humøret faldt til nulpunktet og indbyrdes kævlerier begyndte. Gensidig modvilje, som ombord havde været holdt i ave, brød nu ud i lys lue. Til gengæld blev andre bedre venner, end de tidligere have været. Araberne surmulede fremme i forstævnen, hvor de havde slået sig ned, og tilkendegav deres utilfredshed med manglen på elementære bekvemmeligheder, som jo desværre ikke kunne afhjælpes. Et problem, som vi alle havde til fælles, kunne dog klares. Vi var barhovede, og behøvede derfor hurtig beskyttelse mod den nådeløse sol. Løsningen kom fra et stykke sejldug, som til alt held lå i båden. Det blev skåret op i 30 stykker, som med hjælp af sejlnåle og sygarn blev omdannet til solhatte, i model efter den enkeltes evner og inspiration. Smarte kreationer opstod, dog nærmere med henblik på det praktiske end på udseendet.

Det stod nu klart, at vi havde medtaget alt for lidt drikkevand, og at det derfor blev nødvendigt straks at indføre en streng rationering. Den blev på en beskeden bundskjuler i et krus, morgen, middag og aften. Ingen nåede at blive helt utilregnelig af tørst, men det var meget ubehageligt, og medens dagene gik, fik fantasien frit spil om køligt vand, hvor det andetsteds var tilgængeligt ad libitum. Jeg fantaserede ofte om pumpen derhjemme i Højer, og om lyden af rislende, køligt vand, der sprang fra drikkefontænen i Statsskolens gård i Tønder. Hvor længe ville vi kunne klare os med vor sparsomme vandbeholdning? Ville vi mon få regn i tide? De tre daglige



Det meste af året 1976 tilbragte Ole Kiil ved japanske skibsværfter. Om en oplevelse her fortæller han: »Til min store overraskelse fandt jeg, i et skræmmeljhjørne, en gammel kasseret redningsbåd, en 8 meter lang stålboat, af nøjagtig samme type, som jeg kendte fra 1942. Tilsyneladende havde den tilhørt et af de Libertyskibe, hvoraf også japanerne fik lov til at købe nogle fra amerikanske overskudslagre«.

(Fot. fra forf.)

*Ole Kiil spent most of 1976 in Japanese shipyards. Here he tells about one of the episodes he experienced: »Much to my surprise, in a corner full of junk, I found an old discarded lifeboat, an 8-meter long steel boat of exactly the same kind as I knew back in 1942. Apparently it had belonged to one of the Liberty ships from which the Japanese were also allowed to purchase from American surplus stores«.*

*(Photo from the author)*

uddelinger af vand blev altid imødeset med længsel. Vi havde et enkelt blikkrus, hvoraf alle drak på skift. Jeg udmålte personligt en slurk til hver mand, hvorefter kruset gik fra hånd til hånd, frem til den, der stod for tur. Det tog sin tid, for dråberne, der i realite-

ten var både lunkne og ildesmagende, blev af alle indsuget langsomt og nærmest vendt i munden, som var de den herligste eleksir.

Plagede tørsten, så var der til gengæld ingen som helst fornemmelse af sult. Lysten til fast føde var helt forsvundet.

Der var end ikke interesse for den beskedne, vedtagne ration. Der burde have været vand, og ikke knastørre beskøjter, i de beholdere, der stjal den sparsomme plads i båden.

*Vandmangel: Et truende perspektiv*

Den sårede mands arm tilså jeg hver morgen, skiftede forbindelse, og skyllede stoffet, så længe det kunne holde sammen. Såret flød snart med pus og lugtede ilde. Jeg fik så den ide også at skylle såret med søvand, uanset at det var en brutal hestekur, der sved og brændte. Medens jeg skyllede, holdt manden med sammenbidte tænder armen udenbords. Det var ikke nogen helt dårlig ide, patientens tilstand vendte sig til det bedre. Værre gik det malariapatienten, der kun levede en uge i båden. Han sov stille ind og blev sænket i havet, indsyet i et tæppe. Da jeg ikke selv magtede at forestå en til lejligheden passende ceremoni, trådte en rettroende katolik betænksomt til. Det var en lille brasiliansk matros, en meget dygtig sømand, en af de få der var fortrolig med at håndtere en båd under sejl. Senere, i hårdt vejr, følte han sig selvskrevet til i timevis at stå i agterstævnen ved den tunge styreåre. Da jeg engang mente, at vi skulle dreje bi og afvente bedring i vejret, blev det afslået med hans hjemlands ordsprog: »Man spiser, når man har noget at spise«, eller oversat til den foreliggende situation: »Man sejler, når man har vind«. Med min egen erfaring fra en stor langfartssejler, en finsk bark, kunne jeg sådan set godt give ham ret, nu da den lille, næsten tandløse gnom så hårdt insisterede på, at den gode vind ikke måtte gå til spilde.

Brasilianeren reddede os muligvis en nat fra at blive vippet i baljen, da vi i flere timer befandt os i en stor flok hvaler, der kom så tæt på, at vi kunne klø dem på ryggen. De pustede og snøftede omkring os. De havde omtrent størrelsen som vor båd, og antog os muligvis for at være en af deres egne. Vi frygtede, at et venskabeligt puf skulle bringe båden til kæntring. Monteiro, som var brasilianerens navn, påbød absolut tavshed. Han kendte hvalerne og deres vaner fra kystfiskeri. Petroleum, som han strittede ud fra en dunk, fik de store fisk til at fortrække. Hajer havde vi jævnligt i nærheden. Det forhindrede dog ikke de dristige i at tage sig en forfriskende dukkert udenbords, naturligvis på egen risiko.

Efter stilledagene kom vinden, og hvilken vind! En meget frisk passat stik imod, så der blev ikke noget af De Kapverdiske Øer denne gang. Det ombordværende søkort blev studeret grundigt for at finde et egnet alternativ. Interessen samlede sig om Vestindien. Godt nok var distancen dertil ca. 1800 sømil, men med frisk agterlig vind skulle det vel kunne klares på en måneds tid. Vi måtte sætte vor lid til at kunne supplere vor drikkevandsbeholdning ved undervejs at slå et slag sydover til regnbæltet. Vi besluttede at vende rundt og styrede i nogle timer vestlig kurs, men det gik slet ikke. Med den stride vind agterind slingrede og girede båden næsten uden kontrol, og truede jævnligt med at dreje på tværs i søen. To mand måtte der til for at håndtere styreåren, og mere end et kvarter kunne de ikke klare med det hårde slid. At fortsætte længere på den facon lod sig sim-

pelthen ikke gøre. Det var klart, at vi her var kommet i en meget alvorlig klemme.

Den eneste mulighed, som endnu forelå, var at forsøge at nå tilbage til Afrika. Det betød, at der skulle sejles for bagbord halse, med vinden ind fra bagbord side. Hvorledes ville båden opføre sig under dette ændrede forhold? Det blev undersøgt, og til alles lettelse med godt resultat. Vindens retning og pres modvirkede nu den skæve båds tendens til sidedrejning, og den blev dermed langt lettere at styre. Vi lå nu på den østlige kurs, som vi nok skulle have valgt fra begyndelsen, men meget tager sig som bekendt helt anderledes ud, når det betragtes i bakspejlet.

Styringen er manuelt arbejde, som normalt bliver udført af de menige dæksfolk. Under de herskende omstændigheder var det naturligt, at også maskinfolkene tog deres tårn med, og det havde de også hidtil gjort uden at kny. Nu fandt de pludseligt på, at det faktisk slet ikke var deres arbejde. Det burde matroserne klare alene. Til gengæld ville de så betjene håndpumpen, hvormed der af og til skulle lænses, for det kunne man da, med lidt god vilje, godt kalde maskinarbejde. Kravet om en så urimelig arbejdsdeling, blev mødt med et hyl af protester fra matrosernes side, og jeg kunne naturligvis give dem ret i, at det var aldeles uacceptabelt og tangerede optræk til mytteri. Sagen gik op i en spids, og »det sorte gæng« måtte trues med at blive frataget deres drikkevandsration, dersom de fortsat nægtede at styre. Efter nogen betænkningstid kom de på bedre tanker, så tingene kunne fortsætte som hidtil.

Hvem var det for øvrigt, der befandt sig i

båden? Mærkværdigvis alle maskinmestrene minus en. De havde, som tidligere nævnt, den 14. november, da vi blev torpederet, været nede i den utætte kedel for at bedømme situationen. På et tidspunkt var der en, der foreslog opstigning til en kop kaffe, og heldigvis vandt det gehør. Næppe var den sidste mester nået op gennem kedlens snævre mandehul, før torpedoerne ramte skibet. De spurtede op i det fri og reddede livet. Var de blevet dernede få sekunder længere, var de blevet fanget som rotter i en fælde. Hvorfor kaptajn, løjtnant og de andre styrmænd, der alle befandt sig ude i det fri, mistede livet, forbliver en ubesvaret gåde. Lige så mærkeligt er det, at jeg, der som den eneste lå og sov, gik ram forbi. De øvrige i båden var en blanding af dæks- og maskinfolk, marinegaster og restaurationspersonale. Der fandtes såvel optimister som pessimister. Den værste af slagsen var vor norske 1. maskinmester, der jævnligt forsøgte at overbevise os om, at vi aldrig ville slippe godt fra dette eventyr. Oftest blev han sat på plads med højroastede protester. Superoptimisten var marinegasten, som for anden gang befandt sig i båden, efter torpedering nr. 2. Med navnet De Sorrow kunne og ønskede han ikke at løbe fra sin italienske afstamning. Han sagde iblandt: »Don't worry boys, my mother is a good catholic, and she is praying for us«.

Tiden blev i øvrigt brugt til at fortælle skrøner og oplevelser fra fortiden og udvikle planer for fremtiden. En jordnær hillbilly matros fra Georgia påstod, at han var ekspert i hjemmebrænding af whisky. Han fabledede om, at vi måske ville lande på en ubeboet ø, hvor der ville være egnede råvarer

til igangsætning af en produktion. Af pladerne, hvoraf bådens opdriftstanke var fremstillet, ville der snildt kunne laves et effektivt destillationsapparat. Han prøvede dog ikke at tegne aktier til sit forehavende.

Vi havde en rigelig forsyning af fyrværkeri i båden, så hver nat opsendte vi et rødt nødblus, som længe blev hængende i en lille faldskærm. Det stærke lys har været synligt vidt omkring, men vi sporede aldrig nogen reaktion. Som dagene gik, begyndte skyer efterhånden at vise sig på himlen, og håbet om regn genopstod. Der gik en rum tid, inden det blev til alvor, så vi nåede at forberede os. Regnvandet, når det forhåbentlig kom, skulle naturligvis samles og hældes på tønder, til fælles bedste. Storsejlet skulle fires af og udstrækkes i sin fulde længde. I sejlets midte blev der skåret et hul, hvorunder en mand med en opsamlingsdåse skulle være anbragt. Regn viste sig nu jævnlige i det fjerne, og var der opræk til, at en byge ville komme i nærheden, blev apparatet sat i sving. Gang på gang måtte vi sætte sejlet igen med uforrettet sag. Det var næsten ikke til at bære. Iblandt regnede det så tæt på os, at vi på det nærmeste kunne række hånden ud og føle væden, men ikke en dråbe faldt der på det af mange ivrige hænder udstrakte sejldug.

Sejpineriet sluttede dog, omsider fik vi regn i stride strømme, og vi frydede os, lod vandet løbe ned i munden via en passende tilrettet pandetjavs. De første vandmængder var ubrugelige, sejlet som var gennemtrængt af salt, skulle først afferskes. Da det var sket gik det stærkt. Den 1. december, da

vi havde været 17 døgn i båden, havde vi opnået at få fyldt alle disponible beholdere, så nu var den værste fare drevet over. Da vi nu adskillige dage havde været konstant gennemblødte, begyndte de sørgelige laser, vi havde på kroppen, nærmest at gå i opløsning, og det var ubehageligt. Koldt var det om natten, men det gik endda. Efter torpederingen var vi så heldige at få bjærget nogle sække der indeholdt uldtæpper. Dem fik vi megen glæde af. Ved at skære dem igennem blev der et halvt tæppe pr. mand. og de varmede dejligt, selv når de var dyngvåde.

Ombord i skibet havde jeg, som alle andre, været klar over, at et krigsforlis, før eller senere, ville kunne indtræffe. Mit kammer lå dør om dør med bestiklugafet, og det havde været min plan derfra at medtage en sextant, et kronometer og de nødvendige udregningstabeller, dersom der skulle blive tid til at komme i bådene i god ro og orden. Da denne forudsætning havde manglet, måtte vi klare os alene med et lille bådkompass og et »Pilot Chart« over Atlanten, som ikke gav os nogen mulighed for stedsbestemmelse. At vi, ved at styre mod øst, før eller senere, ville nå til Afrika, kunne næppe fejle. At lande i den af Vichy-Frankrig kontrollerede del, var ikke vor store lyst. Det forlød nemlig, at man der havde for vane at opbevare strandede allierede søfolk i Saharas midtpunkt, Timbuktu, hvorfra det var svært at flygte. Vi var ikke klar over, at den fare ikke længere eksisterede. Vi var afsejlet fra Freetown den 8. november, helt uvidende om, at amerikanske og engelske styrker den selvsamme dag

var gået i land i Nordafrika. Den enorme styrkes landsætning var foregået, så at sige uden tab af et eneste skib. Tyskerne var blevet taget på sengen, men med vort skibs torpedering, var vi med til at betale gildet. Gennem snedig misinformation var det lykkedes, at bibringe tyskerne den opfattelse, at en forestående Afrikainvasion ville komme længere mod syd. En ring af ubåde blev placeret ud for området, hvor invasionen ikke kom, og de allierede havde frit spil ved Marokkos og Algeriets kyster. De tyske ubådes torpedoer kom dog i anvendelse. Det lykkedes stort set at sænke rub og stub af skibe på vej til og fra Vestafrika, herunder vort eget.

Vor båd var sødygtig, men ikke nogen god sejler. Dens beskedne køl gav stor afdrift, og da denne var sydlig, var der nok større sandsynlighed for, at vi ville havne inde i Guineabugten end på Senegals kyst, alt forudsat, at vi ikke forinden traf på et venligsindet skib, Mulighederne for det sidste var ikke de bedste, da ingen under krigsforhold holdt sig til faste sejlruiter. Vi havde hørt, at de store Sunderland vandflyvere, med deres store aktionsradius, blev benyttet til faste rekognoseringstogter langt fra land. Dagligt spejdede og lyttede vi med håb om, at undsætning evt. ville komme fra den kant, men det skete ikke. Bitre ord kunne falde om sløseri og mangel på interesse for os, der fremdeles måtte friste en usikker skæbne i en overfyldt båd. Det har dog næppe skortet på den gode vilje.

Sidst på formiddagen, den syttende dag, var vi travlt optaget med at samle regnvand, så udkikken må have været uopmærksom.

Pludselig er der en der råber: et skib, et skib! Det bragte et voldsomt postyr og ellewild jubel. Faktisk var der tale om ikke blot et skib, men om adskillige, som dog var ret langt borte. Kun masterne var at se over kimingsranden. Jeg forsøgte at dæmpe begejstringen, der kunne blive fulgt af bitter skuffelse, for vi havde ingen garanti for at komme tilstrækkeligt nær på til at blive observeret. At skibene kom nærmere, kunne vi dog snart konstatere, så jeg bekendtgjorde: »Rationeringen er ophævet!« Hvad vi havde for os, var en mindre konvoj, ledsaget af nogle få eskorteskibe. Et af disse drejede nu ned mod os, og medens den nærmede sig, blev der morsel: »O.K. O.K. O.K.«! og det var sandelig en kærkommen meddelelse.

Snart lå vi på siden af engelsk korvet H.M.S. ARMERIA, og hver gang vor båd rejste sig på en bølgetop, blev vi, en efter en, grebet af flinke hænder, halet ombord og budt velkommen. Vor sårede mariner kom straks under kyndig behandling. Til vor overraskelse havde vi svært ved at stå på benene, men forklaringen var, at de havde været uvirksomme i de mange dage. Korvettens chef var en djærv skotte, løjtnant Todd. Han fortalte, at vi var blevet opdaget fra udkikstønden i et af handelsskibene, hvorfra man havde underrettet korvetten. Vort knaldrøde sejl havde heldigvis været synligt på lang afstand. En korvet er ikke noget stort skib, men ikke desto mindre bemanded med ca 100 mand. Der var derfor trangt ombord, men man gjorde, hvad man kunne, for at vi skulle befinde os godt. Man begyndte med at give os skånekost, men det bedste var, at vi nu kunne drikke

af livets lyst, og dermed få kroppens væskebalance bragt i orden. Vi kneb ofte os selv i armen: er dette en drøm, eller er det virkelighed? Chefen lod os vide, at vi måtte indstille os på at være marinens gæster i ca. otte dage. Man skulle først returnere til Freetown, når konvojen var opløst. Efter kun at have døset, siddende i opret stilling i 17 døgn, var det en herlig fornemmelse atter at kunne sove, og tilmed udstrakt. Det skete på feltsenge, opstillet i officersmessen.

Hvad var der forøvrigt sket med båden, der så trofast havde båret os? Den måtte ikke vildlede andre skibe, ved at blive efterladt drivende. Maskingeværssalver blev rettet mod den, men den forblev flydende i lang tid, udholdende til det sidste.

H.M.S. ARMERIA var et næsten nyt skib. Det var for nylig kommet fra England til Nordafrika som ledsagerskib i invasionsflåden. Konvojen, som den nu ledsagede, var hentet i Bathurst, i Gambia. Man beklagede meget, at man i det store og hele kun kunne byde os på konservesmad, men det var herreretter for os, så vi behøvede ikke nogen undskyldning. Officererne var alle friske og fornøjelige folk, reservister de fleste af dem. Hvad der undrede os var, at vi aldrig traf maskinfolk i officersmessen. Mærkværdigvis havde de kun underofficersrang, selv den ansvarlige leder, der andetsteds ville bære betegnelsen maskinchef eller 1. maskinmester.

Vor hårdt tiltrængte hvile og nattesøvn blev jævnlige afbrudt af sirenalarm. Det betød for alle ombord, at de øjeblikkeligt skulle forføje sig op og udendørs, medmindre de på stedet havde pligter at varetage.

Alarmen tilkendegav, at man med Asdic-udstyret, havde fået kontakt med et objekt, der kunne være en ubåd. Kanon og dybvandsbombekasterne blev bemandede, og man ventede spændt på, hvad der videre ville ske. Uheldigvis gav selv fiskestimer samme reaktion som en ubåd, men vi var da kun glade for, at vi kun oplevede falske alarmer under vort ophold ombord, og for at vi atter kunne slumre ind for en stund.

Korvettens chef havde fortalt, at vort skibs forlis og vor redning var blevet behørigt, telegrafisk indberettet til de relevante myndigheder. Vor tilbagekomst til Freetown måtte derfor være ventet. Da vi den 8. december stævnede ind i havnen regnede jeg med at se en repræsentant fra konsulat/mægler på kajen, men en sådan var ikke at se. Transport var der dog sørget for. Der blev taget vare på marinegasterne, vor menige besætning blev kørt til indkvartering på en skole, som var inddraget til formålet, og vi andre blev bragt til byens »Grand Hotel«, hvor vi fik anvist udmærkede værelser og blev behørigt ekviperet. Vi var ankommet i tøj, som venligt var blevet os lånt af ARMERIAS officerer.

Fremdeles var der ingen der viste sig fra konsulat/agent, som her var et og det samme. Derimod dukkede der en deputation af vore egne folk op med anmodning om at få penge til tobak og andre fornødenheder. Sammen gik vi til konsulatet, hvor jeg fik foretræde hos Mr. Christian Nielsen, som dog hverken hilste eller så op, da jeg gjorde min entre. Han nøjedes med et surt »Well, what happened?« Jeg gav ham et kort resume, og overraskede ham med en anmodning om udbetaling af penge.





Ole Kiil fotograferet 1976 ved redningsbåden, som han fandt på et japansk skibsværft . Den ovale plade på stævnen angiver bådens dimensioner og personkapacitet. Den fik han foræret som souvenir.  
(Fot. fra forf.)

*Ole Kiil photographed in 1976 by the lifeboat which he found in a Japanese shipyard. The oval plate on the stern states the dimensions of the boat and how many people it could carry. It was given to him as a souvenir.  
(Photo from the author)*

Det kunne han ikke se nogen grund til, da han, hvad rigtigt var, måtte gå ud fra, at vi vel ikke stod for at skulle betale for kost og logi, som den engelske regering da hidtil havde stillet gratis til rådighed. I øvrigt havde han ingen som helst dokumentation for, at nogen af os havde penge til gode, og det var ikke hans opgave at være pengeudlåner.

Penge kom der dog på bordet, men først efter at jeg havde sat folkene, der ventede udenfor, ind i sagen, og de med opsmøgede ærmer var begyndt at trænge ind på hans kontor.

Der lå, til al held, et hollandsk hospital-skib i Freetown, hvidmalet og med store røde kors på skroget. Her var vor mand med den lemlæstede arm straks blevet bragt ombord til kyndig lægebehandling. Da jeg besøgte ham, kunne jeg med glæde erfare, at han ville beholde armen. Man havde transplanteret væv og hud fra et af hans lår, så man kunne garantere, at armen ville blive så god som ny. Jeg forhørte mig hos den ansvarshavende kirurg om hans mening om den af mig praktiserede hestekur, med ætsende søvand som sårrensningssmiddel. Han betegnede den som særdeles fornuftig, og tilføjede, at jeg i og for sig ikke godt havde kunnet gøre stort andet. Kendsgerningen var da også, at såret under min behandling var blevet friskere og renere, for hver dag der var gået. Jeg havde ikke forud tiltroet mig selv evner til at håndtere en så barsk opgave, og var lettet over at det var gået godt, patienten ikke mindre.

Det var meningen, at vi, så snart som muligt, skulle tilbage til U.S.A., men det var uvist, hvornår det kunne blive, da det afhang af skibsljigheden. Vi fik oplyst, at det godt kunne trække i langdrag. Amerikanske skibe, som anløb Freetown for hjemgående, kom fra havnene i Guinea-bugten, og de var som regel allerede belagt derfra med søfolk fra andre krigsforliste skibe. Et Libertyskib, netop ankommet fra Amerika, skulle videre til Gambia. Jeg traf

kaptajnen, en sympatisk, yngre mand, som var meget interesseret i mine nygjorte erfaringer. Han ville meget gerne have mig med som 3. styrmand, for at kunne aflaste skibets 1. styrmand, som var besværet af et dårligt ben. Det ville konsulen ikke gå med til. Han ønskede ikke at blive ladet tilbage med vore fjendtligtstemte folk. Jeg måtte derfor fremdeles vente på skib sammen med de øvrige.

Medvirkende til forlængelse af ventetiden var også det forhold, at hjemsendelsen foregik efter tur. På skolen, hvor vor menige besætning befandt sig, var der, efter sigende, indkvarteret nær ved 1000 mand, og på vort hotel var der også fuldt hus. Her var vi de eneste ikke-englændere. Flere var blevet torpederet i samme område som vi, i dagene forud, men de var alle ret hurtigt blevet undsat.

Driften af Grand Hotel blev forestået af en velgørende hjælpeinstitution, og vi fik en udmærket forplejning. Straks ved ankomsten fik vi udleveret hvidt tropetøj med skjorte, korte bukser og tropehjælm. Tøjet, som ARMERIAS officerer havde overladt os, kunne vi nu returnere med tak for lån. Jeg og dækskadetten, som jeg delte værelse med, måtte dog snart have en ny mundering. En morgen, da vi vågnede, var vort tøj forsvundet. Der kom jævnligt unge tyve på besøg, fik vi forklaret. De klatrede op til værelsernes altaner, hvor de kunne finde ulåste døre. De var splitternøgne, og medbragte fedt, hvormed de indsmurte sig, inden de gik i aktion. En evt. pågriber havde ingen chancer for at fastholde den åleglatte krop, der som et lyn kunne lade sig rutsche ned langs en altanstøtte.

Over hotellets radio havde vi lejlighed til at følge med i, hvad der foregik rundt omkring på fronterne, hvor meget var sket i dagene, da vi var afskåret fra omverdenen. Adspredelse, og tilvæning til normal levevis, blev opnået ved samtaler og læsning. Billard og andre former for underholdende spil, var et yndet tidsfordriv. I Freetown havde vi fri adgang til den militære officersklub, hvor vi jævnligt kom, sammen med de andre fra hotellet. Under hjemturen om aftenen, skete der ikke sjældent lynangreb fra lommetyve, som var listet efter os. Det fik vi dog sat en stopper for, ved at slutte os sammen i konvojformation, med hovedgruppen tæt samlet i midten. På siderne, foran og bagved befandt sig vore hurtigløbere, der satte ind ved det mindste optræk til overfald. Angriberne fik sig en velfortjent tur i grøften. Et yndet tidsfordriv var også den daglige tur til stedets markedsplads, hvor der var et sandt leben af indfødte i brogede gevandter. Handelen gik livligt med mærkelige tropefisk, frugter og grøntsager. En snehvid badestrand var også disponibel indenfor rækkevidde.

Julen kom vi til at opleve i Freetown, i stigende varme, så det blev altså ingen »White Christmas«. Juleaften forløb, efter stedets skik, med tingeltangel, fest og ballade i gaderne. 1. juledag blev fejret på en mere anstændig facon. En udmærket julemiddag blev serveret, og Christmas carols blev sunget, i selskab med nogle søde sygeplejersker fra militærhospitalet. Med til julefesten var også kaptajn Aage Larsen, som jævnligt besøgte mig. Han var fører af Ø.K.s motorskib DANMARK, da det blev sænket ud for Freetown. Han opholdt sig

nu i land, ansat som havnelods. Det var et fint menneske, i hvis selskab man kun kunne befinde sig godt. Vi talte meget om forholdene derhjemme, og om fremtiden. Han havde, efter ansøgning og efter stort postyr, fået tildelt en af de sidste nye cykler, som fandtes i byen. Alle vendte sig efter ham, når han kom strygende, da en sådan befordring ikke blev anset som passende for en pæn, ældre herre. Stedets cyklistere var normalt kun unge sorte i lømmelalderen. I klublokalerne traf jeg andre landsmænd, maskinmestre fra DANMARK, der ligesom kapt. Larsen, havde fået stillinger i land.

Også nytarsaften blev fejret i Freetown, men på ret stilfærdig vis. Det virkede som om balladeenergien var fuset af på juleaftensdagen. Nytarsaften slap vi også for besøg af vore egne folk, der af og til var på farten med en kæp i øret. Alle uoverensstemmelser fra båden var som blæst bort, og der var ingen ende på flinkheden fra alle sider, nu da alt var endt godt.

Omend hyren drejede, og hotellets turbanklædte kok hver dag bragte mad på bordet, blev lediggangen ensformig. Dog, årsskiftet bragte den længe ventede skibsløjlighed. En dag lå der pludseligt et større antal gråmalede, store passagerskibe på redenen. De var alle ombygget til troppe-transport, og var på et nær fyldt op med krigsfanger, som på vej til England var kommet rundt Kap Det Gode Håb. Det af skibene, som ikke havde fanger ombord, skulle gå til New York, så her var vor chance. Vi fik besked om at gøre klar til afrejse. Hver mand fik udleveret en habit, da ankomst til New York i januars vinterkulde ville være

ubehagelig i tropetøj. Med besked om at vi skulle ombord i M/S LARGS BAY blev vi, af en enlig mand i en motorbåd, sejlet ud mod rækken af de store ankerliggere. Det viste sig, at han ikke anede, hvilket af skibene der var LARGS BAY, så der måtte prøves med et gæt. Jeg entrede op ad falderebet på det nærmestliggende, hvor jeg blev mødt og overfuset af den vagthavende officer, der bedyrede, at dette aldeles ikke var LARGS BAY, og han belærte mig om, at jeg aldeles intet havde at gøre ombord i hans skib, hvor italienske krigsfanger i øjeblikket var på dæk for at trække frisk luft. Da jeg havde forsikret ham om, at jeg ikke var kommet for at befri fangerne, blev han mildere stemt og nedlod sig til at udpege skibet, som vi søgte.

På LARGS BAY blev vi vel modtaget. Det var et stort engelsk skib, hvis fredstidskapacitet var 800 passagerer, foruden en anelig fryselast, hvormed det havde været i fart på Australien. Her var der ingen pladsmangel. Ombord var der kun skibets besætning, og vi andre fyldte ikke meget. Vore marinegaster fra båden var forlængst draget deres egne veje. Vi fik anvist vore respektive sovesteder, til hver officer et udmærket kammer på 1. klasse, hvor en steward dagligt serverede morgenthe på køjen. Straks efter vor ombordkomst blev der lettet anker, og hele flotillen af store skibe stod til søs, ledsaget af større, hurtigsejlende marinefartøjer. Straks ved morgenbordet fik vi et chock. Skibet blev gennemrystet af et voldsomt brag, så alle tænkte: nej, det kan ikke passe. Vi skal da vel ikke allerede i baljen igen? Det var heldigvis falsk alarm i for-

bindelse med en øvelse. Skibet var indrettet med et affyringssystem, der opsendte en byge af tynde ståltråde, beregnet til indvikling i et angribende flys propel. Der var tale om en øvelse, men de kunne vel have adviseret os derom.

Vi forblev ikke længe i denne eksklusive konvoj, som vi forlod for ene at sætte kursen mod Nordamerika. Det bekymrede os dog ikke, da hurtigsejlende skibe sjældent bliver ubådes bytte på det åbne hav. Livet ombord var behageligt. Jeg fik lejlighed til at gøre mig fortrolig med min nyerhvervelse, en moderne mikrometersextant med indbygget belysning. Første aften, jeg prøvede den, kom jeg under skarp iagttagelse af en matros, der var på rundering for at kontrollere mørkelægningen. Jeg blev næste dag spurgt, om det var mig der havde været på spil med sextanten, hvilket jeg naturligvis kunne bekræfte. Det gjorde heller ingen ting, men der var en speciel årsag til, at det var blevet indberettet. Forrige rejse havde de ombord haft en hollandsk besætning, hvis kaptajn og styrmand var mødt op med søkort, kronometer og sextanter. Til søs gik de i lag med navigering, som om skibet var deres. Da det jo ikke var tilfældet, forlangte man deres navigationsudstyr inddraget, da sejlruen måtte være skibets hemmelighed. Alene med min sextant, kunne jeg naturligvis ikke bryde nogen sikkerhedsregel. Jeg var kommet billigt til det udmærkede instrument, købt af en engelsk styrmand på hotellet Han skulle hjem og besætte en lodsstilling i Newcastle, og havde mere brug for penge end for en sextant.

Den 15. januar 1943 tog vi lods ved

Ambrose fyrskib, og havde inden længe Friehedsgudinden i sigte. Som statesejet skib blev LARGS BAY tildelt en fornem liggeplads i North River, hvor de forskellige nationers Atlantlinere plejede at ligge i fredstid. Karantæne- og immigrationsmyndighederne bordede rutinemæssigt det ankomne skib. Immigrationsfolkene var betænkelige ved mødet med os, der var helt uden pas eller andre former for identitetsbeviser. Efter nogen betænkningstid lød det: »Sorry boys, we have to call in the F.B.I.« Dertil var de naturligvis velkomne, da vi alle havde rent mel i posen. Ombord kom F.B.I., og alle måtte igennem et krydsforhør, inden indrejse blev godkendt. Personligt havde jeg vanskeligheder. Mit navn Kiil, forekom dem mistænkeligt, og min forklaring om at det jo blev stavet anderledes end navnet på den nordtyske by, gjorde ikke større indtryk. Jeg måtte nøje forklare om kontakten med ubåden, efter torpederingen, og man måtte vide, om jeg havde modtaget noget fra dem. Dåsen med forbindingsstoffer interesserede dem meget, og de skulle vide, om den bar nogen påskrift. Jeg følte nærmest, at håndjernene begyndte at rasle, da jeg berettede om de »Zwei Kilo Haferflocken«, som jeg var uforsigtig nok til at citere på originalsproget. Om jeg virkelig talte tysk? Det lange og det korte var dog, at nåde kom til at gå for ret, så at jeg kunne blive lukket ind i »God's Own Country« som en fri mand. Det skal her siges, at spioner var blevet landsat i U.S.A. af tyske ubåde, så der var grund til forsigtighed.

En ældre distingveret, hvidhåret herre ventede på mig, ledsaget af en højtstående

marineofficer. Han præsenterede sig som Ewin Lamar Davis, svigerfar til vor omkomne løjtnant, George Taylor. Mr. Davis, der senere viste sig at være fhv. dommer fra staten Tennessee og fhv. medlem af Amerikas højesteret, havde skaffet sig mulighed for, på første hånd, at blive orienteret om tragediens sammenhæng. Det skete i form af en indgående, men helt igennem medfølelse udspejling, hvis svar han kunne acceptere uden forbehold. Jeg kunne i øvrigt kun udtrykke min medfølelse med hans datter. Hun var nu en af de mange krigsenker, hvoraf der skulle blive flere.

Jeg indlogerede mig på »The Seamen's Institute«, hvor jeg tidligere havde boet i perioder. Det var verdens største sømandshotel, og havde alle mulige faciliteter. Helt uberettiget gik det under navnet »The Dog House«. En vinterfrakke blev indkøbt, og et nyt pas hentet på Det danske Generalkonsulat. Herefter skulle der så ikke længere kunne opstå problemer med F.B.I.

Tilbage var der nu kun for de hjemvendte at få indkasseret tilgodehavendet hos vort rederi, »American West African Line«, for næsten 6 måneders oversøisk fart. Her dukkede en ny ubehagelig overraskelse op. Under vort fravær var der blevet indført skattepligt, som i U.S.A. hidtil kun havde berørt høje indkomster. Nu skulle der betales 25% Victory tax af alle. Det havde vi svært ved at acceptere, da det for os jo blev en helt urimelig lov med tilbagevirkende kraft. Desuden mente vi, at provenuet fra de ubehagelige dage i båden i det mindste skulle være skattefrit. Vore egne amerikanere måtte bide i det sure æble og betale, men

ved nærlæsning af bestemmelserne fandt jeg ud af, at loven ikke gjaldt for os udlændinge, medmindre vi havde fast bopæl i U.S.A. Da vi kun havde ret til tre måneders ophold ad gangen, var vi således ikke skattepligtige. Det blev pure afvist af rederiets hovedbogholder, en ubehagelig person, af nøjagtig samme støbning som vicekonsulen i Freetown. 25% skat skulle betales, om vi så peb eller sang. Han kunne ikke vide, at vi ikke havde permanent opholdstilladelse, påstod han, og i øvrigt ragede det ham en papand. Vi henvendte os så hos skattevæsenet, hvor vi fik medhold, men dermed var det dog ikke slut med chikanerne.

Vi havde alle et betragteligt beløb tilgode for overtidsarbejde udført under losning og lastning i Afrika. Det blev meddelt os, at da vi ikke kunne fremvise dokumentation for et sådant tilgodehavende, ville vi ikke få en rød cent. Vi var overbevist om, at rederiet, der gennem mange år havde sejlet på Afrika, kunne afregne efter statistiske tal fra tidligere rejser, dersom lidt god vilje var tilstede, men nej. I vrede trak vi os tilbage til rådslagning. Et lyst hoved fandt på, at vi simpelthen måtte konstruere et overtidsregnskab, baseret på hukommelsen, og så lade rederiet forsøge at bevise, at det ikke holdt stik. Som sagt så gjort. Vi fik vore penge. Ved vort sidste stormfulde møde med hovedbogholderen, opstod der tumult uden for døren, og en person der brølede som en tyr, truede med at ville dreje halsen om på bogholderen. Den vrede mand var ikke en af vore, så der var altså også andre, der måtte døje med den besværlige herre. Fred være med ham! Vi kunne finde andre skorstene der røg.

Inden jeg forlod rederikontoret, fik jeg foretræde for direktøren, der havde ønsket at hilse på mig. Det var en venligere herre, der udtrykte sin beklagelse og medfølelse over den svære tid, vi havde gennemlevet. Måske burde jeg have rådet ham til at finde sig en anden bogholder af hensyn til de fremtidige skibbrudne, som utvivlsomt ville følge efter os.

Det var strengt i de følgende dage at mødes og tale med pårørende til de omkomne. Andre måtte jeg skrive til. Afsked blev taget med de personer, som jeg havde haft det såvel ondt som godt med. Vi skiltes for, med en enkelt undtagelse, aldrig at træffes igen. Mange overlevede næppe krigen. Jeg måtte give møde for en særdomstol, hvor der skulles afgives edsvoren er-

klæring om, at de savnede måtte betragtes som døde, og at skibet med ladning var gået tabt.

Jeg blev inviteret til fornem middag hos Mrs. Taylor, der fremdeles havde besøg af faderen. Hun boede i en fashionabel lejlighed i East 68th. Street på Manhattan. Det var en nydelig, tiltalende dame, tilsyneladende med styrke til at kunne bære tabet af den omkomne ægtemand. Mr. Davis, der residerede i Washington D.C. som president for The Federal Trade Commission, havde jeg senere, efter opfordring, lejlighed til at besøge. For mit vedkommende var et kapitel af krigen afsluttet. Et nyt ventede på sin begyndelse.

*(Ovenstående artikel er tidligere blevet bragt i Sønderjysk Månedskrift nr. 6-9, 1993.)*

## A Southern Jutlander on the High Seas

### *Summary*

A substantial number of Danish seafarers sailed during World War II on ships under the U. S. War Shipping Administration. In July 1942 the author, Niels Ole Kiil, was signed on on one of these ships, the S/S SCAPA FLOW, as jr. third officer. He was born in 1918 in Højer, near the Danish-German border. Strangely enough his first W.S.A. ship was built in Flensburg. In the summer of 1942 the ship brought a mixed cargo from New York to West Africa. A supply of important manganese ore and rubber was loaded for the return voyage to the USA. Alas, it never reached its destination. On November 14th the SCAPA FLOW, sailing alone in mid-Atlantic, was sunk by a German submarine, U 134, commanded by Rudolf Schendel. Two torpedoes ripped the SCAPA FLOW open, and in less

than a minute all that could be seen to indicate where the ship had gone down were a number of survivors swimming in the water and some floating debris. It was a disaster: Out of a crew of 60 only 30 survived. The victims included the master and three deck officers, which left the author in charge of a crowded, damaged lifeboat. 17 enervating days elapsed under sail with a shortage of drinking water. Rescue finally came from the British corvette ARMERIA. The survivors were returned to Freetown in Sierra Leone, and later to the USA. The author is the holder of an honourable discharge issued by the U. S. Coast Guard for honest and faithful service in the U. S. Merchant Marine.