

Kaj Lund: Gibraltar-strædet fra august 1939 til april 1940

Forfatteren, der er kendt viden om i maritime kredse, har et stort og varieret maritimt forfatter-skab bag sig og er nu i gang med sine erindringer. Han har også tidligere bidraget med artikler i museets årbøger i 1964 og i 1986. Nærværende artikel kommer til at udgøre et kapitel i en erindringsbog, der forventes at udkomme i løbet af foråret 2003.

Svitzers bjergningsdamper GEIR var efter den spanske borgerkrigs udbrud blevet flyttet fra Almeria i Spanien til Marseille i Frankrig og senere til Gibraltar. Efter borgerkrigens ophør havde man igen prøvet den strategisk gode station i Almeria, men her havde det været umuligt at opdrive proviant, som tilfredsstillede danske ganer. Derfor lå GEIR i august 1939 ved Gibraltar.

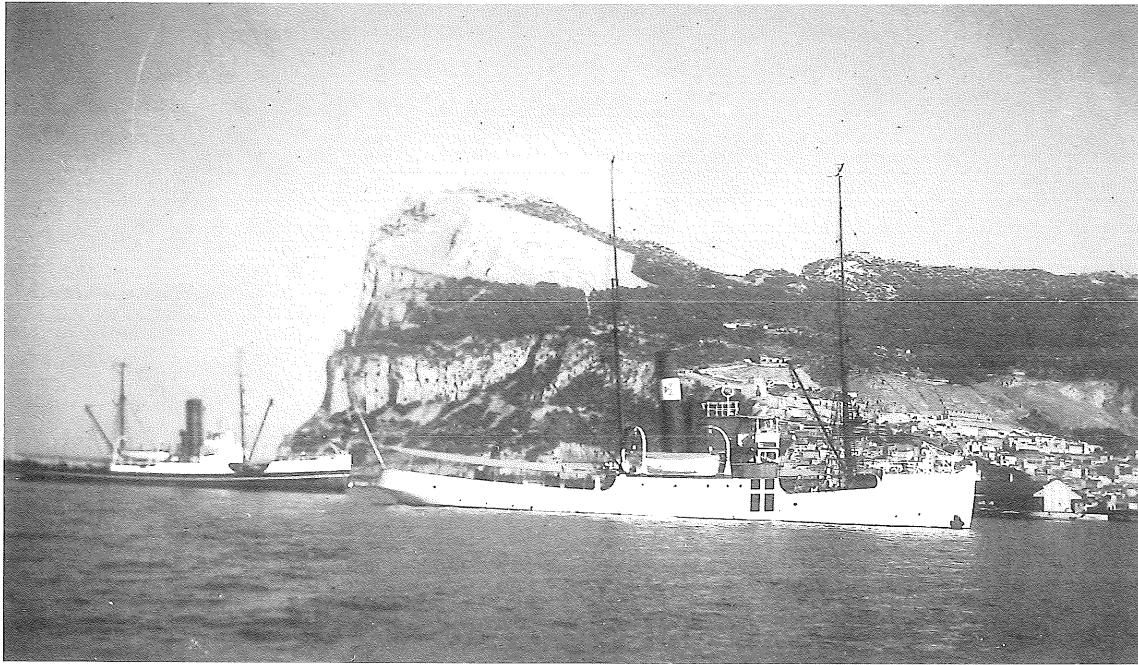
I bugten vest for klippefæstningen lå skibet til ankers et lille stykke uden for havnemolen. Mod nordvest sås den spanske havneby Algeciras med Andalusiens bjerge i baggrunden, mod vest var Atlanterhavet, og mod syd kunne man i klart vejr skimte Afrikas kyst.

I vestlig vind med kraplø kunne de mange ture i land med passagerer i jollen være upopulære blandt de spanske matroser. I østlig vind, hvor skibet lå i læ af klippen, og man havde smult vand og badevejr, var Gibraltar særlig god til at producere skyer.

Det sås tydeligt, hvordan vinden op ad den stejle side dannede hvirvler, der ved toppen samlede til en banke og derefter trak bort for at opløses over Algeciras-bugten som udtømmning fra en fabrikksskorsten.

Gibraltar, den smalle, fem kilometer lange halvø nær ved Pyrenæerhalvøens sydspids, havde siden 1713 været britisk kronkoloni med en flådestation, der beherskede indsejlingen til Middelhavet. Samtidig var Gibraltar transithavn og en af den internationale skibsfarts uundværlige bunkerstationer, hvor mange af de øst- eller vestgående skibe gennem et af verdens mest trafikerede farvande anløb for at fylde kul eller olie. Som regel behøvede de ikke at spille tid med at gå til kaj, men kunne nøjes med at gå langs siden af en olielægter eller en kulhulk, der lå til ankers på reden uden for havnens læmoler.

Flere af disse kulpramme røbede med deres elegante linier og konkave klipperstævn, at her var tale om forhenværende storsejlere, som havde mistet deres rigning. Den største af dem, der endte i denne fornedrelse, var oprindeligt planlagt som femmastet bark og lastførende skoleskib til Det Østasiatiske Kompagni, og Kompagniet havde haft den under bygning i England, da 1. verdenskrig brød ud. Det halvfærdige skrog



Em. Z. Sviters bjergningsdamper GEIR på Gibraltar red i august 1939. Til venstre den britiske bjergningsdamper RESCUE.
(Foto: Forf.)

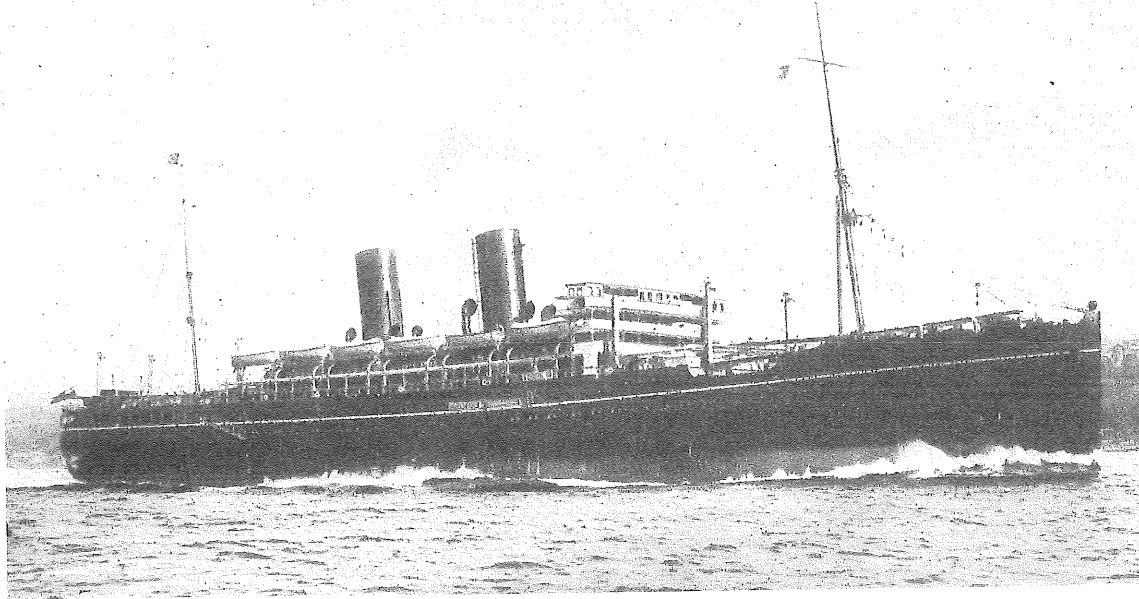
*Em. Z. Svitser's salvage steamer GEIR in the roads of Gibraltar in August 1939. On the left is the British salvage steamer RESCUE.
(Author's photo)*

blev bugseret til Gibraltar og kom som kulpram, så vidt jeg husker, til at hedde BLACK HAWK. ØK fik efter krigen bygget en ny femmaster, der fik navnet KØBENHAVN.

Til ankers på reden, altid med dampen oppe og klar til afsejling på kort varsel, lå to bjergningsdampere, den engelske RESCUE, og den danske GEIR tilhørende Em. Z. Sviters Bjergnings Entreprise. I dette skib mønstrede jeg den 8. august 1939 som andenstyrmand efter at have gjort tjeneste et par år som enestyrmand og afløsningsfører i Entreprisens små bjergningsskibe i danske farvande.

Jeg var kommet alene fra Helsingør med skib via London, og det var meningen, at jeg hurtigst muligt skulle finde en passende bolig i Gibraltar, så min kone, Eva, og vor étårige Charlotte, kunne følge efter. Det var endda planlagt så detaljeret, at familien eventuelt kunne følges med en maskinmester, der om kort tid skulle afløse i GEIR, og der var penge i Sparekassen til omkostningerne: 800 kr. til rejsen, 100 kr. til flytning af møblerne til Svendborg og 100 kr. til det løse.

Fra Esbjerg til London sejlede jeg med DFDS' rutebåd ENGLAND og var her sam-



Den engelske rutebåd S/S CATHAY (12.000 tons), der bragte forfatteren til Gibraltar. Skibet tilhørte rederiet P.&O. (Peninsular & Oriental Steam Navigation Company).
(Efter postkort)

*The British liner S/S CATHAY (12,000 tons), which carried the author to Gibraltar. The ship belonged to the P.&O. shipping line (Peninsular and Oriental Steam Navigation Company).
(From a postcard)*

men med en del yngre skibsofficerer, der skulle med Mærskbåde i London. En af dem havde kun fået en sofablad i en topersoners kahyt. Heldigvis kunne jeg hjælpe ham, da jeg var alene i en dobbeltkahyt. Det var styrmand Troest, en kammerat fra navigationsskolen og søn af skibsinspektøren i Helsingør.

Rejsens fortsættelse fra London til Gibraltar mindes som en fire dages luksusur med den 12.000 tons engelske rutebåd S/S CATHAY, som tilhørte det store rederi

P.&O. (Peninsular & Oriental Steam Navigation Company). Selv om jeg sejlede på turistklasse, nød jeg som professionel sømand at være passager i uvant komfort og med tre festmåltider om dagen serveret af indiske opvartere. Til hver lunch nød jeg at kunne vælge mellem utallige karryretter, og de indiske opvartere nød at forklare mig hvilke krydderier, de indeholdt.

Stambesætningen

I GEIR blev jeg godt modtaget af førstestyr-

mand Erik Dyhr, som havde gået en klasse over mig på Navigationsskolen. Siden havde han været et par år i Marinen, uddannet til søløjtnant i Reserven, og derefter andenstyremand i GEIR i tre år afbrudt af en ferie i Danmark, hvor han blev gift i Svendborg med viceborgmesterens smukke datter.

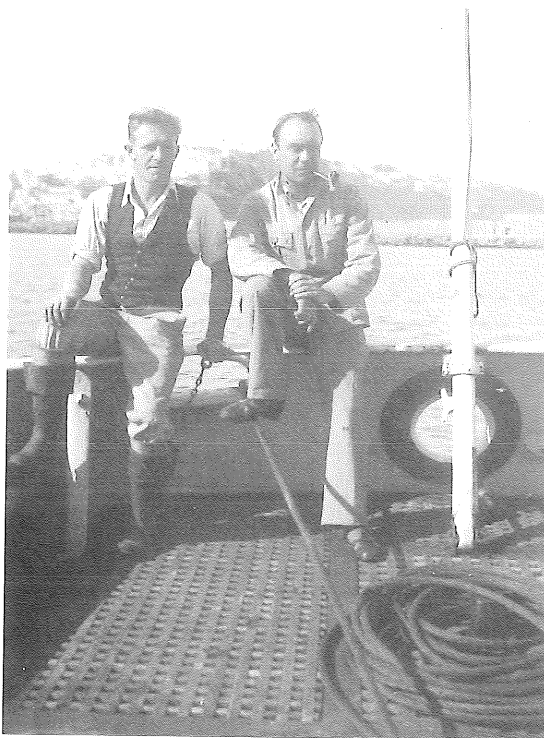
Fru Dyhr, der nu havde en lille datter, havde boet to gange i Gibraltar og to gange i Marseille og flyttede loyalt, hver gang GEIR skiftede station. For tiden var hun i Marseille, mens hendes mand søgte lejlighed i Gibraltar.

Sådan var det at være gift sømand i Svitzer.

Også andre af de danske skibsofficerer havde deres familie hernede. Hovmester Sørensens og tredjemester Jørgensens koner, der også havde babyer, boede for tiden endnu i Marseille, førstedykker Truelsens spanske kone boede i Alicante, og telegrafist Nissens kone var nylig kommet til Gibraltar og havde fundet et møbleret værelse, der kostede mere, end de havde råd til.

Af de elleve danske besætningsmedlemmer mangler jeg at nævne tre ugifte, nemlig kok Nielsen, andendykker Mikkelsen og andenmester Christensen, og to gifte, nemlig kaptajnen, hvis kone var i Danmark, og første maskinmester, der vistnok også var gift i Danmark, men han stod for afløsning kort efter min ankomst, og hans navn har jeg glemt.

Og så var der kaptajn Møller Madsen, som hadede sømandskoner. De var ham til så meget besvær, skønt han ikke selv rørte en finger for at lette besværet for ægtefællerne, når bjergningsdamperen pludselig



Førstestyrmænd Erik Dyhr (t.h.) og forfatteren under et hvil på GEIRs hækklønning.
(Foto: Forf.)

*First mate Erik Dyhr (on the right) and the author having a rest on GEIR's stern rail.
(Author's photo)*

skulle ud på »forretning«, eller når den på kort varsel skiftede station. Han havde luftet sine synspunkter over for Erik Dyhr og fortalt, at da han sidste gang efter fem års fravær kom til København med skibet, sendte han sin kone hjem, fordi det var for dyrt at bo på hotel.

Man kan kalde Møller Madsen for sømand i gammeldags forstand. I sammenligning med skibene derhjemme var GEIR

elendigt vedligeholdet, og Erik Dyhr var fortvivlet over, at skipper nægtede at ofre penge på maling, så skibet kunne se godt ud. Til gengæld fik vi lov til at holde skuden ren, og bjergningsmaterialet var altid i perfekt orden. Møller Madsen tilbragte selv meget tid på dækket, siddende i en stol og ryggede sin kæmpecigar eller travende frem og tilbage på agterdækket, som om han var utålmodig efter at komme ud på »forretning«. Han deltog ikke i det daglige skibsarbejde, men skulle der splejse en af de tykkeste ståltrusser, kunne Dyhr og jeg vanskeligt få lov at hjælpe til, for det var efter hans mening et rigtigt sømandsjob. Begrebet »at lede og fordele arbejdet« stod ikke i hans ordbog.

Hvad den menige besætning angår, er det beskæmmende, men karakteristisk, at de danske officerer egentlig ikke bekymrede sig for deres private forhold, skønt vi vidste, at nogle af dem var gift og havde børn. Vi havde fire matroser: Portugiserne Rafael, Juan og Guillermo samt spanieren Sebastian. Desuden var der to spanske og to portugisiske fyrbødere samt tømreren, smeden og messedrengen, der var spaniere.

De menige boede forude, de tre sidstnævnte, som ikke havde navne, men tituleredes henholdsvis Carpennero, Herero og Camarero, logerede i hver sit kammer under bakken, de øvrige otte under hoveddækket forude i to snævre, mørke firemands lukafer under forhold, som svarede til skibets alder. GEIR var bygget 1908 i Bremerhafnen. Skibet, der var navngivet efter den uddøde islandske gejrfugl, havde i sine første år haft station i Reykjavik.

Som en slags bådsmand i den daglige rutine om bord kom jeg hurtigt til at beherske omgangssproget mellem officerer og menige, der var en blanding af engelsk, spansk og portugisisk. Det forhindrede ikke, at jeg i ledige stunder studerede mine lærebøger i castellansk. Ved et tilfælde opdagede jeg, at messedrengen (Camarero), der faktisk hed José, hverken kunne læse eller skrive, og som en udfordring gik jeg i gang med at undervise ham. Det lærte i hvert fald jeg meget af.

Agterude under dæk boede skipper, førstemester og hovmester Sørensen. Vi andre otte havde vore små næsten ens étmandskamre midtskibs, fire i hver side med maskincasingen, kabysen og tømrer-shoppen i midten. Det havde været praktisk og lunt i skibets første mange år med arbejdsområde i Nordatlanten, men med station i Middelhavet gav placeringen omkring maskincasingen overflod af varme i kamrene. Oven i købet lå mit kammer lige ud for en altid åben kabysdør,

Mit kammer målte knapt to gange to meter, og møblementet bestod af en sofa med underskuffe til køjetøj, et skab og en servante, hvis låg dannede bordplade. Desuden fik jeg »Carpentero« til at lave mig en bogreol.

Gibraltar indefra

I fritiden beskæftigede jeg mig først og fremmest på at finde en bolig i byen for Eva og Charlotte. Der skulle til stadighed være mindst halv besætning om bord i bjergningsdamperen, og næsten hver anden aften blev jeg roet i land for efterhånden at forstå, at de spændte politiske

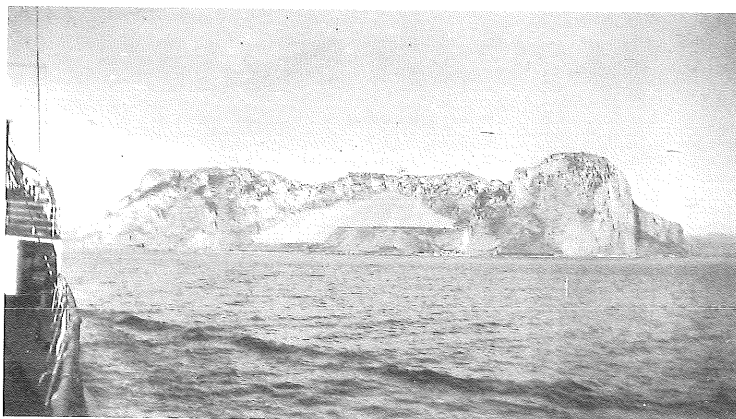
forhold havde gjort det svært for civile i denne fæstningsby at finde en anstændig bolig til rimelig pris. En anstændig bolig ville blandt andet sige, at den skulle have eget anlæg til opsamling og opbevaring af regnvand. Alternativet var at købe vandet spandevise af de afrikanske vandbærere.

Byen strækker sig langs klippens vestside helt ned til sydspidsen, Europa Point, og består bare af en hovedgade med bygninger i fortrinsvis spansk arkitektur. Nogle steder kravler husene dog op ad skråningen, så de korte sidegader optræder som stejle trapper.

Den civile befolkning, de ægte »Rockscorpioner«, født på stedet, var hovedsagelig af spansk, arabisk og jødisk afstamning. De dominerede handel og industri, men det var indere, som førte an i turistbranchen med butikker bugnende af kinesiske udskæringsarbejder, japanske tekstiler og mauriske lædervarer.

Gadelivet var præget af soldater med stålhellem og tasken med gasmasken på ryggen. Om aftenen var der skæg og ballade i de store soldaterrestauranter og kabaretter, som efter sigende havde mistet i standard ved udvisning af de ungarske dansepigter, de populære »Steppehøns«, og efter at flådens nyindkaldte reservister havde taget byen i besiddelse.

Ville man i det grønne, måtte man begive sig ned til halvøens sydspids, til Alameda Gardens med skyggefulde cypresser, citrus træer og et blomsterflor, som her i august tørstede stærkt efter regn. Her uden for byens sydmur kunne man også besøge den lille Trafalgar kirkegård, hvor Nelsons helte hviler, og lige rundt hjørnet på sydøstsi-



Gibraltarklippen set fra øst. Bemærk den glatte, cementerede flade i midten til opsamling af regnvand.

(Foto: forf.)

The Rock of Gibraltar seen from the east. Notice the smooth cement surface in the middle for collecting rainwater.

(Author's photo)

den kunne man se abegrotterne, men sjældent nogen aber.

Nord for »The Rock«, hvor klippen falder stejlt ned, er terrænet helt fladt. Her lå byens kirkegård og de britiske kolonisters traditionelle polo- og væddeløbsbane, der nok snart ikke mere var legeplads. Her så jeg hundreder af soldater i gang med at fylde sandsække, og man mente, at her skulle anlægges en flyveplads.

Det britiske territorium var afgrænset fra Spanien af »La Linea« med et højt jerngitter og et tæt pigtrådshegn, og der holdtes skarp vagt ved den eneste port, der førte ud til Ingenmands Land og til Spanien. Det så nu ikke ud til, at Francos nye Spanien respekterede den kilometerbrede neutrale zone, for her myldrede det af spansk mili-

tær, og der blev gravet og gravet – helt ind til en halv snes meter fra jerngitteret.

Nordfra kunne man komme et lille stykke om på østsiden, hvor klippen ellers skræner helt ud til havet. Her er dog lige plads til Catalan Bay, en idyllisk bugt, hvor et lille fiskerleje trykker sig ind mod bjerget. Det var et yndet badested, men jeg fandt det dog mest charmerende en stille søndag morgen, hvor jeg var kommet tidligt og var næsten alene bortset fra sortøjede fiskerbørn, der ledte efter muslinger mellem stenene, og hvor vandet var stille og helt klart, så man tydeligt så fiskene, der ikke blev forstyrret af en flok larmende soldater.

Over alt dette rugede den vældige klippe med sin hvide sky over bjergryggen, sine store kanoner, sine kilometervis af tunneller, elektriske tog, elevatorer, kolossale vand-reservoarer og depoter af ammunition, brændstof og fødemidler til – hvem ved hvor lang tid.

Helt anderledes var forholdene et år tidligere, fortalte dykker Truelsen. Under den alvorlige septemberkrise var Storbritannien så uforberedt, at Gibraltar kun havde to stykker antiluftskyts og ingen beskyttelsesrum for civile. Kort efter blev General Ironside udnævnt til guvernør for kronkolonien.

Nu så man tanks, militærbiler og luftskyts over alt, og vældige forsvarsarbejder blev sat i gang. Hvad der skete inde i selve klippefæstningen, måtte man nøjes med at tænke sig til, men man kunne da se, at der skete noget ude ved polo- og væddeløbsbanen, og flere af byens store pladser var bare

store huller, hvor der arbejdedes en snes meter i dybet med betonstøbning og pumpning af grundvand.

Allerede kort efter min ankomst oplevede jeg en afprøvning af de nye gasmasker, og flere nætter holdtes mørklægningsøvelser, hvor alle lys var slukkede i byen og havnen, såvel som i skibene på reden. Jeg trak gardinet for køjjet, og der blev godt lunt i mit lille kammer.

Og det blev september

Hjemmefra røbede Eva, hvad hun må have vidst længe, at vi kunne vente familieforgøelse, og det stod klart, at dette vejede tungt for, at hun måtte udskyde rejsen. Vor lejlighed i Helsingør blev overtaget af min afløser i S/S BIEN, og foreløbig flyttede hun til Svendborg, tæt på min øvrige familie, for der at afvente, hvordan verdenssituationen artede sig.

Verdenssituationen artede sig på den måde, at Hitler den 1. september marcherede ind i Polen, og to dage senere erklærede Storbritannien og Frankrig krig mod Tyskland.

I GEIR havde vi i radioen hørt om krigens udbrud, og fra skibet var vi i første parket som tilskuere til, hvad der skete på Gibraltar red. Her forsvandt den engelske krydsereskadre og blev afløst af tre franske slagskibe og en destroyerflotille. Tilbage blev en halv snes travle engelske minestrygere og alle patruljebådene. Hele tiden ankom nye små grupper af eskortedestroyere, som snart efter forsvandt igen ind i Middelhavet eller nordpå.

Minestrygerne kæmmede ustandseligt indsejlingen og bugten, mens flyvere og

destroyere afpatuljerede strædet. Patruljebåde sørgede for, at alle mistænkelige fartøjer blev beordret ind i bugten til kontrol, og allerede de første dage blev der taget et par stykker med kontrabande, blandt dem en græker med brændselolie til tyske ubåde og et par tyske skibe, som havde ført falsk flag.

Her inde i bugten lå som regel et halvt hundrede lastbåde, mest engelske, og pludselig var de alle sammen blevet malet grå. Det samme var sket med bjergningsdamperen RESCUE.

Den 23.000 tons P.&O.-passagerbåd STRATHEDEN, der ankom planmæssigt, havde sidste gang været hvid. Nu var den grå fra mastetop til vandlinie. Selv køjerne var malet over, og der var klistret papir over glasdørene. Vi så det tæt på, for skibet havde haft en grundstødning, og det blev vore dykkeres job at undersøge skibet for bundskader.

Oplysningerne hjemmefra om, at der skulle udbetales 200 % risikotillæg i danske skibe, når de befandt sig i krigszonerne, herunder de krigsførende landes havne, blev straks fulgt op af instruks fra rederiet om, at GEIR skulle skifte station til den neutrale havn Tanger.

Da jeg første gang hørte en englænder tale om Tanger, forstod jeg ham ikke, fordi det lød som »Tendia«. På mange andre sprog staves det Tanger, men en spanier får det til at lyde som »Tanghrír« og en franskmænd som »Tangsjé«. Vi danskere kalder Tanger for Tanger, hvad jeg finder mundret og logisk.

Før vi afsejlede, skulle der naturligvis fyldes kul, og den 8. september gik GEIR

langs siden af en flot gammel forhenværende fuldrigger (uden rig) og fik fyldt brændselsbeholdningen op så rigeligt, at vi havde et par ubekvemme ekstra tons på agterdækket. Samme dag afsejlede vi sydvestpå til den neutrale havn Tanger på den anden side af Gibraltarstrædet. Det var blot tre-fire timers sejlads, før vi ankrede på Tangers red i læ af en vældig bølgebryder.

Fandango i Tanger

Tanger i det nordvestlige hjørne af Nordafrika havde siden oldtiden haft strategisk betydning og derfor altid været katebald mellem nationerne. Det blev i 1939 betegnet som Tanger-Zonen, et område på ca. 370 kvadratkilometer, som efter en aftale fra 1923 mellem England, Frankrig og Spanien skulle være demilitariseret og neutralt. Officielt havde den marokkanske sultan overhøjheden, men under international kontrol, Selve byen havde ca. 80.000 indbyggere, heraf 50.000 marokkanere, 7000 jøder og resten europæere, især spaniere.

Bag den store mole, der ydede læ for voldsomt vejr fra Atlanterhavet lå GEIR de næste syv måneder til ankers det meste af tiden med ild under kedlerne og telegrafisten på lyttevagt, som altid klar til afsejling på kort varsel. Det vil sige, at kom der udkald til en »forretning«, en bjergning, bugsering, dykkerundersøgelse eller lignende, ville der i løbet af højst et par timer være fuld damp på kedlerne, og de ilandværende besætningsmedlemmer ville være kaldt om bord.

De fleste af skibets spanske og portugisiske matroser og fyrbødere var fulgt med til den nye station i Tanger, hvor nogle af dem endda havde slægtninge og venner.



Guillermos fandango med festlig opdækning ombord. Selv troner han for bordenden.
(Foto: Forf.)

*Guillermo's fandango with the table laid for a feast on board ship. Guillermo himself is seated in his throne at the end of the table.
(Author's photo)*

Gensynet med disse blev en søndag i begyndelsen af oktober fejret af matros Guillermo ved en storstilet fest på skibets for-dæk. En rigtig spansk »fandango«.



Flamenco-musik på bakken (øverste dæk) ombord på GEIR.
(Foto: Forf.)

*Flamenco music in the mess (top deck) of the GEIR.
(Author's photo)*

Allerede om formiddagen ankom gæsterne belæst med forsyninger til den store, kolde anretning: Kyllinger, grønsager, oliven, brød, frugt, øl og vin samt et orkester, der begyndte at spille, allerede mens man var i gang med at tilberede herlighederne og rette an ved et improviseret langbord mellem forlugen og skanseklædningen, og vi danske fik som diskrete tilskuere lejlighed til at overvære fri og utvungen livsglæde, hvor ingen syntes genert over at være lidt snavset, hullet eller laset.

En af gæsterne viste sig at være perfekt, øresønderrivende flamencosanger, som lykkeligt blev akkompagneret af orkestrets meget dygtige guitarist. Der blev danset – flamenco enkeltvis og både tango og lambeth walk parvis. Et par af mandfolkene foretrak at sidde på lønningen med deres fiskesnører, og de fangede selskabets aftensmad, mens tre halvnøgne rollinger

hang i kabysdøren og studerede, hvordan en dansk kok laver brun sovs.

Cadiz-intermezzo

Før krigens udbrud stod GEIR lige for tur til at skulle have sin årlige dokning og bundbehandling i Gibraltar. Nu valgte man i stedet en neutral havn, nemlig Cadiz i Spanien, der blev besøgt i slutningen af Oktober.

Ingen havde på dette tidspunkt bekymringer for risikoen ved at sejle ud. Danmark var jo neutralt land, og vi havde oven i købet indgået en særlig ikke-angrebspagt med Tyskland. Ganske vist havde vi allerede hørt i radioen og læst i danske aviser om S/S VENDIA, som den 30. september på en rejse i ballast til England efter en last kul til Danmark var blevet beskudt og torpederet af en tysk ubåd, men det var da vist en fejltagelse.

Et par af vore fyrbødere, som havde været aktive i den spanske modstandsbevægelse, sagde op med det samme, da de fik at vide, at skibet skulle til Franco-Spanien. Førstedykker Truelsen skulle heller ikke med til Cadiz, men benyttede lejligheden til at holde en uges ferie i sit hjem i Almeria. Han (eller fru Truelsen) var ikke interesseret i at holde ferie i Danmark, og han klarede sig i reglen med denne ene uges ferie om året.

Skibet kom ikke i dok straks efter ankomsten, men måtte vente til ankers på reden. Så blev motorbåden sat i vandet, og mange fik lejlighed til besøge den smukke by som turister for en dag.

Siden jeg som dreng havde læst i bogen »Peder Most« om skonnert KARENS MIN-

DE's anløb af denne havn, havde jeg set frem til at opleve en rigtig spansk by. Jeg af lagde to besøg og hentede to vidt forskellige indtryk. Det ene var en tur i hestedroske rundt om byen, der ligger på en smal tangete, omgivet af vand på de tre sider, så man kørte det meste af tiden ad palmekantede strandpromenader, men fik dog den uventede voldsomme kontrast af vestsidens vældige mure direkte ned i Atlanterhavets bølger. Droskemanden viste os alle de officielle seværdigheder: Dejlige parker med flotte monumenter og prægtige katolske kirker. Men det hørte næppe til hans program, at han i en af hovedgaderne måtte bakke et stykke tilbage for en bil.

På min anden landgangstur gennemtravede jeg byen til fods og besøgte blandt andet markedet, hvor man fik det indtryk, at det eneste, de havde nok af her, var oliven, mandler, vin, toiletpapir og soldater. Soldater var her i tusindvis, mest drenge med gevær og revolver, elendig uniform og endnu elendigere fodtøj, men nogle af officererne var flotte. Det var General Francos sejrige elite.

Byens huse, de klassiske tre-etagers bygninger med altaner og blomsterkasser, syntes uberørte af de tre års borgerkrig, men civilbefolkningen bar præg af, hvad der var foregået, magre, halvsløje og sølle i tøjet. I de halvtomme butikker var varerne dyre og dårlige, og så var der rod i pengesagerne. Småpenge var næsten ikke til at opdri ve, så mange brugte frimærker som småpenge.

Vor hovmester jamrede sig over, at han hverken kunne købe smør, æg, sukker, flæsk eller kartofler. Sweet potatoes kunne



Atlantehavets møde med Cadiz.
(Foto: Forf.)

The meeting of the Atlantic with Cadiz.
(Author's photo)

man få, men søde kartofler er nu ikke morsomt i længden..

Hvad betalingen for dokningen angik, så var der også besværligheder, skønt Svitser havde rigeligt med penge stående i landet. Det var bjergeløn fra tidligere forretning, som ikke kunne føres ud af Spanien. Værftet ville ikke modtage betaling for dokningen i pesetas, men forlangte engelske pund, og dem var det ikke nemt at få hevet ud af England.

Kul var det naturligvis ikke til at opdrive i Cadiz, og under tilbageturen til Tanger anløb GEIR derfor Gibraltar for bunkring og proviantering. Her kunne man stadig få alt undtagen rugmel.

Familiesammenføring

Der var stor gensynsglæde om bord, da damperen fra Marseille ankrede i Tangerbugten, og en motorbåd kom langs siden af GEIR medbringende tre unge danske sømandskoner, alle tre med en baby på armen. Selv var jeg glad på kammeraternes vegne, men trist, fordi Eva og Charlotte ikke kunne være med i dette glade selskab.

En undtagelse fra de glade var kaptajn Møller Madsen, som benyttede lejligheden til at skumle og fremhæve, at skibsofficererne på bjergningsskibe stationeret i udlandet ikke burde have deres koner med. Det gav altid en masse forstyrrelse og be-

kymring og rod, hver gang der var »forretning«.

Der var noget andet, skipper ikke kunne lide, og det var første maskinmester. Skønt de begge boede agter og spiste sammen i salonen, talte de sjældent sammen på urban vis. Til gengæld talte skipper tit om førstemester og beskyldte ham for at være en forbandet nazist. Hvor førstemesters sympatier lå, ved jeg ikke, men han var belæst, hvad der også irriterede Skipper, og havde blandt andet Goethes samlede værker stående på en reol i sit kammer. – Ham Goethe, var han ikke nazist? Og hvad med de mystiske sager, han stod ved felt-essen på fordækket og svejsede og loddede. Det lignede helvedesmaskiner. Værst var det, at mester elskede at provokere og drille den gamle, der komplet manglede humoristisk sans og lod sig lokke ud i absurde politiske skænderier.

Derfor blev kaptajn Møller Madsen glad, da der den første november ankom en ny førstemester, som oven i købet ikke havde sin ægtefælle med på slæbetov. Han havde jo desværre heller ikke som planlagt kunnet være rejsefælle for mine piger og havde for øvrigt haft en besværlig tur, først over land til Italien, derfra med skib til Portugal, så med tog og bil til Gibraltar og endelig med rutebåden GIBEL DERSHA til Tanger. Jens Mathias Hansen var en hyggelig, pibe-rygende Svitzer-veteran, der var gavmild med eventyrlige skrøner fra PRESERVER og PROTECTOR, de helt store bjergningsskibe i Rødehavet og Det indiske Ocean.

Vor gamle førstemester (»nazisten«) fik en nemmere hjemtur med bus til Tetuan, derfra fly til Rom og så med tog gennem

Tyskland. I bagagen havde han ikke plads til samtlige bind af Goethe, så han skænkede mig et halvt dusin bind, bl.a. »Den unge Werthers Lidelser« og »Valgslægtskaberne«. De var begyndelsen til min bogsamling, der også blev alt for stor, inden det blev min tur til at rejse hjem.

Tanger-turister

Det var som nævnt en fast regel, at mindst halvdelen af besætningen altid skulle finde sig om bord i bjergningsdamperen, og at de ilandværende skulle kunne tilkaldes på kort varsel. Vi to styrmænd havde således vagt om bord hvert andet døgn. Før førstestyrmand Erik Dyhr Nielsen fik sin familie til Tanger, udnyttede jeg de fleste af mine frivagter og var ofte i land i byen, der ligger så smukt på skråningerne over bugten. Den østlige del var præget af store, moderne bygninger med europæiske forretninger, og kysten var her udviklet til en pragtfuld lido med palme-promenade, hundreder af badetelte og flotte turisthoteller.

Vestsiden af byen var domineret af arabisk bebyggelse på skråninger, der faldt stejlt ned mod havet. Øverst tronedes sultanens palads, der på dette tidspunkt blev benyttet som en slags museum kombineret med maurisk tesalon. Her var en dejlig gammel have med palmer, granatæbler, citrontræer og murene beklædt med blomstrende bougainvillea.

For at komme til paladset måtte man gennem Souk'en, den mauriske bydel, ad smalle, smalle gyder og stejle trapper. Mange stræder var blot en alen brede og ikke unødvendigt propre. Man skulle faktisk se

sig for, hvis man ikke ville træde på en levende unge eller et dødt dyr.

Når man skulle i land fra GEIR, blev man roet i jollen ind til en af trapperne i den store bølgebryder. Man travede ind ad molen og over en plads med oprukne fiskerbåde, gik gennem en portbygning med lempelig toldkontrol, forcerede en flok pågående tiggere og fidusmagere og passerede den første af byens mange moskeer, før man pludselig befandt sig i en forholdsvis bred gade, der delvis bar et spansk og et fransk præg med forretninger, restauranter og cafeer.

Et særpræg, som især huskes, var de talrige banker og vekselererkontorer. De fleste havde tilsyneladende kun et enkelt lokale, hvis facade eller væg ud mod gaden udgjordes af det sædvanlige stålrullegardin, som udelukkede enhver tvivl om, hvornår butikken var åben eller lukket.

Som internationalt område, der administreredes i fællesskab af England, Frankrig og Spanien, bar Tanger præg af, at ingen af de tre nationer pressede på for at optræde som hovedadministrator. Det gjaldt i hvert fald pengevæsenet. I GEIR fik vi for eksempel vore kontanter udbetalt i Gibraltar-pund, som vi derefter selv vekslede oppe i byen til francs eller pesetas. Det blev noget af en sport at få vekslet sine penge til den bedst opnåelige kurs, og det fik man ikke altid i de flotte banker eller de små, middel-ærlige vekselerere. Som regel fik jeg den bedste kurs hos de helt beskedne pengevekslere, der havde et minimum af driftsomkostninger i form af en klapstol i rendestenen og et skilt ved fortovskanten.

Vekselerere og andre gadehandlende var parate til at flytte sig på kort varsel, for også færdselsreglerne syntes her at være et internationalt kompromis, der tillod at køre på fortovet og i højre eller venstre side efter behag. I mange forhold syntes myndighederne at vende det blinde øje til og at deltage i et hørligt og synligt »Never Mind«, mens verden udenfor stod i brand..

Den glade hovedgade førte op ad bakke til »Grand Soco«, det store marked, hvor der især handlede frugt og grønsager, og videre til »Petit Soco«, hvor kød og fisk solgtes under måske lidt bedre kontrol og properhed.

Vor hovmester handlede meget på kød- og fiskemarkedet. Selv holdt jeg mest af det store marked, hvor man ikke bare kunne få billig frisk frugt, men også alle tænkelige nyttige og unyttige sager. Desuden var »Grand Soco« et af de steder, hvor man oplevede arabernes traditionelle underholdning som slangedressøren med sin fløjte og oplæseren, der sad i en stor tilhørerskare og læste fra højre til venstre af en maurisk eventyrbog. På dette marked havde de også en gammel, tandløs recitator, der fremsagde digte eller eventyr til eget akkompagnement : Dum – dum dum – dum – dum dum – på sin lille tromme.

En populær underholdning for europæerne her i Tanger var at overvære det baskiske boldspil fronton eller pelota basque, også kaldet jai-alai, som jeg havde oplevet første gang otte år tidligere, da jeg blev vist rundt i Shanghai af unge Karl Eskelund. Spillet havde to tiltrækkende momenter, dels at tilskuerne selv på en måde spillede

med i en totalisator, der kun tillod en indsats på højst fem francs pr. spil, dels selve sporten, hvor to spillere ad gangen med en lang, smal kurv i den ene hånd slynger den hårde bold mod en mur, skiftes til at gribe og slynge og søge at få modstanderen til at gribe fejl. Banen her var ca. 40 meter lang, hvad der gjorde det til et hårdt spil.

Fronton-salen blev flittigt besøgt af folk fra GEIR. De havde hver sine favoritter blandt de svedende spillere, som til gengæld loyalt sørgede for, at der altid var en vinder og en taber.

Var man ude efter særlige oplevelser i byen, kunne det være praktisk at gøre brug af en fremmedfører, som det ikke var svært at få fat i. De sværmede om europæere, der så ud til at være nyankomne, med tilbud om at vise vej til de rigtige steder og de rigtige piger. Sådant en professionel turistlods var tiårige Abdul, som især tog sig af søfolk og i reglen var at finde ved porten inden for den store mole. Han bar fez, pludderbukser og sommetider tøfler (babouches), og han var glatraget med undtagelse af baghovedet, hvor håret sad i en kort pisk for at kendetegne, at han tilhørte Riff-stammen. Desuden havde han som stammemærke et stort ar i hver tinding. Abdul var ikke bare »lods«. Han solgte aviser og alt, hvad der i det hele taget lod sig sælge. Han talte engelsk, tysk, fransk og spansk foruden arabisk og bandede lige godt på alle sprog. Han røg mange cigaretter og sagde ikke nej til en cigar og var en charmerende lille slyngel, som jeg har mistænkt for at være den, der stjal kokkens tegnebog.

Ved byporten kunne man også træffe Selim, en gammel, snu araber, der påstod, at

han hovedsagelig levede af, at jeg gav ham en franc, hver gang jeg var i byen. Selim var berejst over hele Europa som artist og havde også været i København et par gange, før han fik brok og måtte holde op. Selim var 60 år, havde en datter på fire uger og et strålende humør – undtagen når vi skulle til at tale om den franc. Så blev hele tilværelsen lutter elendighed og hans ansigt forandrede, så han nøjagtigt lignede den 109-årige tigger, som på lune solskinsdage sad på fortovet i en af de små sidegader til »Petit Soco«. Selim fortalte, at de også havde en tigger på 126 år, men han kom ikke ud i solen mere.

Byens omegn bød ikke på egentlige seværdigheder udover saltudvindingsanlægget ved kysten øst for byen, fiskekonservesfabrikken lidt længere østpå og endnu længere rundt om bugten det lille slot »Villa Haris« med sin berømte smukke botaniske park. Nu var det en restaurant, som man promoverede ved at udsprede rygter om, at den oprindeligt havde tilhørt den berømte tyske spion Mata Hari, men det var vist løgn.

Et par gange lejede jeg en cykel for en tur i omegnen. Den gik hver gang til nogle højedrag, hvorfra der var en uforglemmelig udsigt sydpå mod bjergene og nordpå over strædet til Spanien og Gibraltar-klippen, som altid havde sin lille sky hængende over toppen, størst når vinden kom fra øst.

Hvis det var skibsfarten i Strædet, de store konvojer og eskorteskibene, man var interesseret i, gik det bedst med en kraftig kikkert. Kikkerter i det helt store format, det havde nogle af d'herrer journalister,

turister eller små-spioner, som sad i række hver dag i liggestolene på luksushoteller-nes nordvendte terrasser.

Under ture i byens udkant kunne man møde to forskellige skabninger, der arbejdede hårdt. Den ene var det lille æsel, der måtte bære kolossale byrder, ofte ad stejle veje, og sommetider kunne man endda se æslets ejer sidde på toppen af læsset under en skyggende parasol.

Den anden hårdtarbejdende skabning var kvinden. Jeg mener ikke hende, der kom trippende i byen med slør og broderede tøfler, men den anden, som jeg ikke ved bedre end at kalde bondekonen, og som kom travende bag efter æslet og parasol-manden med bare fødder, opkiltede skørter og sækkelærred

svøbt om ankler og lægge, og så slæbte hun næsten lige så stort et læs som æslet.

Derude er stadig krig

Midt i november blev der travlhed om bord i GEIR med bygning af to redningsflåder efter direktiv fra de danske søfartsmyndigheder, som også havde sendt konstruktionsplaner. Flydemidlet var seks olietønder i hver og i øvrig svære planker. De blev udstyret med vand- og brødtanke og skulle også have haft hver en kogekasse og en beholdning af islandske trøjer, men det kunne vi ikke skaffe i Tanger. Det blev et par enorme monstremmer at have liggende i en bjergningsdamper, der i forvejen var fyldt op med specielt materiel. Det skal forstås, at dimensionerne på disse flåder var beregnet efter besætningens størrelse og ikke efter skibets. I forvejen havde GEIR af redningsmidler dykkerbåden, motorbåden og jollen, der alle var udstyret med redningsmidler. De to førstnævnte kunne hver især medtage hele besætningen.

Nu håbede vi bare, at der ikke blev brug for dette materiel. Foreløbig hyttede vi os i en neutral havn, lyttede til kanonerne, når der af og til var skærmydsel i strædet, og så læste vi aviserne. Der kom stadig aviser fra Danmark om end med store forsinkelser og stadig med oplysning om flere sænkninger af danske skibe. Tanger havde sine lokale aviser på engelsk, fransk og spansk. Den engelske og den franske var naturligvis antityske, medens den spansksprogede virkede neutral, og den købte jeg, når jeg havde ærinde i land. Desuden øvede jeg mig i det spanske ved at svede mig igennem »El Conde de Monte Cristo«, som dykker Truelsen havde lånt mig.



Konstruktion af en redningsflåde på GEIRs agterdæk.

(Foto: Forf.)

The construction of a life raft on the stern deck of the GEIR.

(Author's photo)

Ramadan

Her som i Danmark, om end med breddegradens temperaturforskel, begyndte man at mærke efteråret i midten af oktober, hvor det faldt i med blæst og regn, ofte torden, og danskerne fandt sokker, vest og jakke frem til arbejdsbrug. Muslimerne holdt i denne tid deres årlige Ramadan, hvor de i en hel måned ikke må indtage føde, helst heller ikke vand og slet ikke ryge, så længe solen står på himlen.

Dette fik os til ofte at diskutere, hvordan en rettroende muhamedaner ville klare spiseproblemet, hvis han eller hun befandt sig på en ekstrem nordlig eller sydlig breddegrad, for eksempel i Grønland, hvor solen om sommeren ikke kommer under kimplingen i flere måneder.

Her spiste de et måltid klokken fem om morgenen, og så fastede de, indtil der om aftenen lød et kanonskud ud over byen og bugten. Skuddet var signal til, at det glimtede hele havnen rundt af tændstikker og lightere for den første smøg, og så kastede de sig over kødgryderne.

For mange sluttede Ramadanen med festligheder i to eller tre uger, og påfaldende mange optrådte i ny kjortel (djellaba) og nye, hvide babouches. på fødderne. Mange flere børn end før havde fodtøj på i denne tid, og de foretog sejlture i bugten i overfyldte både, Kun drengene, naturligvis. Langt ud på natten kunne vi høre lyden af trommer og blæseinstrumenter inde fra byen.

Mange af os havde allerede i begyndelsen af december været i souken, det marokkanske forretningskvarter, og købt lokalt fremstillede lædervarer, der blev sendt til

Danmark som julegaver. I anledning af den tilstundende højtid havde mange sagt ja til en indbydelse fra vor skibshandler Omar, populært kaldet Ali Baba, til en lille fest med servering af nationalretten kous-kous, hvis vigtigste ingredienser er et bjerg af semoulegrød med en kogt høne på toppen.

Efter grødspisningen overværede vi en veritabel lokal folkefest med opvisning af den (officielt demilitariserede) ridende milits suppleret af alle mulige løjer for børnene, selvfølgelig kun drengene: Sækkevæddeløb og et forhindingsløb, hvor drengene, indsmurt i fedt, skulle kravle gennem tønder, delvis fyldt med fjer. Der var brydekampe, hvor det gjaldt om at vælte modstanderen ind i en fjerdyng og klatrekurrencer op ad indsmurte pæle efter godteposer.

Festlighederne afvikledes heldigt i godt vejr, selv om vinteren nu var over Gibraltarstrædet med masser af regn og stormende byger, som ofte gjorde det nødvendigt at hejse jollen, og det blev besværligt at komme til og fra skibet. I nødstilfælde satte vi den store, robuste motorbåd i vandet. Den kunne klare sig i barsk vejr, og den skulle alligevel sættes i vandet en gang om ugen, når den skulle en tur uden for havnen med aske og slagger fra kedlerne.

GEIR lå som altid til ankers ude i bugten med dampen oppe. Hver gang bygerne kom, skulle der holdes øje med ankrene, for der var begyndt at komme mange flere skibe til Tanger, blandt andet regelmæssige franske passagerbåde, talrige små spanske og portugisiske paketter, hver fjortende dag en af American Export Lines' både og



Dykker Truelsen i arbejdstøj ombord på GEIR.
(Foto: Forf.)

*Mr. Truelsen the diver in his work clothes on board the
GEIR.
(Author's photo)*

tre gange om ugen rutebåden GIBEL DER-SHA fra Gibraltar med sin ladning af officerer, som skulle holde nogle dages ferie og mere sig lidt.

Jul med hygge og nytår med dramatik

Juleaften om bord blev fejret tre steder: De spanske matroser og fyrbødere forude i lukafet under dæk med god, dansk julemad, kaptajnen og førstemester agter i salonen under dæk og de danske officerer i deres messe, som var pyntet med flag og kolorerede karikaturer af alle mand. Tre af dem, der havde familien hernede, holdt jul i hjemmet, mens telegrafistens danske og førstedykkerens spanske kone var med til at spise kalkun om bord. Da damerne var sendt i land, fortsattes festen agter i salonen, hvor skipper skænkede whisky og bød gavmildt af sine store Gibraltar-cigarer, og jeg måtte synge og slå luttens strenge til klokken fem om morgenen.

Nytårsaften faldt knapt så idyllisk ud i messen. Det kom til udløsning af en spænding, der længe havde luret mellem den gamle, erfarne førstedykker Truelsen og den unge andedykker Mikkelsen, der følte sig holdt nede og aldrig fik lov til at dykke, skønt han havde certifikat til at arbejde på større dybder end den gamle.

Mikkelsen var desuden bokser, sjællandsmester i let sværvægt, der kan forklare styrken i et voldsomt næveslag, som udløste spændingen efter en serie sarkasmer fra Truelsen. Heldigvis for Truelsen var slaget ikke rettet direkte mod ham selv. Mikkelsen hamrede i raseri sin højre næve ned i det festligt dækkede bord med voldsom kraft. Ofte har jeg tænkt på, hvordan der kunne lyde sådan et brag, eftersom næven ramte et snapseglass, der blev næsten pulveriseret.

Det gik naturligvis også ud over hånden, og der kom alt det blod, man kunne ønske

sig for at sætte kulør på en nytårsfest om bord. Som en af de nogenlunde ædru fik jeg Mikkelsen i motorbåden og tog ham med på skadestuen ved det italienske, katolske hospital. Her konstaterede lægen, at der ved et fantastisk held kun var et par overskårne sener og ingen brud, men røntgenbillede viste en stor hånd med en overdådighed af gamle skader.

Denne topersoners nytårs natsejls blev grundlaget for et mangeårigt venskab med dykker Mikkelsen, der til fornavn hed Helge Oluf og blandt venner lystrede navnet Mik.

Shanghai Bar

Kort efter nytår kom der sejlordre til en »forretning«, et skib med alvorlig lækage sydpå ud for Casablanca. Det blev imidlertid en forgæves tur, da skibet sank, før vi ankom til stedet.

Vi nåede tilbage og ind i læ bag Tangers store mole, før der kom en storm fra nord. Det fløjtede om ørerne, mens GEIR rullede og girede for sine ankre, og søerne væltede ind over bølgebryderen. Temperaturen krævede daglig brug af sweater og lange underbukser. Men der var ingen, som krævede, at centralvarmen skulle sættes i funktion, så længe petroleumslamperne kunne opvarme de små kamre lige tilpas.

I slutningen af januar fejrede muslimerne deres påske. Aid-el-Quebir med tre dages festligheder, hvor påskelammet blev slået den første morgen i mange hjem. Det foregik også foran byens største moske, hvor jeg så det stakkels dyr løbe spidsrod mellem to rækker maleriske, beredne gendarmere, indtil det styrtede af blodtabet.

Ingen europæiske aviser havde kommentarer til muslimerne slagtemetode, og Tanger var i det hele taget præget af religiøs så vel som politisk tolerance med plads til både moskeer, synagoger og kirker og med butikker og arbejdspladser, der holdt lukket fredag, lørdag eller søndag, eftersom de beskæftigede muslimer, jøder eller kristne.

I mange forhold ordnede man sine små vanskeligheder inden for de enkelte grupper ved selvjustits. Således havde englænderne deres eget militærpoliti, der patruljerede i gaderne og kiggede ind i beværtingerne for at sikre sig, at orlovsgæsterne fra Gibraltar-fæstningen ikke lavede ballade.

Her i Tanger havde man også marokkaniske gendarmere, der førte kontrol med, at muslimerne overholdt Koranens spiritusforbud eller med, at restauranterne overholdt forbudet mod udskænkning til »de rettroende«. Det oplevede jeg i Shanghai Bar, som var den bistro, der oftest fik besøg af danske søfolk fra GEIR.

Shanghai Bars popularitet skyldtes dens pæne piger, som alle var ungarere. De havde som en dansetrup været på turné og var som mange andre strandet i Tanger på grund af krigen, og ensembles leder havde selv haft den nødvendige kapital for at etablere sig i Shanghai Bar. Pigerne var »entraineuser«, der underholdt gæsterne, drak med dem og dansede med dem, men de var ikke ludere. Når jeg kom der, skyldtes det, at jeg efter episoden nytårsaften ofte var sammen med dykker Mikkelsen, der var storcharmør og kæreste med den ungarske ejer af Shanghai Bar.

En ganske almindelig hyggelig aften i Shanghai Bar følte vi os generet af en stærkt beruset araber, der krævede at få serveret øl, fornærmede pigerne, og nægtede at forlade lokalet. Ejerinden var nervøs for, at myndighederne skulle dukke op, mens araberens var der. Det kunne koste hende bevillingen. Jeg var også, ligesom hun, nervøs for, at hendes kæreste, dykker Mikkelsen skulle gribe ind. Han havde stadig højre hånd i bind, men følte sig stadig som sjællandsmester i let sværvægt. Jeg huskede lægens instruks nytårsaften om »sammengroning af overskårne sener«, og så var det, at jeg optrådte som helt og smed araberens ud.

Bagefter var jeg forbavset og lidt flov over, at det gik så let. Jeg havde læst og hørt om det, men ikke selv prøvet det før: »Man tager i hoved og røv« hedder det. I praksis griber man i det lange nakkehår eller i kraven med højre hånd, mens venstre hånd fatter længst muligt nede i buksebagen (husk at dette var en muslim med en almægtig pose bagi) og så løfter man. Det er dette uventede løft (han skal helt op på tæerne), som distraherer modstanderen, og så går det i fuld fart ud gennem svingdørene. Det hele skal gå stærkt uden at tøve et øjeblik. Men så lykkes det også, og man har fortjent at få en gratis drink.

Lissabon-intermezzo

I begyndelsen af februar 1940, da vi allerede havde hørt om en halv snes danske krigsforlis og mange udenlandske, fik GEIR sin første egentlige »forretning« efter at have taget station i Tanger. Vi sejlede nordpå i Atlanten i surt vestligt vejr for at gå til assistance for VALKYRIEN, der var i lag med

at bjerge en engelsk kuldampere med kedelskade ud for Portugals kyst. Det blev stadig dårligere vejr, så det var besværligt at holde styr på havaristen. Desuden var der indtruffet en frygtelig ulykke, som havde reduceret besætningen på VALKYRIEN med fire mand.

Ved ankomsten til stedet viste det sig nødvendigt, at GEIR fik fat i agterenden på det havarede skib. Ved hjælp af raketapparatet blev der etableret forbindelse, en let trosse blev halet om bord, og derefter fulgte vor sekstommers (omkreds) slæbewire, der blev gjort fast, så vi slæbte bagefter og styrede havaristen.

For at den tunge slæbewire ikke skulle svinge og rovse ukontrolleret fra side til side under skibenes voldsomme bevægelser i høj sø blev den fastholdt midtskibs af to støttetøljer. Under »langslæb« ude til havs brugte man så stor en længde wire, at dens vægt konstant lå tungt over lønningen. For at den ikke skulle slide eller save sig gennem materialet, hvilede trossen altid på en stump skamfilingsømmer. Denne plankestump blev så udskiftet, hver gang den var slidt igennem.

Det var ved udskiftningen af skamfilingsømmeret at katastrofen var sket i VALKYRIEN. For at fjerne det gennemslidte træ havde man opgået tøljerne, der holdt slæberens på plads midtskibs. En kraftig sø agterfra havde fået VALKYRIEN til at gire voldsomt, og slæberens smuttede lynhurtigt tværs ud til siden, stadig hvilende tungt på lønningen. Den virkede som en vældig saks, og fire af skibets besætning blev taget af saksen. En af de omkomne var styrmand Poul Nielsen, min kammerat fra Navigationsssko-

len, der var gift med vinhandler Hansens datter, Grethe, i Svendborg.

Vi kunne ikke gøre mere end to mils fart med havaristen, og da vi nåede frem til Lissabon, hvor strømmen ved ebbe løb fem knob udefter i Tejofloden, måtte vi vente indtil flodtid og kørte slæberne op, før vi en morgen klokken fire kunne gå ind og aflevere kuldampere til havnebugserbådene.

Vi lå derefter tre dage til ankers på floden ved Casilhiers over for Lissabon, og jeg fik lejlighed til at aflægge besøg om bord i VALKYRIEN, der havde sin stationsplads midt i flodens skiftende, stridende strøm. Hvad jeg især fandt karakteristisk ved Tejofloden, var de hundreder af små, åbne sejlfartøjer, der sørgede for varetransporten på floden. De havde ikke installeret motor, men udnyttede vind og strøm. Var modstrømmen for stærk og vinden for svag, bed de sig fast, hvor de var, og ventede til ankers eller fortøjet til bredden, indtil strømmen skiftede.

Før GEIR returnerede til stationen i Tanger blev der tid til et kort besøg i den smukke by, som havde rigeligt at tilbyde en turist. De fleste ville nok foretrække at dvæle ved det gamle Lisboa Central med snævre gader og minder fra murerne og korsfarernes tid. Andre vil måske foretrække det egentlige centrum med rådhus, børs, ministerier og parallelle forretningsgader.

Selv vil jeg aldrig glemme den næsten 100 meter brede allé Avenida da Liberdade, hvis flisebelægning i midten er afløst af halvandet hundrede meter lang tekst i mosaik. Betydningen af teksten fandt jeg



Korklastet sejler på Tejofloden ved Lissabon.
(Foto: Forf.)

*Sailing ship loaded with cork on the River Tejo by Lisbon.
(Author's photo)*

ud af nogle år senere. Her kan man blandt andet læse:

**JOAO VAZ CORTE-REAL,
DESCOBRIDOR DA AMERICA,
og
DESCOBERTA DA AMERICA 1472.**

Påstanden om, at den portugisiske adelsmand Joao Vaz Corte-Real var Amerikas opdager, og at det skete i 1472 – tyve år før Columbus, læres af alle portugisiske og brasilianske skolebørn. Men de får ikke noget at vide om det danske indslag i denne be-drift. Den portugisiske adelsmand var i virkeligheden deltager i en ekspedition ud-sendt af Kong Christian den Første efter anmodning af den portugisiske konge Alfonso den femte. Den danske ekspediti-on blev ledet af de to skippere Diderik Pining og Hans Pothorst med nordman-den Jan Skolp som navigatør.

Hvor meget ekspeditionen opdagede af Amerika, blev vist aldrig offentliggjort, men noget må den have fundet, for Azo-rernes historieskrivere fortæller, at Corte Real, lige hjemkommet fra »klipfiskelan-det«, den 2. april 1474 blev udnævnt til guvernør over halvdelen af hovedøen Ter-ceira. Af de danske deltagere blev Diderik Pining i midten af 1470'erne udnævnt til foged over Island.

I begyndelsen af marts kom vi atter på arbejde. En søndag morgen afgik GEIR nordpå i frisk vejr for at hjælpe en græsk damper, som var i ballast og lå med maskinskade i nærheden af Cape St. Vin-cent. Med en vejrudsigt, der lovede storm fra sydvest, var den i en kedelig situation. Egentlig var dette ikke GEIRs distrikt, men VALKYRIEN havde måttet melde pas på grund af sygdom og mangel på erfarent mandskab efter den grimme ulykke måne-den forud.

Den næste morgen fandt vi havaristen og fik uden vanskelighed forbindelse ved

hjælp af raket. Efter et døgn's bugsering nåede vi frem til Lissabon, våde og trætte, men heldige, fordi vi fik grækeren ind i læ, lige inden et rigtigt uvejr brød løs.

Tilbage i Tanger fik vi en del nye besæt-ningsmedlemmer, bl.a. fordi en døv, bul-garsk matros var blevet agterudsejlet. I ste-det fik vi en spansk barbersvend på 37 år med udseende som en tyveårig og forstand som en på ti. Vor tømrer havde fået familie-forøgelse og var bakket ud lige før afsejlin-gen til grækeren, og hans afløser blev en vaks fisker, der hed Pepe.

Bedst af vore nye folk var den spanske matros Alfredo, som havde sejlet i flere af Svitzers både. Alfredo var fra Vigo, som er noget i lighed med vort Marstal og kendt for at fostre de bedste spanske søfolk

Baronen

Den første april 1940 skrev jeg det sidste brev, som nåede frem til Eva:

»Vi har forårsvejr nu, selv om den friske østenvind, Levanten, stadig er lige på grænsen til, at vi må hejse jollen. I går mor-ges vovede jeg den første svømmetur og holdt derefter strygedag. Om eftermidda-gen tog jeg først en cykeltur og drak deref-ter the hos tredjemester Jørgensen på Hotel Bretagne. Her boede også førstestyr-mand Dyhrs kone, som sluttede sig til os. Hun var ved at strikke en højhalset, rød sweater til sin mand. I forvejen har han en blå, en grøn og en hvid af samme model. Senere var vi alle fire på en lang travetur i omegnen. Ja egentlig var vi seks, for de to babyer travede ikke, men nød turen i bar-nevogn. Her fik jeg da lidt dispensation for savnet af dig og vor lille Charlotte. I mit

næste brev skal jeg fortælle om et interessant bekendtskab, jeg har gjort for nylig.«

Det nye interessante bekendtskab, som jeg ikke fik fortalt om før flere år senere, var »Baronen«, en af de mange mærkelige eksistenser, som sammentræf af forskellige omstændigheder havde skyllet ind på stranden af Afrikas nordvestlige hjørne.

Jeg har tidligere fortalt om episoden, hvor jeg smed en araber ud fra Shanghai Bar. En englænder, som var på vej forbi, morede sig over situationen og indledte en samtale. »Kig ind i Tingis Bar«, sagde han. »Jeg giver en drink«.

Selvfølgerlig kiggede jeg ind og tog dykker Mikkelsen med. Tingis er det gamle romerske navn for Tanger. Ved besøget i Tingis Bar, der var i lidt højere klasse end Shanghai Bar, viste det sig, at englænderen, som ejede baren, var australier og kaldte sig Baron Felix Sommary Gade, og da han fik at vide, at vi var danskere, åbenbarede han, at hans navn skyldtes slægtskabet med komponisten Niels V. Gade. Han fortalte åbent og hjertigt uden at prale, at han var økonomisk uafhængig, og at han havde tjent sin formue som hårdtarbejdende perlefisker og eventyrer. »Her i Tanger vil jeg leve sorgløst resten af mit liv som fuldkommen egoist uden at engagere mig i andre«, sagde han. Ret hurtigt fik jeg dog det indtryk, at han tværtimod havde en vis svaghed for at engagere sig,

En af byportene i Tanger.
(Foto: Forf.)

One of the town gates in Tangiers.
(Author's photo)

Han havde blandt andre taget sig af en bedrøvelig engelsk officer, der var kommet til Tanger med det formål at drikke sig ihjel og på sin første tur fra havnen - fra bistro til bistro - var nået frem til Tingis Bar. Staklen, der var catapulting-officer og kaldte sig ægte »rock-scorpion«, det vil sige født i Gibraltar, havde fået en længere orlov, fordi han havde mistet sin kone. Jeg fandt ud af, at Baronen havde bremset hans drikkeorgie og aktiveret ham med at lede et mosaik-arbejde i sin ejendom oppe ved siden af Sultanens palads.

Det faldt ganske naturligt, at målet for min næste landgangstur i Tanger var Tingis bar, og at jeg denne gang medbragte min lut for som en anden troubadour at foredrage nogle sange med melodier af komponisten Niels W. Gade, blandt andet »På Sjølund's fagre sletter«. Konsekvensen heraf var, at Baron Gade også engagerede sig i mig – og i Mik. Da han fortalte os om nogle af sine bedrifter som perlefisker, havde vi



nemlig til gengæld betroet ham vore planer om at forlade den sløvende tilværelse i et skib, som det meste af tiden lå stille, og starte et lille privat foretagende:

Svampefiskeri i Middelhavet var dengang endnu et givtigt foretagende og kunne foregå uden at blive generet af krigsførende magter med et lille fartøj registreret i neutrale Tanger. Vi havde Mik som dykker og mig som navigatør og kunne nemt finde et par gode spanske matroser. Så manglede vi kun lige penge til at købe dykkerudstyr og det rigtige fartøj.

Det rigtige fartøj var en dejlig lille ketch, som i længere tid havde ligget til ankers nær ved GEIR. Ejeren var en forgældet belgisk playboy, som faktisk gerne ville sælge, og det skulle naturligvis være til den højstbydende. Baronen var blevet oprigtigt interesseret, og med erfaring fra sine perlefisker dage deltog han ivrigt i planlægning og kalkulationer.

Med den mulighed, at Felix Sommary Gade ville gå med i vor entreprise som sleeping partner, begyndte der at komme realiteter bag vore visioner, og både Mik og jeg følte, at vi kunne have tillid til Baronen, selv om hans interesseområde og hans kombinationslyst syntes at spænde forbausende vidt.

Mrs. White's fødselsdag

En dag bad han os gøre ham den tjeneste begge at deltage i et lille middagsselskab arrangeret af en amerikansk dame, Mrs. White, som han havde taget sig lidt af og hjulpet bl.a. med at få den bedste suite i byens bedste hotel. Fruen, der var forhenværende sanger- og danserinde (nogle de-

valuerede det til korpige) og enke efter en meget rig mand, havde turet omkring i Europa og var efter sigende på grund af umoralsk levned blevet smidt ud flere steder. Nu var hun som mange andre havarister strandet med sine millioner i Tanger. Mrs. White levede her sammen med en flot sheik uden at blive generet af nogen, men nu var det altså hendes fødselsdag, og så ville hun gerne give en god lille middag med deltagelse af seks hvide mænd, og det skulle ikke være lokale honoratiores eller spradebasser. Det skulle være – Baronen brugte faktisk udtrykket »Six real he-men« og må jo have regnet sig selv for en sådan. Det samme gjaldt min kammerat, dykkeren og bokseren Mik. Den sørgende enkemand fra Gibraltar var også en stor kleppert, og for mit vedkommende går jeg ud fra, at min lut dispenserede for manglende højde og drøjde.

De to resterende deltagere i selskabet viste sig at være en rødhåret, fregnet irsk bamse af en vragedykker og en to meter høj ranch-ejer fra Uruguay, efter eget udsagn en ægte hidalgo af gammel spansk adel.

Der var virkelig stil over middagsselskabet, som fandt sted i Mrs. White's egen suite. Der var også stil over fruene, som var af ubestemmelig alder med kultiveret smag, afbalanceret make-up, præget af fordums skønhed og ukontrolleret spisning. Om håndtering af suppe, steg og kage skete med fruens eget sølvtøj, ved jeg ikke, men de fine hørlærreds servietter var i hvert fald hendes private, for de havde et håndbroderet W i det ene hjørne. Jeg har alle dage været en klodrian med servietter, og en af netop disse servietter skabte gen-

nem mange år uorden i rækkerne i vor øverste dragkisteskuffe herhjemme og unødvendigt gentagne søforklaringer over for Eva.

Ved kaffen blev jeg opfordret til at underholde, og så sang jeg da – for Baronens Niels W Gades »Farvel, farvel, lille Kirsten«, for den spanske ranhero den mexicanske folkesang »Cielito lindo« og for Mrs. White en af Stephen Fosters plantation songs, vistnok »Gone are the days«.

Det havde jeg ingen succes med. Jeg burde nok hellere have sunget »Ol' Man River«, der ligger bedre for min stemme. Mrs. White, der havde drukket mindst lige så meget af den gode, franske vin, som vi andre, blev pludselig en helt anden. »De kan jo ikke synge, unge mand« råbte hun. – »Hvor har De lært at åbne munden, at trække vejret ordentligt og at bruge stemmebåndene? – Lad mig vise, hvordan det skal gøres.«

Det kan nok være, at jeg fik stukket piben ind. For nu rejste Mrs. White sig i sin fulde højde og bredde og leverede »Brother, can you spare a dime« med så klangfuld og vældig en røst, at jeg helt glemte at skamme mig over mit eget nederlag. Her optrådte en virkelig professionel kunstner, der i sin ungdom må have været andet end lårsvinger. Det faldt ganske naturligt for os at opfordre hende til at synge mere. Det gjorde hun, indtil en meget høj og meget smuk araber passerede gennem lokalet, hilste smilende og forsvandt ind i de indre gemakker.

Mrs. White holdt op med at synge, og det mærkedes på atmosfæren, at tiden var kommet til at sige tak for i aften. Festen

fortsatte dog – for Mrs. White, forhåbentlig, i de indre gemakker. For os andre i Tingis Bar, hvor Baronens bød på flydende natmad.

9. april 1940

Det lysnede allerede i øst, da Mik og jeg tog afsked med selskabet. Og begav os ned til havnen og ud ad den store bølgebryder for at tilkalde jollen med et »GEIR ohøj!« Af matros Alfredo blev vi roet om bord i vort skib ved tretiden om morgenen tirsdag den 9. april. Alfredo roede på spansk maner stående med ryggen til passagererne og ansigtet vendt i sejlretningen, så han havde overblikket for at lægge perfekt til ved falderebet. Denne korte sejltur står i erindrungen som en stille, fredfyldt lille pause, en tankestreg, der kom til at markere overgangen for GEIR og for os fra at være neutrale til at være deltagere i krigen.

Aftenen havde været eventyrlig, næsten uvirkelig med Mrs. White's og Baronens gallamiddag. Dagen derpå blev antiklimaks med den store depression og den endnu større forvirring. Radiomeddelelserne om, at tyskerne var marcheret ind i Danmark chokerede alle os danskere, hvoraf de fleste var gift. For os gjaldt den første tanke, hvordan det skulle gå kone og børn.

Til forskel fra de fleste danske skibe var GEIR i den situation, at halvdelen af de danske skibsofficerer havde deres familie med i udlandet, indlogeret i lejlighed eller hotelværelse i den havn, hvor bjergningsdamperen var stationeret. Af de menige, spanske besætningsmedlemmer var kun to gifte og fast bosiddende i Tanger.

Nu rejste sig imidlertid det spørgsmål,

som det meste af formiddagen blev diskuteret i officersmessen: Skulle vi følge de hyppigt gentagne opfordringer fra britiske radioudsendelser om straks at søge til en af de allieredes havne, eller skulle GEIR rette sig efter de tydeligt tysk inspirerede instrukser om at søge til og forblive i en neutral havn? Der blev gjort forsøg på en afstemning, naturligvis uden resultat, så længe vi vidste så lidt om mulighederne for at opretholde kontakt med rederiet fra en neutral havn. Kaptajn Møller Madsen deltog ikke i diskussionerne, men var givet stemt for at sejle til en allieret havn, helst til Gibraltar.

Det samme var de ugifte og de, som havde familien i Danmark. Selv havde jeg stadig en tredje mulighed i tankerne. Min gode ven, dykker Mikkelsen betragtede sig ikke som hørende til dem, der havde familie nogen steder, selv om den pige glade ungersvend havde sin forlovede i Shanghai Bar og – efter eget sigende – tre eller fire børn i Danmark. Hans synspunkt var som mit, at vi skulle gøre et sidste forsøg på at realisere vort svampeskud-initiativ.

Torsdag aften den 11. april var min friaften. Jeg tog i land og kontaktede Baronnen i Tingis bar. Felix Sommery Gade var fuldstændig klar over situationens alvor og meddelte kort og godt, at han var villig til at investere 10.000 Gibraltar-pund i vort foretagende med sikkerhed i fartøjet. Han stillede kun en eneste betingelse, og det var, at den nuværende forsumpede belgiske ejer ikke måtte være aktiv deltager og besætningsmedlem i skuden.

Dette havde indtil nu været planens svage punkt. Vi andre kunne heller ikke gå med

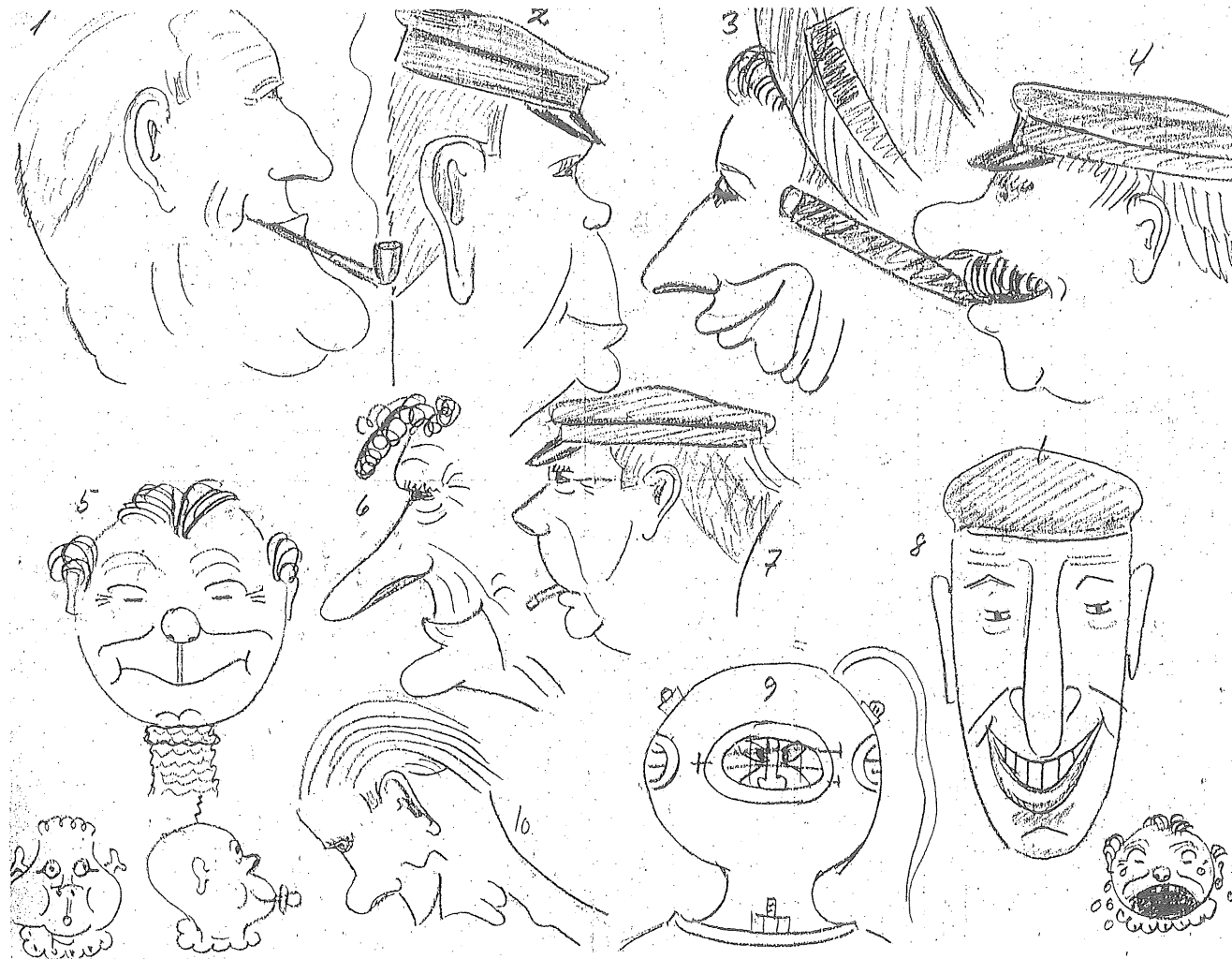
til belgierens forlangende om at være med i vort eventyr. Mik var netop denne aften om bord i ketchen for at klare dette problem i forbindelse med eventuelt køb af ketchen, men fik ikke truffet nogen endelig aftale med belgieren.

Gibraltar-intermezzo

Den følgende morgen skar kaptajn Møller Madsen, uden samråd med andre om bord, gennem alle problemer. Han meddelte, at han nu havde været i kontakt med den britiske konsul i Tanger og med myndighederne i Gibraltar og truffet aftale om, at sejle til Gibraltar og stille skibet med dets bjergningsmateriel og besætning til rådighed for de allierede. Samme dag lettede vi anker og satte kursen mod Gibraltar.

Et andet af de skibe, der lettede anker samtidig med GEIR, var den store lystyacht EROS, tilhørende den franske gren af Rothschild-familien. Yachten var blevet overtaget af den franske marine og havde som hjælpekyrdser fået installeret en kanon på fordækket. Kaptajn Møller Madsen var lykkelig og stolt over at blive eskorteret til Gibraltar af så flot et skib og gav mig instruks om at hente den internationale signalbog og sætte de flag, som sagde: »Tak for eskorten«.

Jeg var alt andet end glad for dette følgeskab og foreslog kaptajnen, at vi ventede lidt for at se, hvad der skete, når GEIR helt havde forladt neutralt område og var nået ud i rum sø. Møller Madsen insisterede på, at signalflagene skulle sættes, og så var der ikke andet for mig at gøre end at fumle så længe som muligt med at finde de fire flag, knytte dem sammen og stikke dem på flag-



S/S GEIRs besætning julen 1939 i Tanger. 1) 1. Mester Jens Mathis Hansen. 2) 3. Mester Jørgensen. 3) 2. Mester Christensen (Kræn). 4) Kaptajn Møller Madsen (Mads). 5) 1. Styrmand Dyhr. 6) Hovmester Sørensen (Søren). 7) 1. Dykker Troelsen. 8) Telegrafist Nissen. 9) 2. Dykker Mikkelsen (Mik). 10) Kok Nielsen. - ungerne tilhører henholdsvis 1. Styrmand, 3. Mester og Hovmester. Kun 2. Styrman, Kaj Lund, mangler. (Tegning: Forf.)

The crew of the S/S GEIR at Christmas 1939 in Tangiers. 1. Chief engineer Jens Mathis Hansen. 2. Third engineer Jørgensen. 3. Second engineer Christensen (Kræn). 4. Captain Møller Madsen (Mads). 5. First mate Dyhr. 6. Steward Sørensen (Søren). 7. First diver Troelsen. 8. Wireless operator Nissen. 9. Second diver Mikkelsen (Mik). 10. Cook Nielsen. - The children belong to the first mate, the third engineer and the steward respectively. Only the second mate, Kaj Lund, is missing. (Author's drawing.)

linen. Jeg fik fumlet længe nok til at kunne sige til skipper, at nu havde EROS sat et flagsignal.

»Hva' siger han, hva' siger han«, råbte skipper, og han må sikkert have vidst det, ligesom jeg, inden jeg havde slået det op i bogen: »Stands eller jeg skyder«. Han slog stop på maskintelegrafer, endnu før svarstanderen var hejst, og i samme sekund som EROS affyrede et varselskud, hvis projektil lavede en pæn lille vandsøjle et halvt hundrede meter forude.

Kort efter kom en robåd med bevæbnet prisemandskab langs siden af GEIR, en officer og to marinesoldater entrede om bord, og så fortsatte vi med kurs mod Gibraltar som fransk prise og i knapt så godt humør.

På reden i Gibraltar lå ved vor ankomst rederiet Lauritzens STELLA og Torms VIO-LA. Senere ankom tankskibet MARIE MÆRSK. Der var dog overhovedet ikke tale om, at vi fik lov til at tage kontakt med de andre danske skibe på reden.

I Gibraltar blev vor skipper desværre klar over, at han havde begået en fejl ved ikke at sikre sig garantier, men nøjedes med før afsejlingen fra Tanger at søge råd hos sin kollega, kaptajnen på den britiske bjerg-

ningsdamper RESCUE i Gibraltar. Her forsøgte kaptajn Møller Madsen og de engelske flådeautoriteter at overtale franskmændene til at overlade GEIR til det britiske admiralitet, påberåbende sig hele besætningens ønske, men franskmændene ville ikke give slip på denne lille godte af en oceangående bjergningsdamper.

Mere udspekuleret var kaptajn Hansen på søsterskibet VALKYRIEN, der havde station i Lissabon. Efter en række forhandlinger traf han i slutningen af april aftale med den lokale britiske Naval Officer om at forlade havnen og lade skibet opbringe af Royal Navy og føre til Gibraltar som engelsk prise.

Med bevæbnet prisemandskab om bord, kulkasserne fyldt op og nogle ubekvemme ekstra tons kul på dækket afsejlede GEIR den 14. april fra Gibraltar, mens vi alle bekymrede os for, hvordan det skulle gå familierne i Danmark, i Almeria og i Tanger.

Kursen var sat mod Casablanca, hvor skibet nu under fransk flag skulle inddrages i det internationale krigsspil. Agterude vindede Giblartarklippen farvel med en lille hvid sky over toppen.

Efter redaktionens slutning er Kaj Lund i sommeren 2002 afgået ved døden i en alder af 90 år.

The Straits of Gibraltar from August 1939 to April 1940

Summary

The author Kai Lund, who is known far and wide in maritime circles, has written extensive and varied maritime literature that among other things is based on a thorough maritime training, a full and exciting life at sea, and the many important offices he has held on land.

In the above article he tells about the salvage company Em. Z. Svitzer's salvage steamer GEIR, on which he signed on as second mate on August 8th 1939, three weeks before Hitler marched into Poland and thereby started World War II.

Lund starts his article by describing his journey from Elsinore to Gibraltar and then roams far and wide in his depiction of life on board the GEIR. Every single member of the skeleton crew is described too.

The author also tells about the functions of the GEIR, its duties and salvage operations in the

waters around the Straits of Gibraltar, both inside and outside the Mediterranean. At the same time he gives a detailed description of several cities in the area, such as Gibraltar, Tangiers, Cadiz and Lisbon.

Neither does he neglect to tell about life ashore with all its joys and sorrows. A whole flood of experiences of almost every kind are described and Mr. Lund also gives a prominent place to a description of a number of outstanding personalities who have crossed his "wake" ashore.

The story of the GEIR and a few Danish sailors' situation in the Straits of Gibraltar from the outbreak of World War II until the occupation of Denmark, when links with the mother country were cut off, is necessary and interesting reading.

The article is meant to be a chapter in a book of memoirs due to be published during the spring of 2003.