

Søren Thirslund: Fem år foran for masten - fra dæksdreng til matros i grønlandsskibene 1935-1940

Forfatteren har tidligere skrevet artikler med navigatoriske emner til årbogen. I denne artikel fortæller han om sine erindringer fra sin tid som menig på dækket i grønlandsfarten før Anden Verdenskrig. Søren Thirslund var mønstret i både motorskonnerten SVÆRDFISKEN, motorskibet DISKO og i barkentinen GUSTAV HOLM og deltog herunder foruden i den normale fart på bygderne også i transporten af Lauges Kochs ekspeditioner til Nordøstgrønland.

Det var et tilfælde, at jeg kom med grønlandsskibene. Fra lille dreng havde jeg ønsket at komme til søs, og mine forældre havde ikke noget mod ideen, men forlangte, at jeg skulle starte på et skoleskib. I vinteren 1934/35 søgte jeg om at komme med skoleskibet GEORG STAGE, som lige var blevet bygget. Den skulle erstatte det gamle skoleskib af samme navn, der var blevet solgt til Allan Villiers og omdøbt til JOSEF CONRAD. Jeg fik min ansøgning tilbage påstemplet: »Ikke optaget grundet mangel på plads«. Jeg blev meget nedslået.

Min far, der var keramiker, fandt på en udvej. Han havde en meget fin kunde i overretssagfører Thorvald Mikkelsen, hvis bror var polarforskeren Ejnar Mikkelsen, der meget velvilligt arrangerede, at jeg kunne blive overkomplet dæksdreng på den firemastede topsejlskonnert SVÆRD-

FISKEN, der var et dejligt velsejlende skib. Hvis jeg viste mig duelig, kunne jeg senere få hyre i grønlandsskibene.

Skulle jeg nå at mønstre, måtte jeg straks opgive min forestående mellemskoleeksamen, hvilket passede mig fint, for jeg tror ikke, jeg havde bestået den. Far og jeg rejste til København og henvendte os til skibsinspektøren for Kongelig Grønlandske Handel, Frederik Hansen, der også havde øgenavnene Løgnefrederik eller Flæskefrederik. Det viste sig, at denne nøgleperson havde haft forbindelser til Næstved, og endda kendte min morfar Hermann Kähler. Jobbet blev bekræftet, og også datoen for tiltrædelsen, og far og jeg gik i Nyhavn for at købe søudstyr.

Der opstod her det problem, at Far ikke havde penge nok til træskostøvler, uldent undertøj, sweaters, køjesæk m.m., men min kære onkel Harald mødte op og hjalp til. Han havde ligesom min far selv været vild efter at komme til søs, men de havde ikke fået lov af deres forældre til at blive sømænd. Lad mig også nævne, at mine skolekammeraters forældre rystede på hovedet, da de hørte, at jeg skulle til søs. Sølivet regnedes nærmest for en straf, og søfolk regnedes ikke for noget – før de havde officersrang. En sømandslignende type skulle man sandelig ikke omgås.



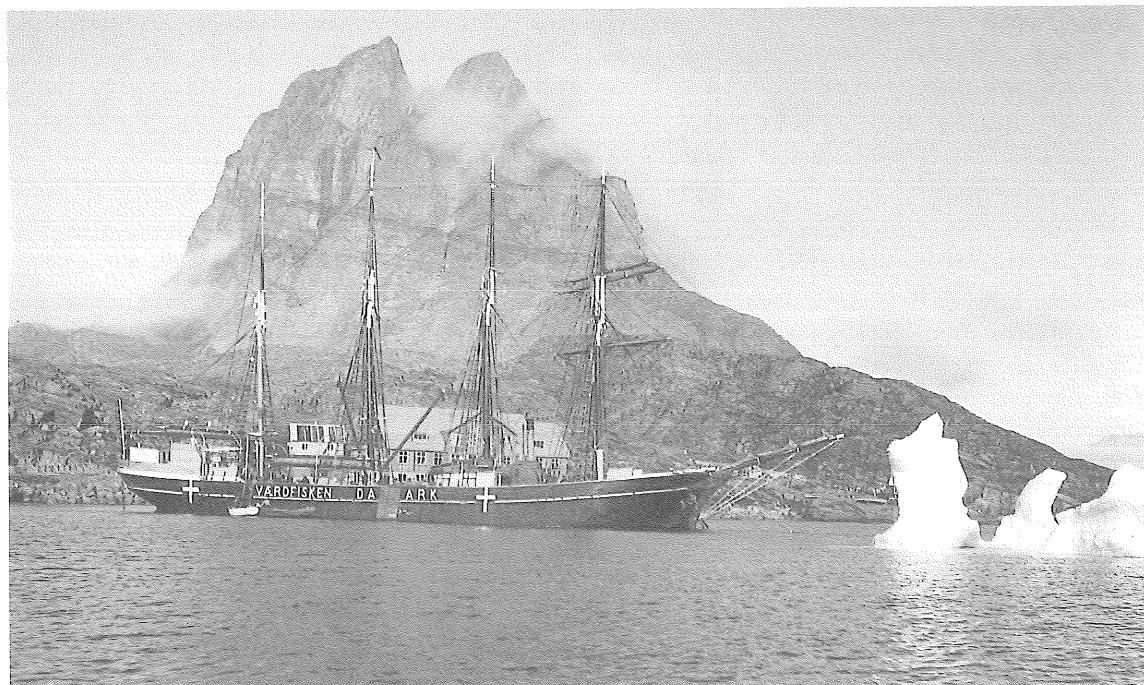
Forfatteren, Søren Thirslund, som sømand iklædt Kongelige Grønlandske Handels uniform i 1935. (Foto forfatteren)

The author, Søren Thirslund, as a sailor wearing the uniform of the Kongelige Grønlandske Handel (The Greenland Trade Department) in 1935. (Author's photo)

Første udmønstring med SVÆRDFISKEN

En dag omkring 12. marts 1935 mødte jeg ombord i SVÆRDFISKEN. Min fars afskedssalut lød: »En hånd til skibet og en til dig selv - og husk at være en god kammerat. Husk at skrive dagbog«. Far gav mig også et lille kamera, en såkaldt Babybox til 10,- kr., og det havde jeg megen glæde af. Jeg meldte mig til bådsmanden i mit nye arbejdstøj, og det første job, jeg blev sat til, var at surre de to tranankre under bakken.

Tranen blev benyttet til at dæmpe søen med i dårligt vejr. Jeg har sikkert fumlet gevaldigt i det, for pludselig hørte jeg 2. Styrmand Rasmussen sige: »Kaj, kan du lige vise den nye mand, hvordan man surrer tranankrene«. Kaj viste mig meget pædagogisk, hvordan man laver et øje på et stykke skibmandsgarn, og medens han surrede det ene anker, surrede jeg det andet efter hans anvisning. Han så meget ung ud, så jeg spurgte ham, om han var jungmand.



Den firmastede motorskonnert M/S SVÆRDFISKEN bygget på Lilleø Værft, Korsør, i 1920 til Kongelige Grønlandske Handel. Her fotograferet ud for Grønlands kyst, Umanak, 1939.
(Foto: H&S)

*The four-masted motor schooner M/S SVÆRDFISKEN built at Lilleø Værft, Korsør, in 1920 for the Greenland Trade Department, KGH. Here it is on its way along the Greenland coast. At this point in time it was still sail-carrying.
(Photo DMM)*

»Nej«, svarede Kaj, »jeg er matros«. »Det må De undskylde«, sagde jeg, for far havde sagt, at man sagde De til matroserne. »Mig skal du ikke sige De til«, sagde Kaj. Jeg havde fået min første kammerat.

Kaj blev mit forbillede. Han lærte mig at styre, og man kunne altid gå til Kaj med et spørgsmål. Han var også et stort menneske, der tænkte på andre. Første gang vi sammen skulle til vejrs og gøre et sejl fast, var han forrest i vantet, men han vendte sig om

og spurgte: »bliver du svimmel?« »Nej« sagde jeg. Så var Kaj tilfreds. Kaj og jeg kom på 2. Styrmand Rasmussens vagt, og de to personer skylder jeg stor tak for en god og menneskelig oplæring. Rasmussen havde desværre den ulykkelige skæbne som fører at gå ned med sit skib, m/s HANS HEDTOFT, på jomfrurejsen i 1959, hvor alle omkom. Kaj endte som kommandørkaptein i marinen, og vi holdt forbindelse, til han døde i 2003.

Den første sørejse husker de fleste, og jeg har mange erindringer om min første rejse til Grønland. Min mor fik hvert år et legat fra noget familie, som jeg ikke husker navnet på. Det var på 500,- kr., og det var den gang mange penge. Tilfældigvis skulle hun hente pengene i København i midten af marts, så vi mødtes derinde en aften. Hun gav middag på DSB-restauranten på hovedbanegården, men derefter gik vi over ved Frihedsstøtten til smørrebrødsforretningen »Favoritten«, og jeg fik en fantastisk madpakke med. Vi var jo ikke på kost om bord, når skibet lå i København. Da jeg kom om bord, var kammeraterne lige kommet, og vi sad i vort lille lukaf på ca. 3 x 2 meter med 4 køjer og 4 kistebænke. Madderne forsvandt hurtigt.

Næste dag skulle vi sejle kl. 10.00. Det var almindeligt i grønlandsskibene, at man afsejlede kl. 10.00, og mor og kusine Ghita var på kajen. Mor tudede lidt, men en anden dame, som var Kajs mor, tog hende om skulderen og sagde: »De skal ikke være ked af det, for vore drenge har det så godt hos kapt. Nordhock«. Så gik de på konditori sammen.

Om formiddagen efter afgang surrede vi dækslast, gjorde søklar, og skorstenen fra kedlen blev taget ned. Det skal forklares, at SVÆRDFISKEN var blevet indkøbt til bl. a. at være flænseskib for hvalfangeren SONJA, og til dette specielle arbejde skulle skibet have dampspil. Man anbragte derfor en dampkedel på dækket lige foran for stormasten, og det var skorstenen til denne, der blev stuvet ned for ikke at være i vejen for sejlføringen. Om eftermiddagen fik jeg frivagt, men jeg kunne ikke holde mig fra

dækket, hvor sejlsætningen var i gang. Så fik jeg at vide, at var man på dækket skulle man arbejde med. Da jeg tillod mig at fløjte, fik jeg et drag over nakken af bådsmand Sander. Det tåltes ikke.

Bådsmanden blev altid kaldt for Bådsen, og Sander var en mand, der kunne sit kram. Han var af den gamle skole, og han havde bl.a. været matros på det norske fuldskib LANCING. Man fandt snart ud af, at han bare skulle have sine ordrer fra styrmanden om morgenen, så gik alt efter planen, og vi så kun styrmændene, hvis noget skulle ændres. Kaj fortalte, at han en gang havde slået en matros ned i SVÆRDFISKEN. Matrosen havde tabt sit merlespir ned fra riggen, og det ramte lige ved siden af en anden matros. Da han kom ned fra riggen, slog Sander ham i dækket, så han besvimed. Så gav han en anden ordre om at hive en pøs vand op og smide over ham.

På aftenvagten skule jeg til rors, og hvem andre end Kaj blev sat til at lære mig at styre? God pædagog som han jo var, lærte jeg det hurtigt, og jeg har altid været glad for at styre. Kurserne var den gang altid opgivet i streger, og en rortørn var på en time; så blev man afløst og gav kursen videre til sin afløser. Derefter gik man til styrmanden og sagde, hvad man havde styret, og alt blev gentaget.

Så fulgte en time på udkig, hvilket foregik på mastehuset ved stormasten. Alle lys og fyr skulle rapporteres, og når timen var til ende, og man blev afløst, skulle man gå til styrmanden og melde, om lanterne brændte klart, og derefter havde man fløjtetørn, hvilket betød, at man med det samme skulle komme til styrmanden, hvis han

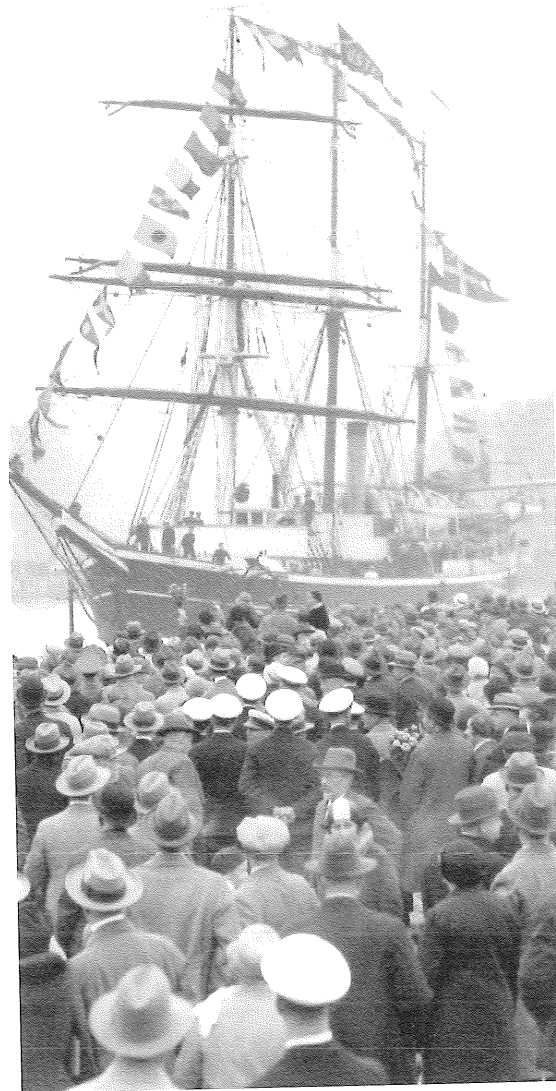
Passager- og stykgodsskibet S/S GUSTAV HOLM bygget på De Forenede Oplagspladser og Værfter, København, i 1893 og indkøbt i 1924 som FOX II til rederiet Grønlands Styrelse. Solgt i 1952 og omdøbt til GRØNLAND. Foto fra 1931.
(Foto H&S)

*Passenger and general cargo ship S/S GUSTAV HOLM built at De Forenede Oplagspladser og Værfter, Copenhagen in 1893, and bought in 1924 as FOX II by the shipping company Grønlands Styrelse (Greenland Board). Sold in 1952 and renamed GRØNLAND. Photo from 1931.
(Photo DMM)*

fløjtede. Han kunne ønske loggen aflæst, et skøde halet eller slækket, måske et sejl sat eller gjort fast. Der var altid noget at rette, men alt dette blev hurtigt rutine.

Før sidste verdenskrig 1939 til 1945 var grønlandsskibene meget eftertragtede af unge sømænd, som ønskede at komme på navigationsskolen. Det var den gang obligatorisk, at man skulle have sejlet med sejlskib i mindst to år, og selvom grønlandsskibene havde hjælpemaskineri, talte fartstid med dem som sejlskibstid. Desuden var skibene eftertragtede, da der var god forplejning, rigelig besætning, og skibene var oplagt om vinteren, hvor tiden blev benyttet til at reparere og overhale alt materiel, så skibene var sejlklaare i begyndelsen af marts.

Min sejlskibstid fik jeg altså om bord i firmastskonnerten SVÆRDFISKEN og i barkentinen GUSTAV HOLM. Begge skibe besejlede Grønlands Vestkyst, medens GUSTAV HOLM også besejlede Østkysten, og med den var jeg i 1936 og 1937 med på



to af Lauge Kochs ekspeditioner til Nordøstkysten af Grønland. Med SVÆRDFISKEN var jeg med til at besejle Thule, som det første af KGH's skibe, idet Thule i 1937 kom ind under styrelsen. Man havde plan-

lagt, at skonnerten FYLLA skulle besejle Thule, men det viste sig, at dette skib var alt for lille til den planlagte last og de mange passagerer, der skulle til Thule.

En typisk grønlandssæson begyndte med, at man modtog et 10-øres brevkort, hvori der lakonisk stod, at man på en nævnt dato skulle møde om bord i et nærmere angivet skib, og hvad man skulle påmønstre som. Vi unge havde naturligvis taget forskellige andre hyrer i vintermånederne, men alle glædede sig til at komme tilbage til grønlandsskibene.

Så begyndte tilrigningen, der bestod i at slå sejl under, skære det løbende gods, fald, skøder, gordinger, givtove, nedhalere, m.m. Så skulle der tages proviant og andet stores om bord, og i de sidste dage blev der også lastet. Det foregik i Danmark med havnearbejdere. Afsejling foregik som nævnt altid kl 10 om formiddagen, og var der passagerer med, blev der ringet med klokken på bakken 10 minutter før, 5 minutter før og endelig ved fuld tid kl 10, og så stod alle klar for og agter. Der var ofte bugserbåde til assistance, når vi afsejlede fra KGH's plads, og ofte ankrede vi på reden, når der skulle tages ammunition om bord, og så blev det røde flag, krudtflaget, sat.

Første rejse om foråret startede som regel med, at der skulle rettes kompasser, hvilket I.C.Weilbach's kompasrettere tog sig af, og så kunne rejsen begynde. Når Kronborg passeredes, blev der kippet med flaget, og ofte blev der landsat nogle passagerer. Det kunne være pressen, hvis vi skulle på ekspedition, men det kunne også være pårørende til forskellige passagerer, som skulle bosætte sig på Grønland. På

GUSTAV HOLM havde vi handelshuset Bulldogs direktør Bryde Nielsen med, når vi skulle på ekspedition. Han sponsorerede delvis Koch's ekspeditioner. Han blev så hentet ved Kronborg af Falcks specielle motorredningsbåd, som han også havde sponsoreret.

Det var stjernestunder, når vi begyndte at strække sejl, og – som vi kaldte det – »den lagde øret til«. SVÆRDFISKEN havde en Tuxham motor på 190 Hk. Det var jo ikke meget, men i stille vejr kunne den komme op i nærheden af 4 knob. Den var til stor hjælp på rejsen og ikke mindst ved havne-manøvrerne i Grønland. Når vi lå underdrejet var motoren stoppet. Var der nordvesten kuling, kunne Kattegat være en drøj oplevelse. At krydse, selv med et skib med hjælpemaskineri, var et job for alle mand, og de nye folk blev søsyge.

Når skibet var i Kattegat gik man over til daglig rutine med vagt og frivagt. Navigationsmæssigt regnedes døgnet fra middag til middag, og det kaldes for et etmål. Skibets tid afhang af på hvilken geografisk længde, det befandt sig ved middag, og man tilstræbte at stille skibsklokken ved vagtskifte om morgenen kl. 0400, så klokken ville være 12, når solen stod højest på himlen, og bredden kunne bestemmes ved solens største højde. Den gang gik man i næsten alle skibe 2-skiftet vagt, og etmålet var ind delt i vagterne 0-4, 4-8, 8-13, 13-19 og 19-24. På den måde havde man det ene etmål den lange formiddagsvagt, det næste etmål lang eftermiddagsfrivagt. Under særligt krævende sejljob blev begge vagter kaldt på dækket.

I SVÆRDFISKEN var der et stort lukaf

forude med plads til 12 mand, 6 i hver side i 3 overkøjer og 3 underkøjer. I hver side var der et bord til vagtens 8 mand - 6 fra det store lukaf og 2 fra det lille. Ved underkøjerne var der kistebænke, hvor man opbevarede sit tøj, og disse kistebænke var også siddepladser ved spisning. Midt i det store lukaf var der en kakkelovn, som vagten skulle holde fyr i med kul fra et lille rum forude under sejlkøjen. Det lille lukaf med plads til 4 mand var bygget i tømmerværkstedet med to langskibs og to tværskibs køjer samt en kistebænk til hver. Der var ingen kakkelovn, men kun en ankerlanterne til at tage den værste kulde.

Det var den gang almindeligt, at hver mand mødte med sit eget køjetøj og sine egne skaffegrejer. Man fik så et beløb, vist nok 15.- kroner, hvilket blev kaldt madraspenge. Det var drengene, der havde baks-tørn, dvs. de serverede, gjorde rent og vaskede op. Spisetiderne om bord er døgnets højdepunkter. Til formiddagsvagt, eftermiddagsvagt og aftenvagt blev frivagten purret ud 40 minutter før vagtskifte, så man kunne nå at få tøj på og skaffe, før man tørnede til. Rorgængereren slog et slag på klokken, hvorefter vagten purrede ud – og vagten holdt øje med, at frivagten nu også kom på benene. Så spiste man, og man levnede lidt tid til at få tøj på, der passede til vejret. Der var i grønlandsskibene 6-8 sejldugskapper til fri benyttelse f.eks. til udkiggen, men de kunne ikke bruges til at gå til vejrs med, da de af vinden blev blæst hen over hovedet.

Når der gik glas henne ved rorgængereren, blev der svaret med klokken henne på bakken, og så var det bare med at stå klar til at

overtage vagten. Om natten blev der purret ud 20 minutter før vagtskifte, og der blev lavet kaffe, så man kunne få en kop kaffe, før man tørnede til. Den afløste vagt kom ned i lukafet, og var som regel godt sulten efter rortørn, udkig, fløjtetørn og forefaldende jobs på vagten.

Der var altid en lille pøs ferskvand til at vaske næverne i, men den, der kom først, kunne også nå at skylle ansigtet. Det var vigtigt at få saltet fra søvandet af næverne for at undgå at få sprækker i hænderne, hvilket kunne give betændelser, og håndtering af tovværk med nogle næver, der var stive af salt fra søstænk, var hårdt. En morgen, jeg stod til rors, blødte mine hænder, og vor gæve kaptajn Nordhock opdagede det. Så kom han med en lille flaske tran til at smøre hænderne med, og det hjalp.

Drengene fik fra kabyssen varmt vand til baks-tørnen og brun sæbe fik man hos styrmanden, der ligeledes udleverede karklude, gulvklude og viskestykker. Skulle man have en ny kar- eller gulvklud, måtte man medbringe stumperne af den gamle – eller indrømme, at den tidligere var røget ud over skibssiden. Foruden baks-tørn måtte de yngste skiftes til at give en hånd med i kabyssen med rengøring, kartoffelskrælning og andet forefaldende kabysarbejde. Der var også ofte en af drengene, der blev sendt ned i motorrummet til hjælp for motorpasseren.

I SVÆRDFISKEN blev provianten og madlavningen varetaget af en kombineret kok og hovmester. Hans »kælenavn« var Magerskank. Der var varm mad både til frokost og middag – altså, hvis vejret tillod det, for i meget dårligt vejr kunne der ikke hol-

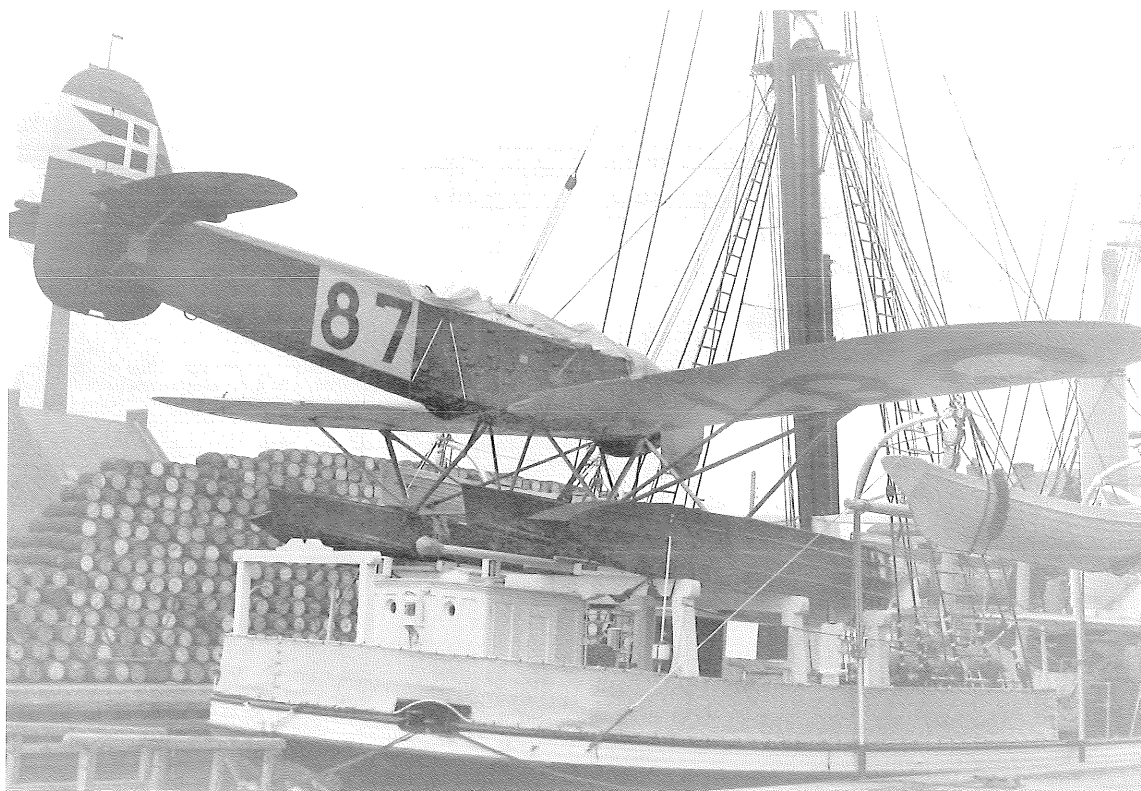
des fyr på det kulfyrede komfur. Dette var forsynet med nogle slingreribber, så gryderne kunne holdes nogenlunde på plads, men når skibet slingrede stærkt, kunne suppe og sovs godt komme over kanten, og så kunne alle lugte, hvad der blev lavet. Om søndagen var der ofte dessert, først på rejsen et æble, senere f.eks. dåsefrugt. Der var i Grønlandsskibene altid skibsøl til besætningen. Hos officererne også snaps, pilsner og vin.

Om eftermiddagen var der en halv time kaffepause, hvor der blev serveret franskbrød med smør, eventuelt puddersukker. Skibene havde både rugbrød og franskbrød med hjemmefra. Rugbrødene blev kaldt ankerstokke, da de var ca. 70 cm lange. Efter nogle dage var franskbrødet blevet tørt. Så kunne kokken »besvime det«. Det bestod i, at han dypede brødet i vand og lagde det i bageovnen. Rugbrødet mugnede efter nogle uger, men det blev bare skrubbet med søvand og derefter tørret. Når det medbragte brød slap op, begyndte kokken selv at bage, både rugbrød og franskbrød – ja der kunne endda forekomme en slags kage eller rosinbrød om søndagen.

På vagten blev der hurtigt lavet en »tørnrække« mellem rortørn, udkig og fløjte-tørn udført i nævnte rækkefølge. Rortørnen var almindeligvis ikke noget hårdt job, men i storm kunne det være strengt at styre, da roret slog hårdt. Man blev derfor forsynet med en sejsing over skulderen, så man ikke risikerede at blive trukket over ratakslen. Man lærte hurtigt at lade »søen føre roret«. Dvs. at man lod rattet følge bevægelserne af søens kraft på roret til den ønskede side.

Der var ikke styrehus på danske skibe, før det blev indført under sidste krig, hvor skibene blev beskudt fra fly. Man byggede så nogle beskyttelsesrum på broen, hvor navigatørerne og rorgængererne kunne være beskyttet under angreb. En undtagelse var måske GUSTAV HOLM, som havde et styrehus, hvor termometer, barograf og andre instrumenter var anbragt. GUSTAV HOLM var nemlig et »udvalgt skib«, hvilket betød, at man med faste mellemrum sendte meteorologiske oplysninger hjem til København. Radiostationen var anbragt oven på maskinskyldet, og den var ikke meget mere end 2 x 2 meter. Telegrafisten boede også i stationen, og grundet størrelsen kunne han ligge i køjen og betjene sine instrumenter. Grønlandsskibene var tidligt udstyret med radio, idet de fleste var udvalgte skibe, der sendte observationer til Danmarks Meteorologiske Institut. SVÆRDFISKEN havde dog ikke radiostation. Her benyttede man ofte flagsignalering ved passage af de større fyr eller til kommunikation med andre skibe. Det var sædvanligvis den kendte melding: Kendingsbogstaverne efterfulgt af: »Rapporter mig til mit rederi«, eller »where from, where bound«. Det kunne også være lys- eller lydssignaler på morse.

Udkiggen foregik oftest på huset ved stormasten, men i dårligt vejr blev man kaldt hen agter og stod sammen med styrmanden i læ side af broen. Udkigsmanden skulle også holde øje med, at lanternebrændte. Det var petroleumslanterner, som blev sat ved solnedgang og bjerget ved solopgang. Der var fire af dem – to sidelanterner, en agterlanterne og en toplanterne,



S/S GUSTAV HOLM fotograferet 1937 under ombordtagning af en flyvemaskine, der bl.a. skulle benyttes til isrekognoscering. (Foto: H&S)

The S/S GUSTAV HOLM photographed in 1937 while taking an aeroplane on board that among other things was to be used for reconnoitring the ice. (Photo DMM)

sidstnævnte kun når maskinen kørte. Til at vedligeholde alle petroleumslamperne blev der udtaget en lampemand, som hver dag skulle gå alle skibets petroleumslamper efter, og der var mange. Foruden lanterne var der to lamper i bestiklukafet, en i kaptajnens kammer og en i hver af styr-

mændenes og en i proviantrummet. I det store 12-mands lukaf var der 2 lamper og en i det lille. En hos kokken og en i kabyssen. Der var hængelås på petroleumstanken, og væger, lampeglas, lampepudser, smergellærred og pudsepapir (avis-papir) fik man hos styrmanden. Til belysning af

kompasset var der to små lygter anbragt på hver side af nathuset.

Ferskvand var rationeret. Kabyssen fik fire pøse på morgenvagten til kaffe, te, madlavning og opvask. Hver mand kunne med nogle dages mellemrum få en kvart pøs vand til at vaske sig i, men når det regnede, samlede vi ferskvand under sejlene, hvor vi hængte pøse op og tømte dem i den ene ferskvandstank, hver gang de var fulde, og så kunne vi godt vaske os ordentligt.

Med optræk til storm var der meget at gøre. Efterhånden som vinden friskede, blev der reduceret til et passende sejlareal. Øverste råsejl, gaffeltopsejl, øverste mellemstagejl og yderste forsejl blev altid bjerget først, derefter de nedre råsejl og forsejlene og derefter begyndte rebningen af gaffelsejlene. Der var i SVÆRDFISKEN et særligt anlæg til at rebe disse med. En kæde blev i et beslag lagt rundt om den inderste del af bommen ved masten. Så blev der hugget en rebtalje i, og et par mand halede, så bommen rullede sejlet ned, indtil styrmanden sagde stop. For at undgå slidtage på sejlet, skulle der ved sidste omgang lægges sækkelærred på bommens agterpart mellem sejlet og liget, det toy, der er syet på kanten af sejlet. Det var nødvendigt, at en mand satte sig på bommen for at lægge sækkelærredet i.

Når der var rebet ned blev motoren stoppet, og skibet lagt underdrejet, udkiggen blev anbragt henne agter, og roret surret. Under denne sejlføring drev skibet stærkt, og den almindelige slæbelog kunne ikke benyttes. Vi skiftede så til den såkaldte harpunlog, som var mere følsom, men som skulle hales ind for at aflæses. I stærk storm

kunne det blive nødvendigt at lukke op for tranankrene under bakken. Trannen lagde sig som et tyndt lag over søen, så bølgerne brød mindre, og skibet tog mindre vand over. Selvom roret var surret, stod der en mand til rors, og hans job var at holde øje med, hvilke kurser skibet giredede imellem og rapportere det til styrmanden, når han blev afløst.

Det var igen stjernestunder, når en storm var overstået, og der atter kunne strækkes sejl, og rejsen kunne fortsættes. Med vinden agten for tværs kunne SVÆRDFISKEN løbe godt 8 knob for sejl og motor. Det var dog ofte en stakket tid, for når der kom snetykning eller tåge, måtte farten reduceres. Så blev der holdt »skarp udkig«, og til trods for, at der var meget lille chance for, at der var andre skibe i nærheden, blev der givet de foreskrevne tågesignaler. Det mentes også, at man ville kunne få ekko fra eventuelle isfjelde på denne måde, men så skulle det være et fjeld med en meget lodret side. Selv med radar kan det være svært at observere et isfjeld.

Når skibet nærmede sig Grønland blev udkiggen skærpet, da der jo nu var fare for at møde is. Når skibet nærmede sig første havn, blev trosser og wirer taget frem, og skorstenen til donkeykedlen blev taget op og sat på. Der skulle også tages kul op, så man kunne fyre op. Ved ankomst blev skibene assisteret af folk fra land, der med joller satte fortøjningerne i land, idet der var langt fra skibenes agterende til fortøjningspælene i land. Man måtte derfor først tage en del af fortøjningen ned i båden, så begyndte man at ro ind mod land, medens man halede skibets fortøjning det første

stykke. Det sidste stykke måtte man lade det, man havde i båden gå i søen, til man nåede ind og kunne lægge øjet over fortøjningspælen, der var mejslet ned i klippen. Der blev som regel fortøjet med to ankre ude for, hver med ca. 60 favne kæde, og med fire agterfortøjninger.

Forbindelsen med land blev vedligeholdet, enten med skibets egen jolle eller med både fra land. Losningen foregik til pramme fra kolonien, som byerne den gang hed. Både folk fra land og skibets besætning arbejdede i lasten. De lejede folk skulle have kosten om bord, men den var meget sparsom. Til frokost fik de en mugge te og så mange skonrogger, de kunne have i deres sixpence. Til middag fik de varm mad, der vekslede mellem ærtesuppe uden flæsk, sødsuppe med store gryn eller sødsuppe med små gryn. Man spiste med træskeer af nogle emaljerede blikskåle med tydelige tegn på genbrug. Om aftenen atter te og skonrogger, så det er ikke underligt, at mange af arbejderne gerne ville have vore madrester. Jeg glemmer aldrig min undren, da bådsen sagde til mig, at jeg bare skulle sætte det, der var til overs op på dækket. En grønlander kom straks og hældte sødsuppe, sennepssovs, klipfisk og kartofler sammen, og han så ud til at nyde retten.

Der blev sjældent arbejdet om natten, da vi jo ikke havde elektrisk lys, så bortset fra de af besætningen, der skulle have nattevagt, kunne besætningen gå i land, men det krævedes, at vi altid var i uniform, og man skulle være om bord senest 2200. Der var ofte arrangeret såkaldt dansemik, hvor vi kunne muntre os med pigerne. Det var

kun gammeldags danse som svejtrit, vals og polka, mest rheinländerpolka, og musikken kunne være harmonika eller violin, nogle få steder en rejsegrammofon.

Efter nogle rejser havde man da også fået bekendte, ja ligefrem kærester i de forskellige havne, og så medbragte man da gerne små gaver, som altid gjorde lykke. Grønlanderne er et folkefærd, vi unge beundrede for deres lystighed. Der var ikke langt til et godt grin, hvis der skete noget, de syntes var sjovt. I de fleste havne var der nogle, der for små penge vaskede tøj for os.

Til Grønland fragtedes f.eks. solarolie til marinens skibe HEJMDAL og INGOLF, petroleum til de grønlandske lamper. Stykgods, som kunne være alt, hvad der blev forhandlet i koloniernes butikker, også våben og ammunition. På min første rejse måtte jeg i butikken indkøbe et par oliebukser. Far havde købt en oliefrakke, men den blæste jo bare op over ryggen, når jeg var til vejrs. Efter Kajs gode råd afkortede vi frakken, og jeg kunne så møde i dårligt vejr med oliebukser og jakke. Til tider var der specielle laster såsom de store motorbåde, bygningsmateriel, cement osv. Fra Grønland var det mest tran, tørret fisk og skind. En hæslig last var ådseltran, altså tran fra selvdøde dyr, som stank forbandet. Var der ikke last nok, gik man til Ivigtut og lastede kryolit.

På min første rejse anløb vi Godthåb, Holstensborg, Sukkertoppen og Frederikshåb. Min mor havde givet mig et brev med til provst Bugges hustru, som var en veninde af mor. Jeg blev inviteret til frokost hos dem, men jeg vakte ubehagelig opmærksomhed, da jeg jo ikke var vant til at bede

bordbøn. Jeg fik et brev med til kapt. Nordhock. Der har nok stået, at der ville være gudstjeneste på dansk om søndagen, for vi blev alle sendt i kirke, hvor matros Finn Ibsen faldt i søvn.

På rejsen mellem Godthåb og Frederikshåb havde vi mand over bord. Arne var sendt ud på forgrejerne for at overhale forsejlskøderne. Pludselig trådte han ved siden af perten og faldt i vandet. Han nåede at få fat i loglinen, og der blev øjeblikkelig kastet en redningskrans ud. Jollen blev hurtigt sat i vandet, og alle mand blev kaldt på dækket og brasede rundt. Det menes, at der kun gik 14 minutter, til han var om bord igen. Vi havde isfjelde i sigte, så han var forfærdeligt forkommen, og blev taget ind i kabyssen, hvor jeg blev sat til at frottere ham. 2. styrmand kom med en flaske snaps og forsøgte at få en i ham, men han kunne ikke synke den, hvilket han blev meget bebrejdet af matroserne.

Sidste havn var Frederikshåb, hvor vi lastede tørret fisk og tran i tønder. Her blev jeg sendt hen agter for at sætte kaptajn Nordhock i land med jollen. Han havde nogle instrumenter med, og vi opsøgte et sted, hvor vi kunne komme i land. Så valgte han en flad sten og anbragte et lille spejl, som han med et lille vaterpas og nogle stilleskruer indstillede vandret. Så fik jeg besked på, at jeg skulle skrive tidspunktet ned, når han fløjtede. Så begyndte han at måle solhøjden over denne kunstige horisont, og om bord aflæste 2. styrmand søuret, hver gang han fløjtede, og jeg nedskrev tiden og observationen. Nu ved jeg, at det han foretog, var at kontrollere søurets stand = dets afvigelse fra GMT. Da man

ikke havde radio, og altså ikke kunne få tidssignaler, måtte man benytte den gamle metode. Når man vidste, hvor man var, kunne man observere sin længde, og sammenligne med den korrekte længde. Fik man ved observationen den samme længde, var søurets visning korrekt, hvis ikke, fik man en længdeforskel, der kunne omregnes til tidsforskel, som så var søurets stand.

Den 12. maj kom vi hjem til København efter min første rejse, og jeg måtte afmønstre, da næste rejse var lovet til en anden, men atter var jeg heldig. Da jeg stod med min køjesæk på kajen, mødte jeg Ejnar Mikkelsen. Da han hørte, at jeg skulle afmønstres, havde han en snak med kapt. Nordhock, så gik han til skibsinspektøren, og da han kom tilbage, fik jeg besked på at melde mig hos kaptajn R. Tving på m/s DISKO. Jeg skulle være overkomplet dæksdreng med afgang 22. maj. Når DISKO kom hjem, skulle jeg mønstre som messedreng i GUSTAV HOLM, men så var det med hyre. Jeg skulle tjene penge. Jeg fik altså et par fridage og var hjemme i Næstved før min næste udmønstring.

M/S DISKO

Det blev en helt ny fornemmelse at sejle med et moderne passagermotorskib. Jeg skulle som dæksdreng passe matroserne med mad, rengøring etc., men der blev også givet mig mulighed for at kunne lære at styre et skib med styremaskine. Det var besætningen glade for. De ville gerne undvære deres rortørn. Der var et meget lille rat, da der jo var elektrisk styremaskine. Det var næsten en ferie.



M/S DISKO, bygget af Københavns Flydedok & Skibsværft i 1927 til Kongelige Grønlandske Handel. Her er skibet vist med dets oprindelige åbne bro, der senere blev ombygget og lukket.
(Foto: H&S)

The M/S DISKO, built by Københavns Flydedok & Skibsværft in 1927 for the Greenland Trade Department. Here the ship is portrayed with its original open bridge, which was later rebuilt and closed.

Dæksbesætningen var en herlig samling gode gamle sømænd. En bådsmand, en tømmermand, fire matroser, to letmatroser og en ungmand. De boede forude i hyggelige 2-mandskamre. Jeg boede henne agter i et stort lukaf til 16 mand. Det kaldtes araberlejen, og det var beregnet til bl.a. marinens menige, når de blev sendt op for at sejle med marinens skibe MÅGEN og andre inspektionsskibe, eller hvalfangeren

SONJAS besætning. Senere flyttede jeg i sygelukafet, nærmest på 1. Klasse.

På rejsen benyttede jeg tiden til at udspørge disse garvede søfolk om dette og hint, og de var meget villige til at svare. Bedst var det, når jeg serverede kaffe for den mand, der skulle afløse ved roret kl. 1500. Han skulle have sin kaffe mellem kl. 1430 og 1500. Så var vi jo kun os to i messen, og der kunne komme gode oplysnin-

ger. Vi havde et kort over Nordatlanten på skottet, hvor middagspositionen hver dag blev afsat. Jeg havde undret mig over, at linjen mellem Fair Hill og Kap Farvel ikke var en ret linje, men buede lidt opad. Jeg spurgte Anton, hvorfor man ikke styrede lige over Atlanten. Hans svar var: »Sådan har de s'gu altid gjort«. Det var min første forklaring på storcirkelsejlads.

Der var antageligt ikke last nok på kysten, for jeg husker, at vi på hjemrejsen anløb Ivigtut for at laste kryolit. Da vi lå ud for Ivigtut, blæste det stærkt, og vi gik derfor til Qunaqbugten og ankrede. Det var et godt sted med god holdebund, men DISKO, der næsten var tom, kastede sig meget i vindstødene. Da vejret tillod det, gik vi ind til Ivigtut. Fortøjningen der var noget særligt. Vi lod bagbords anker gå langt ude, så der var ca. 90 favne kæde ude. Så kom de særlige fortøjninger fra land, og styrbord anker blev koblet ud og kæden bragt i land. Hene agter var der lige så svære fortøjninger, dels fra land, dels vore egne. Årsagen var, at der ofte kommer nogle meget hårde vindstød, og mange skibe har lidt havari grundet for ringe fortøjninger.

Vi begyndte så at laste. En svær kran løftede tipvognene ud over skibet, og tippede dem, så kryolitten faldt de ca. 30 meter med et helvedes spektakel. Det blev Pinse, og et par dage blev der ikke arbejdet. Senere kom formanden om bord og tilbød at vise passagererne rundt på kryolitbruddet, og bådsmændene gav mig fri, så jeg kunne komme med. Det var interessant. Han forklarede, hvordan man sprængte kryolitten ud af væggene i den dybe mine, hvorfra den blev hentet op til de store dynger,

hvorfra vi lastede. Det var en kendt sag, at arbejderne i Ivigtut morede sig med at drikke søfolkene fulde. Alle varer var toldfri, og da søfolkene ikke var vant til sprut, var det en billig fornøjelse at drikke dem fulde, hvorefter de blev kørt på tipvogn til landgangen. Her blev de vippet af, så de kunne krybe det sidste stykke op ad landgangen.

Hjemrejsen blev meget urolig. Den tunge kryolit ligger jo helt nede i bunden, så skibet slingrede ustyrligt. Vi kom hurtigt frem, da vinden mest var agterind, men i Kattegat fik vi en svær storm, og det var en lettelse, da vi endelig havde Kronborg om styrbord og kom ind i Sundet og kunne i København fortøje i 10-meter bassinet, hvor jeg husker, at mor var på kajen for at modtage sin dreng.

DISKO's besætning holdt jeg forbindelse med i mange år. Særligt letmatrosen Mogens blev min gode ven, som jeg næste år sejlede sammen med, da han var matros i GUSTAV HOLM. Desværre fik han tuberkulose og var på sanatorium i lang tid, men han kom sig. Efter sine eksaminer var han styrmand i Svitser og blev senere lods i København, hvor jeg ofte mødte ham, når jeg var hjemme. Efter turen fik jeg nogle dage fri, før jeg mønstrede i GUSTAV HOLM.

GUSTAV HOLM

Jeg var ikke glad for at skulle mønstre som messedreng i GUSTAV HOLM. Der var en meget kedelig hovmester, men der var nogle fine officerer. Overstyrmanden var Jørgensen, som jeg havde været sammen med i DISKO, men ham kendte jeg kun som

Donnerprop. 2. styrmanden var en gammel marstaller, der selv havde ført skib, men som havde fået jobbet, da han var arbejdsløs, og han var en fornøjelig fyr, som ofte kaldte mig på broen for at styre. Af besætningen var bl.a. Johannes Valbjørn, der havde været messedreng i DISKO, men som nu var mønstret som letmatros. Matros var Otto Christiansen, der senere blev overfartsleder ved Storebælt. Vi havde en del passagerer. Bl.a. havde vi maleren Gitz Johansen og hans kone og en søn med. De skulle overvintre i Angmagssalik, hvor Gitz malede typer af de indfødte. Vi havde også en lærerinde med til præstens børn. Jeg husker hun hed Kamma Nietzsche.

GUSTAV HOLM var altså passagerskib, men i så lille et skib er alle så nær, at man kommer i snak med hinanden ikke mindst, når der om aftenen blev lavet kaffe på den store kande. Så dukkede alle op med en kop agten for kabyssen, og så gik snakken. Det kunne være om alle emner. Passagererne var nysgerrige efter at vide noget om os, og vi sandelig også om dem.

En spændende passager var Poul Jensen. Han var flynavigatør, og han var sendt til Scoresbysund for at undersøge, om det ville være muligt at anlægge en flyveplads. Poul Jensens bror, Jørgen Jensen, også flynavigatør, blev senere en god ven af mig, og han har fortalt mig de nærmere omstændigheder.

I 1933 foretog Charles Lindberg og hans kone nogle flyvninger på både øst- og vestkysten af Grønland for at undersøge, hvor der kunne dannes flyvepladser. Imperial Airways og Pan American Airways var

begyndt at interessere sig for en mulig transatlantisk post- og passagerrute. Man henvendte sig til Danmark, og to flynavigatører blev udvalgt, en til Vestkysten og en til Østkysten, hvor de skulle vurdere mulighederne for at anlægge landingspladser.

Poul Jensen skulle overvintre i Scoresbysund og give sin vurdering.

Det var fornøjeligt at høre på hans forskellige historier om flyvning og meteorologi. I min dagbog står der, at han lærte mig noget om flyvernavigation. Det har nok været noget overfladisk, men tænk, at han således underholdt messedrengen. Jeg husker imidlertid, at han mente, at hvis man havde oplysning om vejret inden for områder med 100 kilometer afstand, ville man let kunne forudsige vejret for mange dage forud. Poul Jensen døde i 1990-erne. Han havde nok ændret det synspunkt.

Vi havde en gris med til Angmagssalik, og jeg havde fået besked på, at alle madrester skulle gives til Sofus, som grisen kom til at hedde. Den var anbragt på lugen lige agten for kabyssen og kokkens og mit kammer. En dag, da jeg var færdig med opvasken efter middagen, smed jeg nogle madrester ind til Sofus, og så lagde jeg mig på køjen. Lidt efter kom der nogle besynderlige lyde fra Sofus. Der havde været en konservesdåse med i det, jeg smed ind til ham, og den havde han nu fået på trynen. Det blev nødvendigt at hente hjælp fra maskinmesteren, der med en blikksaks fik Sofuses grynten til at lyde normalt.

Rejsen forløb godt, og efter nogle svære manøvrer kom vi gennem storisen og anløb Scoresbysund, hvor vi lossede og landsatte passagererne. Vi havde haft for-

bindelse med s/s GODTHÅB, som var chartret til marinen. Den havde haft problemer og siddet fast i isen, men den var nu kommet fri. Disse østkystrejser kunne kun udføres fra juni til august, da vi skulle gennem storisen, der strækker sig hele vejen langs Østkysten og som først åbner i juni/juli. Da dette ikke var ufarligt, hvis isen skruede, var der et særtillæg på 75,- kroner, som jeg købte mit første sæt tøj for.

Efter tre dage afsejlede vi, men grundet storm lagde vi os stille i storisen. Det er meget farligt at komme i iskanten, når det stormer, og isen kværner mod skibet. Da det flovede, kom vi hurtigt i frit vand og fortsatte sydover, hvor vi passerede GERTRUD RASK, som avancerede langsomt inde i storisen på vej mod Scoresbysund.

Efter fem dage ankom vi til Angmagssalik, hvor vi mødte den franske bark POURQUOI PAS. Nogle uniformerede søfolk fra dette skib hjalp os med at få fortøjningerne i land, og jeg husker min forbavelse, da jeg så, at den motorbåd, de benyttede, havde et helt nypudset rat, og dens også nypudsedde propel glimtede i vandet, når den snurrede. Dette skib ejedes af en fransk polarforsker, Monsieur Chacot. Næste år havde skibet den skæbne, at det i en voldsom storm forliste ud for Reykjavik. Kun en mand overlevede. Jeg hørte senere, at dette forlis chokerede to af officerernes koner. De mødtes i København, hvor de på en løbeseddel så: Grønlandsfarten ramt af forlis ved Island, kun en overlevende. De vidste begge, at vi med GUSTAV HOLM netop lå der i nærheden, men en opringning til KGH beroligede dem.

Der var megen selskabelighed i Angmags-

alik. Kolonibestyreren og hans kone, Magnus og Maren, var meget populære, og officererne var til middag hos dem. Nogle aftener var der dansemik om bord. En dag, da jeg sad på dækket og vaskede mit tøj, kom der en meget sød pige og tilbød at vaske for mig. Hun fik så noget brun sæbe og vaskede mit tøj. Bagefter fik jeg at vide, at denne pige havde haft hovedrollen i Knud Rasmussens film »Palos Brudéfærd«, og alligevel vaskede hun tøj for messepeter. Desværre døde hun om vinteren, da en influenzaepidemi ramte kolonien.

Da vi var udlosset, indtog vi 70 tons sten som ballast, og så begyndte hjemrejsen. Vi kom ret hurtigt gennem storisen, men så begyndte en slingrerejse. Ballasten der lå nederst i skibet gav voldsom slingerage. Jeg var ofte oppe og styre, og jeg var forbavset over, så godt dette skib styrede. Man skulle ikke røre rattet ret meget.

Da vi kom til København, blev jeg tilbudt jobbet som messedreng på DISKO. Det var ikke særligt tiltrækkende, men jeg kunne jo ikke sige nej. Det blev da også en forfærdentlig rejse. Vi havde mange passagerer, og vejret var meget vanskeligt med vestlige storme. Allerede da vi passerede Kronborg, blev passagererne søsyge, og det hæslige job med at tømme brækbakkerne for dem blev naturligvis mit. Brækbakkerne var nogle firkantede blikbakker med nogle beslag, så de kunne hænge over køjekanten. Jeg husker, at en af de gode gamle matroser hjalp mig ved at lade spulevandet løbe i sidegangen, så jeg kunne skylle der.

Vi havde dårligt vejr hele rejsen, ja endda orkanagtig storm, hvor en engelsk damper VARDOLIA forliste ikke langt fra vor posi-

tion. Sammen med 3 andre skibe søgte vi efter overlevende, men forgæves. Jeg glemmer ikke situationen, da kapt. Tving kom ned i salonen og meddelte, at man havde opgivet yderligere eftersøgning. Hele besætningen var druknet. Passagererne græd. Skibet havde været lastet med linolie, og da lugerne var knust, havde vandet sprængt skibet.

Vi havde i restaurationsafdelingen en uhørt lang arbejdstid. Koksmaten, Rasmus, og jeg blev purret kl 0430, og kl 5 skulle jeg servere kaffe både i maskinen og på broen. Hovmesteren lærte mig at servere i en serviet, hvorpå der stod en tallerken med en lille kaffekande, kop, smørrebrød, sukker og fløde. Man tog så de fire hjørner af servietten og holdt dem med den ene hånd, mens den anden hånd benyttedes til gelænderne på lejderne. Som far sagde: »En hånd til skibet og en til dig selv«. Det var også mit job at pudse kaptajnens og passagerernes sko, hvis de var stillet uden for kammeret. Ellers serverede jeg i officersmessen, hvor måltiderne fulgte officerernes vagter. Passagererne spiste frokost kl. 1100 og middag kl. 1700. Der var en god ordning, at personalet, hovmester, kok, koksmat, 3 stewardesser og jeg skulle spise, før vi serverede for andre. Derefter blev jeg i hvid uniformsjakke med guldknapper sendt op til kapt. Tving og skulle spørge, om jeg måtte ringe til spisning. Som regel fik jeg »Ja«, og så gik jeg med min lille gong-gong gennem gangene og ringede til spisning. Når den var overstået, var der opvask, og her var der fart på. Der var rigeligt varmt vand, og en opvasker skulle kunne holde tre i gang, der tørrede af og stil-

lede på plads. Om aftenen var der et lille måltid i salonen kl 2100, og så – endelig – havde vi alle fri og kunne begynde at vaske tøj og andre personlige sysler.

En morgen må jeg have set forfærdeligt ud, for da jeg kom på broen med kaffen til 1. Styrmand, Mikkell Muk, sagde han: »Du er jo søsyg« Det kunne jeg ikke nægte. Så sagde han: »Bruger du livrem«. Jeg sagde, at det gjorde jeg. Så kom det fra Mikkell: »Du skal faneme gå med seler. Livremmen presser jo lortet op gennem halsen på dig«. Det var første søsygemiddel, jeg har hørt af den slags, men det virker heller ikke.

Første anløb var Julianehåb, hvor besætningen selv måtte losse al lasten, da der ikke måtte komme nogen grønlænder om bord grundet skarlagensfeberepidemi. Matroserne måtte arbejde hver dag fra 0600 til 2100, men som min kammerat Mogens sagde: »Den giver godt med penge«.

Denne rejse var årets sidste, så næsten alle kolonierne blev besejlet med post og passagerer, og der blev arbejdet intenst i alle havne. Alle var interesserede i at komme hjemover. Jeg husker, at der to gange var biograf i salonen, og jeg fik lov til at se med. Jeg husker ikke meget fra hjemrejsen, men jeg havde et ekstra job, idet vi havde to færøske fiskere med hjem i sygelukafet. De var svært angrebne af tuberkulose og lå til køjs hele rejsen. Jeg er taknemmelig for vor koks gode vejledning. Han sagde, at hver gang, jeg hentede deres spisegrej, skulle jeg skolde det ude på dækket, før det blev taget ind til opvask. Vi havde en læge med, men han gik aldrig hen og så til dem. En aften kaldte den ene færing og bad mig

hente lægen. Han sad i rygesalonen og spillede kort, men han sagde bare, at jeg vel nok kunne se, at han ikke kunne gøre noget for de patienter. Jeg skulle bare give dem noget kondenseret mælk og dansk vand.

Hjemrejsen var naturligvis stormfuld, og det var hovedsageligt agter fra, så i min dagbog ser jeg, at søen ramte så højt som radiostationen, og ofte strømmede vand gennem gangene, ja helt ned i passagergangene. Jeg beundrede kok og koksmat, at de kunne arbejde i dette vejr, men selv gule ærter og flæsk med desserten pandekager klarede de. Disse pandekager var et skuespil. Kokken og koksmaten havde hver en lille dåse med smeltet smør, og så havde de hver to små pander på komfuret. Så hældte de en smule smør på panden og derefter et mål dej. Så gik de hen til halvdøren og tog et drag af deres cigaret, så tilbage, hvor de vendte pandekagerne i luften, så hen til cigaretten, et drag og så tilbage og smide pandekagen op i en stak, og så forfra. Når stakken nåede en vis højde dinglede den med skibets bevægelser. De kunne deres kram.

Det var glædelig, da vi endelig i begyndelsen af december fik Kronborg om styrbord igen. Efter noget opklaring til oplægning af skibet, blev jeg afmønstret, og jeg husker Mikkell Muks formaning, da han afregnede mig. Der var jo mere end 100 kroner i 10-kronesedler, og hver seddel blev gennemlyst af hans lampe, før han gav mig dem med ordene: »Tag lige hjem, og hold dig fra værtshuse«. Det gjorde jeg så. Jeg holdt jul hjemme, og i januar brændte Kählers fabrik, hvor min far arbejdede, og

jeg fik arbejde med oprydning. Men allerede i slutningen af februar kom der kort fra K.G.H., at jeg skulle møde som dæksdreng i GUSTAV HOLM.

Dæksdreng i GUSTAV HOLM

Det blev jeg glad for. Jeg kunne godt lide den gamle skude. Vi boede i et 6-mands lukaf i et dækshus, hvor fokkemasten gik ned igennem, og rundt om masten var bordet anbragt. I hver side var der en over- og en underkøje, og på agterparten også en under- og en overkøje. På forpart af bordet havde vi en lille hylde med en rejsegrammofon, og vi splejsede til at købe plader og grammofonstifter. Utroligt, at denne maskine kunne spille, selv i dårligt vejr, og den blev bl.a. brugt til at purre frivagten med. Bådsmanden og tømreren boede i tomandskammer i styrbords side, ligesom donkeymanden og fyrbøderen i bagbords side. På agterpart af dækshuset lå kabyssen og et kammer til kok og messedreng, hvor jeg selv havde boet året før.

Vi riggede til, og den 21/3 afsejlede vi og fik en meget hurtig rejse til Kap Farvel, hvor vi fik en orkanagtig storm, og vi lå underdrejet i tre døgn. Da vi jo var udvalgt skib, der skulle sende meteorologiske observationer, var som nævnt i styrehuset anbragt en barograf, som fortløbende kunne skrive lufttrykket. Det var interessant at kigge på det, når vi i den høje sø gik op og ned. Vi kunne se lufttrykket forandre sig fra søens top til dens bund.

En morgen, hvor vi skulle afløse kl 0400, kom jeg ud på dækket i læ side. Donkeymanden var lige blevet afløst og havde som sædvanligt ikke meget tøj på. Han stod nu

på dækslasten og bad mig om at bære ham hen til halvdøren. Jeg tog ham på skulderen, og jeg nåede lige at sætte ham ind ad den læ halvdør, da styrmanden råbte: »den brækker«. En voldsom sø smadrede luv dør til lukafet og bordfyldte, så jeg blev slået ud til skanseklædningen, hvor jeg tik tag i et vinkeljern. Jeg tabte vejret, men blev pludselig halet op. Det var 2. styrmand G. Hansen, der reddede mig.

Pludselig hørte jeg tømreren råbe, at der var brand i de tøn timer, vi havde som dækslast, og det kunne jo have været katastrofalt, da nogle af tøn timerne indeholdt benz in. Det viste sig, at det var en af redningskransenes nødblus, der var blevet aktiveret, da skibet bordfyldte. Ved nogle af kransene var der surret en dåse med noget jeg mener var karbid. Hvis dåsen blev åbnet, antændte den.

Vi begyndte nu at bære alt fra bestiklukafet og lukafet hen agter, da der var fare for, at dækshuset og broen kunne gå over bord, hvis en sådan sø ramte en gang mere. Vi havde passagerer med, og jeg husker, messedrengen fortalte, at fru en troede, vor sidste time var kommet. Da vi fik frivagt kl 0800, skulle vi spise i messen agter, da lukafet flød i vand. Kapt. Rosfeldt gav snaps til frokosten – min første snaps.

Det var dejligt at få noget mad, men pludselig lød det fra dækket, hvor man var ved at sætte stormmesanen, at det var blevet helt stille. Der blev nogen panik. Man mente, at vi var i øjet af resten af en tropisk cykl on, og alle mand blev kaldt på dækket klar ved braserne. Man var bange for, at stormen kunne komme igen fra den anden side, men uforklarligt fortsatte den vind-

stille situation. Vi begyndte snart atter at sejle. Maskinen blev sat i gang, og det var en fantastisk sejlads op og ned ad de voldsomme dønninger, som stormen havde frembragt. Den voldsomme sø blev fremkaldt af stormen, fordi den var imod Golfstrømmen.

Vi anløb kun Frederikshåb den rejse, og den 2. maj var vi hjemme og begyndte at gøre klar til næste rejse. Jeg havde et par fridage, hvor jeg var hjemme og deltog i rejsegildet på Kählers fabrik, der var blevet genopbygget efter branden. Den 12. maj afsejlede vi, og denne rejse havde vi et hydroplan med, der var anbragt på et stort træstillads henne agter. Vi havde en lang stålbom ved mesanmasten til at søsætte og ombordtage flyet. Bommens stilling kunne reguleres ved at føre en wire hen til stormastens dampspil. Vi løftede og sænkede flyet med håndspil. Flyet skulle bruges i Holsteinsborg, og jeg husker en del uro hos grønlænderne, da vi havde søsat den. Den skulle jo varmes op, så man lod den sejle rundt det meste af en time. Så begyndte grønlænderne at hyle, og med dem også alle koloniens hunde, men da flyet pludselig steg til vejrs, blev alle stille.

Vi havde først anløbet Færingehavnen, hvor vi bl.a. lossede en kirke. Medens vi lå der, fik vi en voldsom storm, og losningen blev indstillet. Jeg var sendt til vejrs for at vaske foremærs. Pludselig så jeg langt mod syd to både på vej mod os. Jeg havde aldrig set så hurtig roning, men det var færing er, der med deres smalle årer tager hurtige tag. Jeg varskoede 2. styrmand, der kom på broen og tog en kikkert, og så skete der noget. Kokken og hovmesteren skyndte sig

at lave noget vandgrød, som næsten stod klar, da færingerne kom om bord, og denne omtanke gjorde lykke. De var slemt forkomne og sultne. Jeg fik senere færingernes historie. Deres skib var slået til vrag ved Kap Farvel, men de havde klaret sig ind bag en ø, og medens den halve besætning holdt skibet flydende på pumpen, tog den anden del så meget tøj på, de kunne. Så skiftede man, og da alle var klar, roede man fra skibet, der hurtigt sank. Jeg mener skibet hed GODTHÅB.

Færingerne forblev i Færingehavnen og hjalp nu til med at bygge kirken, og det blev så besluttet, at vi skulle anløbe Færingehavnen efter Holsteinsborg og have færingerne med på hjemrejsen. Det var med disse ekstra folk om bord nødvendigt, at vi fyldte ferskvand, og det job blev mit sammen med jungmanden. Alle grønlandsskibene var udstyret til selv at kunne fylde vand på Grønland. Vi havde en stor sejldugssæk, der var syet, så den lige passede i storbåden. Vi havde også en sejldugsslange med i båden, og vi roede så ind til en elv, hvor vi anbragte slangen, så vandet kunne løbe om bord.

Rejsen gik fint, og en morgen så vi Færøerne. Jeg var til rors, da vi passerede sydspidsen, og jeg undrede mig meget over, at vi næsten ikke avancerede. Det var næsten stille, så vi gik for maskinen alene, hvilket kunne give ca. 5 knob. Der går jo meget stærk strøm rundt om øerne, og da den vendte, kom vi hurtigt til Trangisvåg, hvor færingerne blev landsat. Kort tid senere var vi hjemme i København og begyndte at gøre klar til Lauge Koch-ekspedition, men der blev også tid til en tur hjem.

Lauge Koch-ekspeditionerne

Lauge Koch-ekspeditionerne med GUSTAV HOLM til Nordøstgrønland var noget særligt. Der var som regel afsejling i juni, og da man på disse rejser kunne risikere at måtte overvintre, blev der stuvet overvintringsproviant i hele agterlasten. I bunden kom der først kul, som blev trimmet til et plant lag, hvorpå der blev lagt planker, som skulle bruges til at dække skibet ved eventuel overvintring. På plankerne lastedes kasser, sække og andet gods. Hver kolli var mærket med sit indhold, og her var både uldtøj, bukser, sweatere, sokker, huer og overtøj, våben og ammunition.

Provianten var hovedsageligt fra Beauvais Konservesfabrik. Der var saltsmør, henkogt kød, henkogt frugt, frugtsaft og anden konserves. Naturligvis var der mange sække med mel, gryn, ærter og bønner, og til videnskabsmændenes ture på kysten var der lejrkasser. Det var nogle fine små trækasser ca. 60 x 30 x 20 cm, hvori der var mad til en mand i 7 dage. Kasserne kunne derefter benyttes til at hjembringe, hvad man havde fundet. Der var også medicin, for vi havde jo læge om bord, og dette blev nok redningen for to af os menige. En letmatros havde fået blodforgiftning i en hånd og blev opereret af læge Aage Gilbert, der også snittede en byld i mit ene øre – antageligt fra en forfrysning. Vi holdt forbindelse med denne herlige mand til hans død i 2002.

På rejsen fra København til Østkysten anløb vi altid Akureyri for at få frisk proviant, og vi tog 4 heste og hø om bord, så skibet lignede en tremastet bondegård. Da vi

i 1936 skulle have hestene om bord, lå skibet og slingrede lidt ved kajen, så hestene ville ikke op ad den sliske, vi havde lagt. Jeg holdt den ene af hestene nede på kajen, og så fik jeg den ide at løbe en tur med den ved grimen, og da vi var ved slisken, drejede jeg og førte hesten op. Så kom de andre efter. Den ide fik jeg en stor cigar for. Hestene var ofte søsyge. Det var morsomt at se, når vi skulle losse hestene. De blev anbragt i et sejldugsslæng, løftet op og ført ud over skibssiden, hvor de skulle ned på en platform anbragt på de to sammensurrede redningsbåde. Når de første gang landede, sank de sammen, men når vi så løftede dem en gang, så støttede de på benene. De var for øvrigt helt vilde, når de kom i land.

Dr. Lauge Koch rejste til Island med DFDS-damperen og kom så om bord, hvorefter rejsen kunne fortsættes. Jeg nåede at komme med på en udflugt, som var arrangeret af nogle unge ekspeditionsdeltagere. De lejede en bil, hvor vi kunne være 5 mand, og vi var ved Mygvatten og et af de store vandfald, vist nok Godafoss. Noget særligt var det at besøge et såkaldt månelandskab, hvilket var resten efter vulkansk udbrud og en »skov«, hvor de besværgende ragede højt op over træerne.

Der var mange konkurrencer, bl.a. hvem observerede den første is?, eller hvem så den første isbjørn? Præmien var en flaske eller en dåse W.Ø.Larsen-cigarer. Sejladsen gennem storisen var ofte besværlig. Ofte var kapt. Rosfeldt oppe i en tønne på stormasten, hvorfra han kunne observere sprækker i isen. Så gik man ind i denne med langsom fart, som øgedes, når isen gav

efter. Rorets stilling betød meget, og med de korte stykker, vi avancerede blev roret ofte skiftet fra borde til borde. Man kunne gå til rors i stortrøje, men komme ned i skjorteærmer. Der var 16 omdrejninger fra borde til borde.

Der var hele tiden vagt ved ror og skrue, for ofte måtte man bakke og tage »tilløb«. Så havde kokken bare med at passe på sovsen, for når vi ramte isen, rystede skibet stærkt. GUSTAV HOLM var et meget stærkt skib, der i sin tid blev bygget til at fragte kryolit under navnet FOX 2. Klædning, ishud, spanter og garnering gav en tykkelse af egetræ på 82 cm. Desuden var der nogle håndsmedede jernforstærkninger i lasten. På boven var der jernskinner, som skånede træet under sejlads i isen. Med mellemrum blev der, når skibet var oplagt, taget prøver af det egetræ, som skibet var bygget af. Unge studerende fra Landbohøjskolen mødte op med håndboremaskiner og små kuverter, hvori de anbragte de spåner, de borede ud, og de afmærkede hvorfra i skibets klædning.

Der var mange internationale videnskabsmænd med på Lauge Kochs ekspeditioner. Der var østrigere, svejtsere, estlændere, svenskere og nordmænd, så også vore sprogkundskaber fik vi brug for. Man omgik hinanden meget frit - sømænd og videnskabsmænd imellem – ikke mindst om aftenen, når der var kaffe på den store kande agten for kabyssen. Denne rejse havde vi et hundespand med. Hundene var anbragt mellem dækslasten, men en dag fik en af hvalpene en pote i klemme og da moderen så, at et stykke af poten var løst, bed den det af. Hvalpen blev alles kæledække.

Vi havde også det lille fly med, som vi havde haft med til Holsteinsborg. Det havde tre mands besætning, en pilot, en telegrafist og en mekaniker. Flyet blev benyttet til at rekognoscere issituationen, så tit det var muligt, men det var risikabelt. Der skulle jo være klart vand til den at starte på, og hvis det lukkede til, medens den var i luften, så havde man jo problemer med at lande igen på vandet.

Vi besejlede i 1936 bl.a. Scoresbysund, Ellaø, Moskusfjord, Nordfjord, Narhval-sund, Dozen Fjord, Vinterøerne, Eskimo-næs, Sandodden, Hvalrosodden og Hochstetter Forland. De fleste steder var der kun en enkelt eller to mand, nogle som fangst-mænd, andre observatører og politimyn-dighed. Konflikten med Norge var nu over-stået, og Danmark havde vundet sin ret til at besidde Nordøstgrønland

I nærheden af Eskimonæs var Dr. Gilberg taget ud for at udforske en boplads, og han skulle hentes. Der kom besked, at vi skulle to mand med Dr. Koch i motorbåden. Jeg meldte mig sammen med Johannes Valbjørn, og om aftenen sejlede vi. Det var en oplevelse, for Koch fortalte, medens vi sejlede. Johannes spurgte, om der nogensin-de var fundet guld på kysten. Koch svarede, at det var der, men man havde ikke planer om at udvinde det. Årsagen var, at så ville der bare komme andre og stjæle det fra os. Som han sagde: »Husk vi er en lille nati-on«.

Det var bl.a. på sådan en tur, jeg kom til at anerkende Koch som en fremragende leder. Vi havde det fuldstændigt frit i hans nærhed. Turen hjem med Gilberg var meget spændende, da han havde fundet

adskillige sager, som han diskuterede med Koch, og vi lyttede spændt, medens vi sørgede for kaffe og natmadder. Et andet fint træk var, da jeg om vinteren var hjemme, og Koch skulle holde foredrag for Sønderjysk Forening i Næstved. Han havde fået øje på mig i salen, og i pausen kom han hen og stak på næven til stor glæde for min mor.

Vi anløb også Akureyri på rejsen hjem, hvor Lauge Koch »lejede« hele biografen. I nærheden af, hvor vi fortøjede, var der et sted, hvor der blev landet sild, og ved et meget langt bord stod kvinder og gjorde dem i stand til nedsaltning. Det foregik med en saks, der havde et udsnit, så kun hoved og indvolde blev taget af silden. Så blev den lagt i tønder, og efter hvert lag strøede de salt, så det lå jævnt. Lauge Koch købte en stor dåse kryddersild til hver mand om bord, og jeg husker, at den gjorde lykke derhjemme.

Da vi kom hjem efter ekspeditionen tog jeg hyre på DFDS' s/s RHONE, som gik i fast fart med eksportvarer København, Odense, Århus, Ålborg, Leith. Efter losning lastede vi kul og returnerede til Kbh., men jeg kunne ikke lide denne fart, så jeg afmønstrede i december og holdt jul hjemme. Kort efter jul fik jeg hyre på en lille evert GRETHE af Nakskov, hvormed vi kun nåede at lave én rejse fra Kalundborg til Tårs i Nakskovfjorden med kunstgødning. Så kom der frost, og vi måtte gå ind til Nakskov, hvor vi frøs inde.

Det var en sær oplevelse i GRETHE, hvor vi kun var skipperen og mig. Han kaldte mig for øvrigt »Styrmand«. Almindeligvis havde han sin kone med. Hun var tysker,



Losning af varer ved Thulebopladsen fra en af SVÆRDFISKENS både i 1939.

*Discharging general stores for the Thule colony in 1939 from one of the boats of the SVÆRDFISKEN.
(Photo DMM)*

fra Lübeck, men da hendes mor døde, rejste hun hjem til begravelse, og derfor måtte han antage mig. Jeg mønstrede i Næstved på 35.- kroner om måneden. Vi havde det ganske godt sammen, da jeg fik lært hans dialekt. Han lå i den styrbord køje, jeg i den bagbord. Der var højest et par kvadratmeter dørklads. En kakkelovn blev også benyttet til at lave mad på. Frokosten var rugbrød med margarine, spegepølse, ost og te. Middagsmad meget spartansk,

men kunne også om søndagen blive noget så fint som marstallertorsk. Det var kogt torsk med kartofler og stegte flæsketerninger. Kartofflerne var frosne, og jeg husker, at de smagte sødt.

En morsom situation opstod, da min mor sendte brev, at jeg skulle til KGH. Skipperen havde det problem, at han ikke havde penge til at afregne mig. Han måtte låne af en broder, der var bogholder i sukkerfabrikken. Da skipperen skulle udregne mit

tilgodehavende, sagde han:» Ja, du skulle jo have 35,- kr. om måneden, men det kan jo ikke deles. Hvis vi nu siger 30,- kr., så er det en krone om dagen«. Den gik jeg med på. Så kom det: »Men vi har jo ligget stille, og så er det halv hyre – altså 50 øre om dagen«. Jeg godtog afregningen, og vi skiltes som venner.

1937-rejserne til Grønland

Første rejse i 1937 gik til Vestgrønland, men anden rejse gik til Sydøstkysten, en lille plads, der hed Skjoldungen, som var så dårligt kortlagt, at vi måtte lodde os ind til ankerpladsen. Motorbåden var sat i vandet, og 2. styrmand og bådsen sejlede foran gamle GUSTAV HOLM og rapporterede deres lodskud. Fra Skjoldungen skulle der med det lille fly foretages en kortlægning af Grønland mellem Angmagsalik og Kap Farvel. Den ene dag skulle man flyve fra Skjoldungen til Kap Farvel og tilbage, den næste dag fra Skjoldungen til Angmagsalik og tilbage.

På turen blev kysten filmet fra en bestemt højde, og der var hele tiden radiokontakt mellem fly og skib. Det lykkedes kun at flyve den ene tur. Efter denne flyvning skulle flyet have et såkaldt 10-timers eftersyn, men ved dette opdagede man en fejl, og da man ikke havde en reservedel til at reparere med, måtte operationen opgives. Fotografen havde et telt med, som blev rejst i land og indrettet til mørkekammer. Han var en flink fyr, der gerne fremkaldte og kopierede vore amatørfotos.

Vi havde på denne rejse også kapt. Ejnar Mikkelsen og tre tandlæger med. Sidst-

nævnte skulle foretage undersøgelse af de indfødtes tænder. En søndag var Arne og jeg i land, hvor vi fandt resterne af en bo-plads, som vi delvis udgravede. Jeg fandt bl.a. et drikkekar af træ og en dukke, hvor arme og ben havde været fæstet med snor, så de kunne bevæges. Da vi kom om bord gik vi glædestrålende til kaptajn Ejnar Mikkelsen. Vi viste ham vore fund, men så fik vi alle tiders skideballe. Om vi troede, vi var arkæologer? Sådanne ting skulle man fane-me holde fingrene fra. Han modtog dog fundene, som vel er endt på Nationalmuse-et.

En dag ankom Janus Sørensen med det lille geodætskib QIVIOK. Jeg har en fornemmelse af, at han og kapt. Rosfeldt ikke kunne sammen, for han holdt sig i sit lille fartøj. Arne og jeg var inviteret om bord og fik kaffe. Det var et dejligt lille skib, som havde været brugt til kortlægning, hvilket Janus fortalte om.

Efter Skjoldungen gik vi til et udsted lidt syd for Angmagsalik, hvor vi skulle losse en kirke. Jeg mener stedet hed Ikatek, men da der lå et stort isfjeld uden for stedet og spærrede, måtte vi opgive, og vi blev dirigeret til Angmagssalik. Kirken blev så losset i alle egnens konebåde, og den sidste båd havde alteret stående oven på den øvrige last af brædder og andet byggemateriale.

Efter Angmagssalik gik vi til Isafjord på Island, hvor vi søsatte flyet, som senere skulle afhentes af et af marinens skibe. Derefter gik vi til Akureiri og gjorde klar til ekspeditionen til Nordøstgrønland. Vi mødte imidlertid meget svær is og meget store isflager, så det blev opgiver at komme nord-på.

Efter nogen korrespondance med den danske regering blev det bestemt, at vi skulle bygge den medbragte overvintringsstation i en lille bugt i Scoresbysundfjorden, som kom til at hedde GURREHOLM opkaldt efter Bryde Nielsens villa i Nordsjælland. Før vi begyndte hjemturen, gik vi ind til Scoresbysund, hvor vi mødte GERTRUD RASK, som tog post med for os, da den skulle gå direkte hjem.

Da vi skulle afsejle, skulle der salutes, og styrmand Donnerprop skød med riffel. I land ville man benytte signalkanonnen ved flagstangen i kolonien, og telegrafisten skulle betjene den. Vi hørte et mægtigt brag, men da vor telegrafist senere prøvede at få forbindelse med land, var der intet svar. Først mange dage senere svarede man derinde fra. Telegrafisten havde kommet for megen krudt i kanonen, så han havde fået flået tøjet af, og var også blevet forbrændt, så han i lang tid ikke kunne betjene sin radiostation.

Kort efter afsejlingen kom vi til at sidde fast i isen, og vi blev ført langs kysten ind i fjorden uden at kunne bruge skrue eller ror. Om formiddagen den 9. september blev der varskoet: »Alle mand på dæk«. Vi blev af strømmen sat ned mod et kæmpe isfjeld, der var strandet. Vi kunne se, hvordan storisen blev skruet op ad siderne på fjeldet, og der var fare for, at vi ville blive knust. Til alt held blev vi ført udenom, men kun nogle få meter, og der blev åndet lettet op. Var skibet blevet knust, havde der ikke været nogen redning, da strømmen var usædvanlig stærk, antageligt ca. 3 til 4 knob. Vi så senere flere store isfjelde, der var strandet,

og hvor storisen blev trængt op ad siden med stort spektakel. Den 9. september var i øvrigt Gilberts fødselsdag, som blev behørigt fejret med flasker og cigarer.

Mens vi sat fast i isen arrangerede Dr. Gilbert bl.a. tovtrækning. Ekspeditionsfolkene imod besætningen. Første omgang vandt ekspeditionsfolkene, men så dirigerede bådsen, at vi skulle hale i ryk, som vi plejede, når vi strakte sejl. Så vandt vi en flaske brændevin med det resultat, at nogle få blev stærkt berusede.

Den 15. sept. skød Koch en isbjørn, som han knuste hovedet på og spiste hjernen. Det var vist en slags demonstration af, hvad han tidligere havde måtte gøre på sine rejser, men det blev kritiseret af ekspeditionsfolkene, og Koch havde det ikke godt, da Gilbert havde undersøgt bjørnen og fundet, at den havde haft tuberkulose.

Vi blev til alt held ført ud på Scoresbysundfjordens sydside, og efter ca. 14 dage kom vi fri af storisen og kunne sejle til Akureyri, hvor Lauge Koch fejrede os ved som året før at leje hele biografen. Der lå nogle finske trawlere i havnen, og en nat var der vildt slagsmål, hvor besætningen sloges med skipper og styrmand. Det var ikke med de bare næver, men med knive, og blodet flød på kajen dagen efter. Politiet havde forsøgt at skille parterne, men da de også blev truet med knive, overlod de finnerne til at slås færdig.

Vi havde en meget urolig hjemrejse, og det var en bedrift, at skibslægen kunne operere Børge Andersen og mig. Han måtte da også have assistance af 2. styrmand til Børges blodforgiftning. Jeg husker, at Børge blev bedøvet med æter, og efter operati-

onen fik han dræn indlagt i hånden. Min operation af en meget stor byld på det ene øre var noget lettere, Men 2. styrmand måtte holde på lægen medens han skar. Jeg husker en velsignet lettelse, da han skar, men ikke mindst, da jeg bagefter fik et meget stort glas portvin.

1938 om bord på SVÆRDFISKEN

I begyndelsen af marts kom der besked, at jeg blev antaget til noget skibsmandsarbejde på GERTRUD RASK. Vi klædte alle vantene, og det var noget med finsk tjære, så endnu en gang blev man spurgt af folk, hvorfor hænderne så sorte ud. Man fik altid at vide, at margarine kunne altid tage tjæren af hænderne, men vi, der havde arbejdet med det hele dagen, kunne sandelig ikke. Så mønstrede jeg i SVÆRDFISKEN, denne gang som letmatros.

I 1938 blev det to rejser med SVÆRDFISKEN. Første rejse Vestgrønland retur. Vi skulle losse solarolie i Godhavn, men vi kom til at forstøje til iskanten, og så blev alle tønderne losset til hundeslæder. Vi havde en del morskab af at kaste madrester ned til hundene med det resultat, at deres skagler blev indfiltret i hinanden.

Anden rejse blev spændende. Egentlig skulle vi have besejlet Vestkysten med kul, Men K.G.H. havde overtaget Thulestationen, og man havde bestemt, at skonnerten FYLLA skulle besejle Thule. Det stod dog hurtigt klart, at dette skib var for lille, da der var megen last og mange passagerer, og derfor skulle vi besejle Thule. Der blev megen travlhed, for vi skulle bygge køjer til 12-14 passagerer. Vi byggede et kammer i forparten af lastrummet med nogle primi-

tive køjer. Man spiste i salonen i hold, og det gik ganske udmærket. Dr. Aage Gilberg, som jeg havde været to gange sammen med på Østkysten, var blevet gift med sin Lisbeth, og de skulle overvintre i Thule, som Verdens nordligste lægepar, hvilket han senere skrev en bog om.

Vi havde også en tysker med, og vi blev hurtigt enige om, at han var spion, for han fotograferede hver gang, vi havde kending af kysten. Som såkaldt islods havde vi Knud Rasmussens skipper ved navn Kap York Peter, men han og kapt. Nordhock kunne ikke godt sammen. Mellem Upernavik og Thule havde vi en sær oplevelse. Pludselig lynede det inde over land, og jeg husker, at kapt. Nordhock sagde, at det nok måtte forskrække Thuleboerne, for det var meget, meget sjældent, der var tordenvejr på dette sted.

En anden oplevelse på denne tur var, at Lisbeth holdt fødselsdag, men hun var søsyg. Hovmesteren havde lavet en fin lagkage, men Lisbeth ville ikke ned i salonen og »nyde den«. Så fik Gilberg den ide, at hun skulle styre, og jeg skulle så spise hendes kage. Noget af denne lille scene blev optaget på smalfilm, og både min senere kone og vor datter Dorte så den, da vi besøgte Gilberg på en ferie i 1950-erne. De kunne ikke kende letmatrosen med sixpence og stortrøje, som vi jo optrådte i på den tid.

Thuleboerne var en dejlig oplevelse. De var glade og hjælpsomme, men under losningen opstod der et problem. Da den nye kolonibestyrer oplyste priserne på de varer, der kom i butikken, så ville de ikke losse. De sagde, at så ville de bare om vinteren tage over til Ellesmere Island, der var



HMS ENTERPRISE ligger stoppet for at undersøge SVÆRDFISKEN nord for Skotland i oktober 1939. (Foto forfatteren)

The HMS ENTERPRISE has stopped to investigate the SVÆRDFISKEN north of Scotland in October 1939. (Author's photo)

alt billigere. Jeg ved ikke, hvordan striden blev bilagt, men vi fik da losset vor last, og vi besejlede de andre små udsteder, Saviksevik, Nekre og Kap York, hvor Gilberg kunne se beboernes tilstand. Et sted skulle han trække en tand ud på en beboer, og jeg blev udvalgt til at fotografere det billede, der er i hans bog »Verdens nordligste læge«. Jeg blev meget fine venner med Pea-

ry's søn Kalepaluk, som forærede mig en hvalrostand og et hundeskind.

På en fridag besteg et par kammerater og jeg Thulefjeldet, hvor vi blev fotograferet ved varden på toppen. Det var spændende at se vores »store« skib så lille deroppe fra. Når jeg tænker tilbage, så var SVÆRDFISKEN lille, og den kunne have stået på dækket af de tankskibe, jeg senere førte.

Jeg husker ikke efteråret, men vi har nok lastet noget på Vestkysten. Vi var i Danmark, så jeg kunne være med til at fejre fars fødselsdag 24. oktober og kort derefter mønstrede jeg i s/s BROHOLM, hvormed vi gjorde en rejse fra Nordeuropa til Middelhavet og Levanten.

Sidste år før krigen - SVÆRDFISKEN 1939

Tilbage i SVÆRDFISKEN i foråret 1939 gjorde vi en rejse med solarolie til Vestgrønland, og senere lastede vi til Thule, hvor gensynsglæden var stor både hos Gilberg-familien og eskimoerne. På denne rejse havde vi ikke Kap-York-Petersen med. Vi medbragte imidlertid Van Hauen-ekspeditionen, men den blev delvis opgivet. Vi kunne ikke komme så langt nordud, som man havde planlagt, og deres overvintringshus blev vist bygget i Saviksevik. Vi deltog i bygningen af huset, og rejsegildet var interessant. Van Hauen havde medbragt fine kager i hermetisk lukkede blikdåser, og skibet leverede kakao, som jeg måtte bringe i land i jollen. Da der var en del sø, var det et problem at få gryderne i land, uden kakaoen skvulpede over. Det var festligt at se eskimoernes ansigter, da de så kagerne.

På hjemrejsen var Gilberg og hans kone med, da de var blevet afløst af en ny læge. Jeg husker, at de stod og græd henne agter, da vi sejlede. De blev sat i land i Umanak, hvor vi alle fik det forfærdelige budskab, at krigen var brudt ud. Vi blev sat til at male neutralitetsmærker på siden. Som en gammel grønlander udtalte det: »Danmark, mange kanoner, meget dårligt«. Kapt. Nordhock, der jo havde oplevet første verdenskrig, satte os i gang med at lave en

tømmerflåde af tøndes og plankedæk, hvorpå vi anbragte kogegrej, pilkegrej, nødraketter m.m. Desværre viste det sig, da vi kom hjem, at flåden ikke var stabil. Der skulle ikke have været tøndes i midten.

På rejsen hjem blev vi nord for Skotland stoppet af et engelsk krigsskib ENTERPRISE, men vi fik lov at fortsætte. Vi tog lods ved Norges Vestkyst og gik indenskrærs, til vi var i Skagerak. Da vi om natten skulle krydse Skagerrak, fik vi skorstensbrand, som må have været synlig mange sømil bort. Da vi passerede Skagen hørte kapt. Nordhock i radioen, at s/s VENDIA var blevet torpederet i en position ca. 15 – 20 sømil fra vor position. 11 mand omkommet.

Hjemkommet til København riggede vi af, og vi afmønstrede. En anden letmatros, Mogens, og jeg rejste hjem sammen. Han var søn af en skolelærer i Herlufmagle lidt nord for Næstved. Vi havde jo hørt om, at man fik 300% på hyren, hvis man sejlede på England, og vi var enige om, at kom der et skib til Næstved, som skulle på en sådan rejse, så ville vi tage den sammen. En dag var jeg i København for at ordne noget med mit forbund. Da jeg kom hjem om aftenen, lå der en seddel i entreen fra min mor. Der stod, at Mogens var taget med s/s JÆGERSBORG. Jeg skulle have været med som matros, og jeg ærgrede mig. Tre dage senere var s/s JÆGERSBORG forsidestof på aviserne. Den var sænket i Nordsøen. Alle mand omkom.

Få dage senere kom der kort fra Grønlandske Handel, at jeg skulle møde om bord i GUSTAV HOLM, der var udtaget til at ligge som Søndre Vagtskib ved Drogden, hvor der lå et minefelt, som var styret fra



Barkasse fra HMS ENTERPRISE, der i september 1939 nord for Skotland stoppede SVÆRDFISKEN undervejs fra Grønland til København. (Foto forfatteren)

The launch from the HMS ENTERPRISE, which in September 1939 north of Scotland stopped the SVÆRDFISKEN on its way from Greenland to Copenhagen.

(Author's photo, original size 1x1 inch, taken with a box camera)

land. Vi skulle advare skibe på vej mod København, hvis de kom for nær minerne, og vi fik en lille kanon monteret på bakken samt en toldbåd til assistance. 6 dage ude, derefter 3 dage hjemme. Det var fint i denne urolige tid. Vi lå der til medio januar,

men så måtte vi inddrages grundet is. Skandalebladene var ikke sene til at bebrejde os, at vi ikke kunne tåle is, selvom vi var grønlandsskib. Årsagen var nu, at vi blev sat ud af vor position med drivisen. Det var en meget streng isvinter.

Krigen kommer

I slutningen af marts 1940 begyndte vi at rigge til på SVÆRDFISKEN, hvor jeg skulle mønstre som matros. Jeg boede hos min onkel Harald og tante Rigmor i Klampenborg, men den 9. April om morgenen skete det forfærdelige, at vi blev besat af tyskerne. Da jeg var på vej til stationen, så jeg mange flyvere, som jeg ikke kunne identificere. En mand fra en af villaerne kom ud og truede ad dem. Jeg troede, at manden var blevet gal. Da jeg kom på stationen, var der intet S-tog.

Jeg gik så til det spor, hvor Helsingørtoget skulle komme, men der var heller ikke noget tog. Jeg begyndte at lytte til de andre ventende passagerer, og nu gik ulykken op for mig. Endelig kom toget, og på turen

ind mod København hørte jeg en mand erklære, at han havde været på Middelgrundsfortet, og intet fjendtligt skib ville kunne komme ind til byen. Han blev klogere, da vi kørte forbi Østerport Station, som var spækket med tyske soldater.

Vi stoppede først ved Nørreport, hvorfra jeg gik ned til Kgs. Nytorv og tog båden til K.G.H, hvor der ventede en mægtig skideballe. Jeg var jo en time for sent på den og blev omgående sendt op i krydsmasten for at skrabe stangen. Derfra kunne jeg se, at der var megen aktivitet på Holmen, men intet skyderi. Hen på formiddagen blev vi kaldt sammen, og kapt. Nordhock fortalte os, at vi ville blive sendt hjem, indtil situationen var afklaret. Vi var alle langt nede i humør. En forbandet tid begyndte.

From Ship's Boy to Able-Bodied Seaman on the Greenland Ships 1935 - 1940

Summary

Søren Thirslund began his life under sail in the years prior to World War II. He started his career as an unsalaried supernumerary crew member on the Greenland ships of Den kongelige grønlandske Handel (The Greenland Trade Department). These ships provided supplies to both East and West Greenland in the summer, while sailing was discontinued in winter.

Søren's first ship was SVÆRDFISKEN, where he first came aboard in 1935. Work on the Greenland ships was very varied since the crew was responsible for both ship and cargo handling and in Greenland very often loading and unloading operations too. In addition, many of the places of call were rather primitive and required great efforts during the mooring. Weather conditions too were often extreme with violent and sudden switches between good and bad weather.

A few of the Greenland ships still carried sail, and since sailing time on sail-carrying ships was a compulsory part of the studies for the first-mate's examination until long after World War II, these ships were much in demand by sailors who wished to enter navigation school.

The SVÆRDFISKEN was a four-masted schooner that only sailed to West Greenland. The author was along on the ship's first voyage to Thule in 1937. The crew's quarters were a large cabin for 12 men with six bunks on each side. In the middle there was a stove and a dining table. There was a smaller cabin for four men that had no form of heating except for an anchor lantern that could be lit to hold off the worst of the cold.

After the first voyage Søren had to sign off, but he was lucky enough to sign up as supernumerary ship's boy on the M/S DISKO, on which ship he made a second and third voyage to Greenland.

Søren Thirslund's next ship, the GUSTAV HOLM, also sailed to East Greenland. On this ship he was a cabin boy, and the work was not as much

fun as work on deck had been. The GUSTAV HOLM was a passenger ship with very cramped conditions. The voyage took them through the ice to Scoresbysund and Angmassalik. The article describes the social relations between the ship and the inhabitants of the settlements in East Greenland.

As a crew member of the GUSTAV HOLM the author was along when the ship sailed the equipment and the members of the Lauge Koch expedition to Greenland. The voyages included the risk of having to stay the winter in North-east Greenland, if the ship was caught by the ice masses, so the ship took on enough supplies and equipment to survive a winter in the ice.

On its way up to Greenland the ship called at Reykjavik where horses were taken on board for the expedition, and sledge dogs were sent along too. Modern times had arrived so the expedition also had a small seaplane along for reconnoitring the ice. The expeditionary ship reached Ellaø, Gauss, Moskusfjord, Vinterørerne, Eskimonæs, Hvalrosodden and Hochstetter Forland.

On a voyage in 1937 the GUSTAV HOLM had the polar explorer Ejner Mikkelsen along as well as three dentists who were going to examine the population of East Greenland. On this trip too they had a plane, which was going to survey the coast from Angmassalik to Kap Farvel.

The last voyage took place in 1939, when the author with others revisited Thule. On the homeward voyage war had broken out and the SVÆRDFISKEN was stopped north of Scotland by the British warship HMS ENTERPRISE, but it was allowed to continue on its voyage. In the spring rigging had begun when the Germans invaded Denmark on April 9th 1940.

