

Sømand på langfart og i allieret tjeneste

Af Ann-Elisabeth Lose

Den 5. maj 2015 var 70 års-dagen for Danmarks befrielse, men for USA varede 2. verdenskrig endnu nogle måneder. Både før og efter 1945 tog mange læsøboer og i det hele taget unge mænd fra småøer og kystnære områder ud at sejle og mange på langfart. Nogle vendte først tilbage til deres hjemegn adskillige år senere.

Oftest er det Modstandsbevægelsen, man hører om i forbindelse med 2. verdenskrig, men der var 7-8000 danskere på allieret side. De fleste som søfolk på Liberty-handelsskibe, der fragtede vigtige forsyninger til de allieredes kamp, andre som soldater i allieret tjeneste.

En af disse mange, unge mænd var min far Tage Jacobsen født den 11. maj 1922 i Vesterø. Han var nummer fire af en søskendeflok på ni. Forældrene var husmand og fisker Julius Peter Jacobsen og hustru Olga Marie f. Olesen. Jeg vil i det følgende prøve at beskrive, hvordan det har været at sejle på langfart og meget af tiden som sømand i allieret tjeneste på bl.a. Liberty-skibe. Artiklen bygger på

dagbogsnotater, beskrivelser, billeder samt breve sendt hjem til familien på Læsø.

Udlængsel og hjemve:

Min far blev konfirmeret den 5. april 1936 i Vesterø Kirke og kom umiddelbart herefter ud at sejle kun 14 år gammel.

1936 – M/S Hans Larsen.

Den 22. april fik jeg min første Søfartsbog udstedt i Vesterø, og lørdag den 2. maj blev jeg mønstret med M/S Hans Larsen af Frederikshavn. Sejladsen var rødspætter til København, torsk til Oslo og en enkelt tur til Kiil i Tyskland med fisk. En tid sejled vi iset fisk fra Frederikshavn-Gøteborg og derefter kom vi til Thyborøn og skulle deltage i plantning af småyngel. Vi blev kaldt hjem og skulle afløse Læsødamperen, der skulle i dok den 20. oktober. Den 29. november lastede vi torsk til Oslo, men da det blæste op til styrke 7-8 gik vi ind til Skagen. Den 3. december var vi på vej hjem igen, og det blæste meget hårdt. Vi var 2 drenge ombord, og da skipper-



Kahytsdreng i Frederikshavn

ne ikke ville risikere, at vi blev slået udenbords, blev vi lukket nede i lukafet. Den 6. december afmønstrede jeg og kom med far ud og fiske.

Efter at have fisket med sin far Julius Jacobsen på FN 162 i nogle måneder, går turen den 28 marts 1937 til København sammen med en del andre Læsødrengene for at søge hyre. Bagagen er en hjemmesyet køjesæk, øverst heri Det Ny Testamente og 30 kr. på lommen. Indlogeret på Sømandshjemmet Bethel i København begynder han at søge hyre og kommer med D.F.D.S.'s passagerskib Kong Håkon, som sejler på Oslo. Da skibet skal i dok og kvasen M/S P. Jerup ligger i København, melder der sig lidt hjemve, og det er fristende at tage en tur hjem til Læsø. Så går turen igen fra Læsø til København og igen hyre som kahytsdreng på bl.a. S/S Trondhjem, som sejler på Vestnorge og Stetin, og julen holdes ombord på S/S Trondhjem. Da skibet skal i dok i Frederikshavn "var jeg lige et lille svip hjemme, jeg kom hjem om lørdagen og rejste igen om mandagen". På en tur i Nordsøen har der nok været lidt søgang, som igen har rørt ved hjemveen for: "pasert Læsø Trindel kl. 18, vindstyrke 3. Skyfrit".

Frem til den 19. december 1938 er det hyre på forskellige skibe, og nu med efterhånden nogen sejlerfaring som jungmand, hvilket giver lidt mere på lommen. Julen 1938 skal dog holdes hjemme på Læsø efter sidste års jul på S/S Trondhjem:

Den 19.12.1938. Afmønstring fra S/S Trondhjem. Naa i dag skal jeg saa afmønstres, det var ellers meningen at jeg skulde have været med til Stetin, men jeg vil

være sikker på julen på Læsø. Hjemme ved de ikke, at jeg kommer.

Januar-februar 1939 forsøges fiskeriet igen med FN 162 Ingrid. Langfarten og eventyret lokker dog stadig forude, og juni 1939 går turen atter til København, indlogering på Sømandshjemmet Bethel og hyre som nu letmatros med Kulkompagniets skib N.C. Mondberg, som sejler kul og koks på Nord- og Østersøen.

Igen passeres Læsø Trindel: *Søndag 23.juli 1939. Vi har lige passeret Læsø Trindel k. 11. Jeg har formiddagsvagten.*

August 1939 udskiftes den beskidte kulhyre på N. C. Mondberg med hyre som letmatros på S/S Ellensborg, der sejler på Methill, Skotland. Den 1. september er krigen mellem Polen og Tyskland brudt ud, og på turen til Skotland opleves det første urosignal:

Den 11. september 1939:

I aftes kl. 8 blev vi præjet af en Ubåd, jeg var til rors og skipperen gav Ordre til Haardt Styrbord samtidig med at han varsko Stop til Maskinen, så kom 1st Styrmand op på Broen og Ubåden morsede til os hvor vi skulde hen. 1st Styrmand morsede igen vi skulle til Methill i Skotland og efter jul til København. Så ønskede Ubåden os en god og fredelig rejse og forsvandt.

Den 12. september 1939:

Vi har land i Sigte og venter at være inde i Morgen aften, Vi går på Udkig hele døgnet rundt, i går fik vi

udleveret redningsbælte, som vi løber med hele tiden, når vi er til Rors eller på Udkig.

Da de ankommer til Methill, må de først ligge til ankers uden for havnen sammen med 10 andre danske skibe, og da de kommer i havn, er der udgangsforbud. Den 24. september er skibet tilbage i København.

Beslutningen er nu taget. Lysten og modet til langfartssejladser er større end hjemveen. Min far ringer derfor hjem til Læsø og fortæller om sin beslutning. Hans mor beder ham om først at komme hjem en tur, men han lover at komme hjem, så snart krigen slutter. Allerede 3 måneder senere får han besked om, at hans mor er død, hvilket han naturligvis ikke var forberedt på kunne ske, da han sidst talte med hende.

På langfart til New York:

Den 1. oktober 1939 starter turen fra København sammen med en besætning, som har fået hyre på tankskibet "Penelope" af Panama - først med ekstratog til Helsingør, så videre til Gøteborg. Efter et par dage på hotel der, er M/S Kungsholm klar, og turen går til New York. Rejsen varer ca. 3 uger, men ankommet til New York og efter et par dage ombord på Penelope får alle af daværende Sømandsunion i New York besked på at gå i land. Det skal ske så hurtigt, at ingen får tid til at tage alle sine ejendele med. Mange flytter ind på det store amerikanske sømandshjem "The Seaman` Institute", men efter nogle nætter i sovesale med 100 personer, starter for min far et nyt kapitel som besætningsmedlem på J.

Lauritsens skib S/S Laila. J. Lauritsen havde kontor i New York, og skibet havde ikke været i Danmark siden det i 1936 forlod Helsingør Skibsværft som nybygning.

Januar 1940. S/S Laila. En jul og et nytår til SØS.

Ja, så kom jeg atter ud at sejle denne gang med et af J. Lauritsens skibe, som er Charter til et Amerikansk Selskab. Laila er på 3000 tons. Oliefyring. Den sejler i fast fart på Sydamerikas Vestkyst ca. 15-20 pladser anløber vi på de 65 dage rejsen vare. Rejsen er fra New York og ned til Coronel Kanal, som er en af de sydligste pladser. Vi ligger som regel kun i land nogle få timer, på enkelte pladser ligger vi natten over. I Valparaiso ligger vi et til to somme tider fire døgn. Lasten består hovedsagelig af stykkegods fra New York og til kysten. Og salpeter til New York. Bananer og lignende fra Orkild og til Valparaiso.

Min bedste skibskammerat Villy Sørensen fra Skanderborg og jeg kom på vagt med 2. styrmanden. Vi har det virkelig godt sammen vi tre. Villy har ikke brugt sin hyre til tøj, og jeg har mistet det meste af mit. Resultatet er, at når vi bliver purret ud, er det om at redde sig de første og bedste sokker, skjorte eller bukser, resultatet er til tider ret broget, når vi tørner til med en sok af hver farve eller skjorte, der er henholdsvis for stor eller lille.

Juleaften gik vi gennem Panamakanalen (ca. 35-40 graders varme). Kl. 6 aften fortøjrede vi i Kristobal for Bunkers. Mig og Villy skulle så spise vores julemad kl. halv 6 fordi vi skulle på vagt kl. 7. Julemaden be-



S.S Laila

stod af And og Risengrød samt en stor lagkage som desert med dertilhørende snaps. Anden var en del sej efter 20 dages forløb i isboksen. Men grøden og snapsen var god. Saa kl. 7 tørnede vi til på dækket. Vi skulle se efter at alt var klar på dækket da vi skulle sejle kl. 6 morgen til New York, og der skulle fyldes vand, Naa, da vi saa kom ned agter i messen ved 9-tiden var der høj stemning, da et par af matroserne havde lokket hovmesteren til at udlevere dem lidt øl og snaps, en kognak til kaffen var det også blevet til. Kaptajnen havde også sendt en kasse cigarer til os samt julepakker fra Sømandsmissionen med gode varme sokker og halstørklæder (vi havde 30-40 graders varme). Vi havde fået besøg fra et engelsk skib af fire halv- eller snarere helpfulde engelskmænd. Den ene af dem havde sat sig oveni lagkagen uden nogen havde bemærket det. Stort blev postyret, da vi ikke kunne finde denne aften's herlighed, som vi alle havde glædet os til. Da sagens alvor gik op for os, dulmede vi sorgen med et ekstra glas cognac. Værre var



Besætningen på S.S. Laila

det, da Villy og jeg kom på dækket og så, at der var et stort hul på slangen, som førte bunkersolien i tanken, og det havde flydt ud over hele dækket. Resten af juleaften gik med at øse og vaske olie af.

Nytårsaften på vej til New York havde vi Nordøst storm med 16 graders frost. Kokken kunne ikke holde styr på gryderne i kabyssen, så der blev ikke anden nytårsmad end som skidenæg. 1. styrmanden lå på dørken i radiatorummet og hørte avis om krigen i Europa, som han så skrev ned til os. Ja, det var meget dårligt vejr vi havde den aften, og det var så koldt at gå på udkig.

Da vi gik gennem Panamakanalen for sydgående fik vi post ombord. Jeg fik da brev om, at mor var død på Frederikshavn Sygehus før jul. Det har været en dårlig jul for far og dem derhjemme.

Ufrivillig pause i langfarten.

Der sejles således i fast rutefart New York- Boston og Sydamerika indtil den 9. april 1940, hvor der bliver lang pause i langfarten pga. Danmarks besættelse. Efter ordre fra Admiralitetet i England skulle S/S Laila og 3 andre af Lauritsens skibe lægges op og overtages af Chile for efterfølgende at indgå i flåden. Hvordan dette får indflydelse på besætningsmedlemmernes hverdag, beskrives bedst i følgende dagbogsnotater samt breve til familien på Læsø.

Den 8. april om morgenen var vi på vej ud fra Callao i Peru, da der kom ordre om at vende om og afvente ordre. Dagen efter erfarede vi, at tyskerne havde besat vort lille land Danmark. I næsten 2 måneder lå vi på samme plads for ankers og oplevede her det store



Jordskælv i Callao, Chile 1940

jordskælv, hvor mange menneskeliv gik tabt. Flere timer efter kom flodbølgen, som udartede sig på den måde, at det ene øjeblik stod skibet næsten tørt for i næste øjeblik at ligge med lodrette ankerkæder. Efter et par måneder blev vi ordret ned til Talgahuano i Sydchile, hvor vi skulle lægges op sammen med 4 andre af J. Lauritsens skibe, indtil krigen er forbi.

1940. S/S Laila oplagt i Talgahuano, SA

Den 10.10.1940. Kl. 4 morgen

Kære Far og Søskende,

"God morgen". Ja jeg er vagtsmand i denne uge. Kl. er nu 4 (dansk Tid 12 middag) saa jeg har kun 3 Timer igen. Jeg har lige spist min natmad og drukket min Kaffe og vil saa begynde paa dette Brev. Jeg vil lige stoppe Piben! Først mange tak for brevet som ligger her foran mig. Jeg haaber I har det godt Alle sammen og er raske, som jo er det vigtigste af alt. Ja sommeren i Danmark er vel forbi, nu er det Efterårsmånederne der hyler i Mast og Trætoppene. Vi ligger jo her i Talgahuano for godt, nu er det på 4 Månede, og det ser ud til vi kan faa lov til at ligge mange gange 4 Maaneder, men ruster op det gør vi ikke, hele skibet er Banget og Blankskrabt udendbords. Der ligger jo 4 skibe mere af J.L.'s Liner her, saa helt ene er vi jo ikke, selv om det nok havde været det bedste.

Skipperen her, sagde de, han vilde gerne give os 6 timers arbejdsdag i stedet for 8 , men han enes ikke med de andre Skipper. Men vi har det også godt nok, vi faar udbetalt saa mange penge, at vi klarer os med sæbe, tobak og andre smaa fornødenheder, jeg faar 40 kr. om Maaneden og Matroserne 70 kr. Nu begynder det snart at blive sommer hernede. Indtil nu har vi kun haft Regn og Blæst. En regnbyge vi havde for noget siden varede kun 14 Dage, det er vist hvad de kalder en lille Byge paa den her ende af Kloden. Til jul saa er det Midsommer. Ja jeg har jo beskrevet Talga-huano for jer i mit sidste Brev. Det er vist en af de byer, hvor Raadden passer bedst på. Drikker man et glas, der ikke er kogt saa er der 99 % Sygdom i det. Gaar man i Land , og kommer til at sidde ned paa en Bænk eller lignende, saa kan man godt være sikker på at lopper og andet utøj følger en ombord. Hvis ikke der har været en Chilener og slaaet en ned forinden, som et par stykker fra S/S Lotta har været udsat for. De kom ombord i skjorteærmer. Nej, Danskerne er ikke godt lidt af Chilenerne....

Jeg har nu været inde og varme kaffekande og faaet fyr på piben igen. Klokken er snart 5. Vores Skipper har startet et hold elever til Engelsklæsning, det foregaar på Mellemdækket i 2eren, hvor der er lavet Borde og Bænke, saa har vi 2 Timer hver mandag aften, og vi er 32 mand i alt. Over i 4 Selma har Skipperen et hold, der lærer Spansk ogsaa en gang om ugen. I S/S Helga er der sammenkomst en gang om ugen, det bestaar af Sang og Musik, saa bliver der sunget en del Danske Fædrelandssange, saa snakker vi og diskutere, og hvis der er nogen, der vil fortælle noget, saa er

der indrettet en (eller noget lignende) Talerstol. Der er en Fyrbøder paa S/S Helga, som har levet 10 år blandt Indianere oppe i Ækvador, han har Taler nok til de næste 3 Uger. I alle skibene er der saa indrettet et "Lille Forsamlingshus", og der er Plads til et ubegrænset antal Personer , for er der ikke Plads paa Mellemdækket saa har vi hele Underlasten. Ja nu er kl. 5 saa jeg skal ud og rense Fyret i Byssen og Vand over til Morgenkaffe inden jeg skal purre Kokken. I morgen nat fortsætter jeg. God morgen.

Den 11.10.1940 Lørdag Morgen kl. 2.15.

Ja saa vil jeg fortsætte mit brev, men jeg har vist ikke stort mere at skrive denne gang. Jeg vil nu herefter skrive til jer hver 3die Uge, naar jeg jeg er Vagtsmand. Vi er kun 3 mand, der gaar Vagtsmand efter at den ene Jungmand ikke kunne sove om Dagen, saa sov han om natten, og det var jo ikke saa godt naar han er vagtsmand saa han blev skejet ud som Vagtmand. Jeg haaber I har faaet de 2 Anvisninger som jeg har sendt, det er de sidste jeg kan faa foreløbig. Jeg vilde gerne have haft alle mine Penge udbetalt, men det kan jeg ikke faa før vi kommer ud at sejle igen. Paa S/S Lotta nedlagde Dæksfolkene og Fyrbøderne arbejdet, fordi de ikke kunne faa deres Penge udbetalt, men saa blev de sendt i Spjældt, og da de havde været der i en uge saa maatte de bøje sig for Overmagten og gaa i arbejde igen. I sidste uge var vi oppe at se en Film, som en Nordmand fremviste. Det var om Hvalfangst hernede Syd på, det var Billeder som han selv havde optaget. Han sagde, de kun var optaget for at vise dem for sin familie, naar han kom hjem til Norge, men som forholdene var nu, saa kunde han ikke kom-

me hjem, og nu da han var på besøg (hos en Dansk Hvalfanger) her i Talgahuano, saa vilde han vise os sine billeder (gratis). Det var ogsaa meget interessant og se. Vi saa hvordan de skød hvaler, og hvor de blev kogt. Der kommer somme tider en Hvalfanger eller Koger ind her, men det er mest Chilenere. Der bor flere Skandinavere her. Der af en gammel Dansker der har været Lods her i flere aar, saa er der en Normand, som har en lille Travler, han sejler somme tider forbi os, og vi hilser paa ham. De andre Skandinavere er vistnok Hvalfangere. Den 24. i denne Maaned skal vi i Dok for at blive eftersat i Bunden, om den har taget nogen Skade efter Strandingen. Der er en lille Dok herinde, den eneste der findes paa denne side af Sydamerika. Det var i Valpareiso. Nu tror jeg, jeg vil slutte for denne gang. Jeg skal til at gøre lidt Bakstørn paa mit Kammer, jeg bor jo for mig selv, efter at Chilenerne er kommet i land har vi plads nok, saa der kan blive et Kammer til hver Mand. Nu de kærligste hilsner til jer alle sammen fra Tage.

Min adresse er: T. Jacobsen S/S Laila, A.J.Broom Co. Ltd. Casilla 910, Valpareiso, Chile SA.

NB. Om 3 uger kan jeg fejre 1 aarsdagen for min Ansættelse i J.L. Jeg har nu snart 1 ½ aars sejl tid som Letmatros. Og jeg mener selv jeg er tjenlig til at komme ud som Matros, men nu er jeg jo sat fast her ombord, saa det bliver nok ikke foreløbig jeg kan komme ud som Matros. Med det Engelske gaar det ligesom lidt bedre. Jeg skal nu til at oversætte min Lektie til paa Mandag. Hovmesteren har anskaffet sig et lille Landbrug, som staar ude paa Fordækket, 2 Grise, 2

Kaniner og saa 2 Kalkuner som han begge har købt. De er saa magre de daarligt kan stå på Benene.

De kærligste hilsner til jer Alle Tage.



I arbejde på S.S. Laila

Den 6.11.40 S/S Laila.

Jeg er nu atter Vagtsmand og blevet færdig med igen at skrive til Far. I morgen skal vi begynde at gøre klar til at gaa i Dok. I dag har der været Præsidentvalg i USA. Rosevelt blev genvalgt. Italienerne er blevet spærret inde i Grækenland og kan hverken komme frem eller tilbage.

Den 16.2.41. Lørdag nat.

Vi ligger endnu i Chile på 8 måned og Krigen raser stadigvæk i Europa. Men nu har Chile taget S/S Frida, S/S Helga og S/S Lotta uden saa meget som at forhøre sig, om de kan købe dem. Om 5 timer (kl.8) skal det Danske flag stryges og saa sætter de Chilenerflaget op i stedet for.

Den 2.6. 194. Talgahuano.

Kære Far og Søskende

Først vil jeg takke mange gange for det sidste Brev som jeg modtog, dagen efter jeg sendte Brev. At jeg har vendtet med at skrive, er fordi at vi gaar og vender paa, at der skal ske noget. Det er nu 3 uger siden, at Chilenerne satte Flag paa Laila, men ellers er der ikke sket noget. Alt gaar i sin gamle Gænge. Vi arbejder, faar vores Kost og Penge paa Bogen. I morgen skal vi til at røre Maskinen, for Chilenerne er bange for, at vi har ødelagt noget i maskinen. De regner os for at være nogle forfærdelige Uhyre, som de skal passe paa. Den Dag de kom ombord og skulde skifte Flag (12. Maj) var der 12 Marinesoldater med. Gevær og store Knive og ellers godt Bevæbnet. Men vi saa meget skikkelige ud, vi kunde bare ikke lade være

med at grine lidt i Skæget, for de var saa komiske. I lørdags kom de ogsaa ombord og satte 2 maskingevær op paa Fordækket og Agterdækket. Vi blev jo lidt underlig til mode, (for jeg tror ikke Soldaten var rigtig klar over, hvad han stod med) men i løbet af 10 Minutter var de væk igen, det var bare en Officer der var ombord og varsko Mester at vi skulle være klar til at røre maskinen Mandag morgen. Jeg tror ikke vi faar lov til at blive ombord, hvis skibene skal ud at sejle. Skipperne ser nemlig helst at vi Alle sammen nægter at sejle for Chile for Skipperne ved nemlig, at de ikke faar lov til at føre nogen Skib for Chilenerne efter som de har opført sig. I Lotte forsøgte 3 mand at mønstre af, men fik ikke lov af Konsulen, saa paa den maade er vi overladt til Chilenernes forgodtbefindende, men selve den Chilenske befolkning er meget venlig imod



Endnu dansk flag på S.S. Laila

os. Der er Tyfus Edpidemi herinde, men vi har ikke mærket noget til det, det er vist ikke saa slemt. Vi er bare plaget med Byller og Udslæt på alle Skibene

Under chilensk flag.

Juli 1941 må min far pga. gulsot på hospitalet. Da han efter 14 dage udskrives, får han valget mellem at komme i land eller at sejle under chilensk flag. Han vælger det sidste for at komme væk fra Chile, og går om bord i S/S Laila, men får besked på at komme over i S/S Selma. Han befinder sig ikke godt sammen med ene Chilenerne på Selma og går i land,



Nu Chilensk flag på S.S. Laila.



Chilensk militær på S.S. Laila

men det forlanges af både, konsul, politi og tidligere skippere, at de danskere, som valgte at blive på skibene, må klare sig selv, og de sendes tilbage til skibet. Der er i alt 5 danskere på Selma – resten er Chilenerne. Efter tiden i Sydamerika kan danskerne gøre sig forståelige og tale sproget, spansk, så nogenlunde. Skipper og 1st styrmand på Selma er tyske, og vil ikke tale spansk, men forsøger sig med tysk til de danske besætningsmedlemmer. Min Far foreslår, de kommunikerer på spansk, og da der ikke er enighed om det, fortæller han på sit "bedste spansk", hvad han mener om tyskerne, besættelsen af Danmark og skipperen i øvrigt. Det gav, som det nutildags hedder, et dårligt arbejdsmiljø, så efter at have lastet mel og træ til Valparaiso, mønstrer de nu 3 danskere på et skib, der sejler Chile-New York og retur. De vil bare væk fra Chile, men i New York, hvor de har tænkt sig at afmønstre, nægtes de udgang, da skipperen er bange for, de vil "rømme skib". De må med tilbage til Valparaiso, hvor de 3

danskere får ordre på at forsvinde hurtigst muligt – og der udbetales ikke løn. De er klar over, at politiet venter på dem for at slå en klo i dem efter ordre fra Chile-skipperen, som ikke har fundet dem ”samarbejdsvillige”.

Væk fra Chile med kurs mod USA.

December 1941 kommer de 2 danskere i kontakt med en ældre landsmand i Valparaiso:

”En gammel dansker (Christiansen fra Svendborg), som var kommet til Chile i 1921 for at være lods i Magellansstrædet, havde oprettet et redningsvæsen i Valparaiso, Chile - han forbarmede sig over os, da han erfarede vor skæbne og gav os arbejde ved sit redningshus og både. En formiddag gav han os besked om at møde op på havnekontoret. Da vi kom, var der en repræsentant for det nu chilenske rederi, Christiansen selv i en flot uniform og 2 civile. Derforuden var der en lille indtørret, vissen ældre mand – også i flot uniform med guld-wienerbrød på skuldrene og lang sabel. Jeg ved ikke, om han var havnekaptajn, men det viste sig, at han også var dansker. De 2 danskere kan vi takke for, at vi ikke gik til grunde i Valparaiso. De fik gennemført, at vor hyre blev os udbetalt samt at vi fik 30 pesos (6 kroner) om dagen til vi kunne få hyre.

Den 31.3.1942 da redningshuset er kalket, vinduer og døre malet og redningsbådene ligeledes skrabet, pudset og malet, påmønstrer den jugoslaviske damper ”Wis”, som søgte en matros. En hollænder Jan og min far er ofte på vagt sammen. ”Når det var spisetid i det gode skib ”Wis” ringede kokken med en klokke. Vi

mødte så op ved kabyssen med vores blikskål, som vi havde faaet udleveret ved påmønstringen. Heri fik vi et foder ubestemmeligt og fandt os en krog, hvor vi kunne sidde i skygge og spise. En gang om dagen nemlig om morgenen, når klokken lød, fik vi en væske i blikkruset, som kokken benævnte med det fornemme ord ”kaffe”. Hollænderen og jeg sov altid på dækket, rullet ind i en stump presenning. Der var ingen af os, der var for godt vant, men vi vilde dog ikke sove i samme lukaf, som de mere eller mindre mistænkelig subjekter besætningen bestod af.

Skibet eller damperen ”Wis” laster salpeter fra Topocilla (Chile) til New Orleans, men væk fra Chile vil de, og den første nat i New Orleans tager de flugten efterladende de få ejendele, de har på skibet. Den følgende dag 1. maj 1942 møder de op hos shippingmaster Showard for at få ny hyre, og da han hører, de er rømmet fra ”Wis” anbefaler han dem at holde sig på afstand af skibet, til det er sejlet, så de ikke sættes om bord igen. De får hver 2 dollars som forskud på hyre.

Pga. USA’s indtræden i krigen dagen efter Japans angreb på Pearl Harbour den 7.12.1941 og kort tid efter pga. Tysklands samt det allierede Italiens erklæren krig mod USA, er det nu Verdenskrig, som også mærkes for de 2 sømænd i New Orleans. En nordmand fortæller dem, at havnen er spæret, og al trafik standset, da havnen var fyldt med tyske undervandsbåde. Det er derfor svært at få hyre.

Efter 3 uger lykkedes det imidlertid via shippingmaster Showard at få hyre på S/S Florida, et kulfyret

dampskib, som er estonisk og oprindelig købt i Danmark i 1938 (P. Madsen hed det dengang). Det sejler under Honduras flag, og ruten kan først oplyses, da skibet er i søen. Stor er skuffelsen, da Jan og far erfarer, at rejsen går til Sydamerikas vestkyst, hvorfra de nærmest er flygtet. Forholdene i skibet beskrives dog som gode, selv om det er et gammeldags skib, og udover til Sydamerikas Vestkyst sejler de også til Philadelphia..

Den 4. juni 1942 (USA's Frihedsdag).

Vi er nu 2 døgn fra Antafogasta. Vi har haft maskin-stop 2 gange denne uge. Det er en gammel Plimsoller. Jeg havde aldrig troet, at vi kom saa langt som til Panama. Der er jo saa smækfyldt med Tyske U-baade i Karibien. En U-baad tog et stort skib 4 timer agter for os. Nu var vi saa uheldige begge og komme til at gaa foran en lille Konvoj. En Norsk Tankbaad blev torpederet, medens den laa og tog Lods, den var ikke mere end 3-4- Skibslængder fra land. Vi gik jo fra New Orleans til Panama (11 dage) og der blev torpedert 17 Baade paa den strækning i de 11 dage.

I Philadelphia må far gå til lægebehandling pga. ny-reproblemer – muligvis efter at have sovet uden-dørs på den jugoslaviske damper "Wis". Da behandlerne synes kun at gavne lægens bank-konto, og da far hverken har tid eller råd til at være syg, afmønstrer han, køber togbillet til New York og lader sig indlægge på Albany Hospital. Efter 14 dage udskrives han og sejler på USA's østkyst bl.a. Nord-folk, Virginia og til Panama med stykgods, råsuiker, kaffe og også mahognitømmer til bådebygning fra

øen Bluff i Karibien. Nogle af turene er i konvoj. En konvoj var en samling handelsskibe fulgt af eskorte-fartøjer. De sejlede i en bestemt orden, f.eks. var det i de fleste konvojer kun det bagerste skib, rednings-skibet, og eskortefartøjerne, der måtte samle torpe-derede søfolk op. En konvoj kunne være flere kilometer lang og bred. Formålet med konvojen var at yde beskyttelse overfor handelsskibene mod fjendtlige angreb altså fra fly og undervandsbåde

I allieret tjeneste på Liberty-skibe:

Først lidt om Liberty-skibe – således kaldt af præsident Roosevelt, da "these ships will bring liberty to Europe". Liberty-skibe er seriebyggede fragtskibe, der blev produceret i USA under 2. verdenskrig. De havde en lasteevne på ca. 10.000 tons og sejlede med forsyninger, soldater, jeeps og andet krigsma-teriel til de allierede lande. Byggetiden for det enkelte skib kunne være ned til en uge pga. en ny teknik – elektrosvejsning. Besætningen på et skib var ca. 40 personer, og de skulle have deres papirer i en slags plastpose om halsen, så de – i bedste fald - kunne identificeres, hvis de blev torpederet. Sø-mænd, som var fra de allierede lande, og som op-holdt sig i USA, skulle sejle med Libertyskibe.

Den 1. april 1943 ankommer far så efter 35 timers togrejse fra New Orleans til New York, som nok helt fra starten af langfarten har været målet. Han har nu lært så meget engelsk, at han uden besvær kan få papirer til sejlads med amerikanske skibe og op-tages i "Sailors' Union of Pacific" kaldet SUP. Han le-jer et møbleret værelse på et pensionat i Dean

Street, N.Y.

13. Januar 1943. Jeg har nu skrevet min Dagbog fra sidste Skibe. Min Bog kan jeg jo ikke tage med ombord, for saa vilde jeg blive skudt som Spion. I stedet for skriver jeg datoerne ned på et stykke papir, saa naar jeg kommer i land skriver jeg ind i Dagbogen. Kl. er nu 3 Nat saa jeg maa nok til Køjs og læse min Avis. Det er lidt køligt, for Værtinden har lukket af for varmen for 4 Timer siden. Det er krigstid siger hun.

Her kommer så det nedskrevne om sejladsen fra april 1943 – januar 1945.

Den 5. april 1943. Stephen A. Douglas.

Det var saa mit første Amerikanske Skib. En Liberty Baad er bygget på 10 dage og ser ud derefter. Vi gik fra New York til Halifax. Da vi var 2 dage ud for New York opdagede vi, at lasten var fyldt med vand. Vi skulde have gaaet ret til England, men maatte nu gaa til Halifax. Vi laa saa i Halifax i 2 uger og en Dykker var nede, men kunne ikke finde noget Hul, saa maatte vi tage Lasten ud. Stadig væk ingen Hul. En af Smørene saa en Dag, at en ventil i maskinen stod åben og han spurgte 1stMester hvad det var for en ventil. Saa maatte 1stMester op til Skipperen og fortælle at vandet var kommet ind af Bundventilen, men den var blevet lukket nu. Vi tog saa lasten ombord igen og startede for England. Fem dage ud for Halifax mistede vi Konvojen en nat, og maatte gaa ind til San Johns New Foundland. Endelig langt om længe kommer vi til Liverpool i England. Vi udlossede vor Last og tog Sand ombord for Ballast. Saa en Dag ud for Liverpool faldt Maskinen i Smaastykker og vi maatte gaa til-

bage. Det tog 28 timer før vi var klar til at sejle igen og ankom New York 12. juli uden flere ulykker. Vi blev saa betalt af, og dem der vilde med igen kunne blive ombord. Not me.

August 9-1943. S/S Edwin Markham.

Saa mønstrede jeg igen I en "Liberty". Vi gik til Nordfolk og kom i Konvoj til Cassablanca (Vestafrika) 16 dage over. Vi udlossede vor Last og gik til Algier (Nordafrika) 4 dage, hvor vi lastede svære Autombiler, og tog 150 Amerikanske Soldater ombord. Vi havde ogsaa faaet tusind Tons Ammunition i underlasten. Vi gik fra Algier 7.30 om Morgenen den 5. oktober og kastede Anker ved Malta om aftenen den 8. oktober. Den næste Aften fortsatte vi til Napoli. Hvor vi ankom den 11. om Morgenen, det var kun nogle faa dage efter Tyskerne var smidt ud. Vi laa ude på Strømmen i to dage og gik saa ind og soldaterne kom i land samt deres Biler, men om Aftenen kom Tyskerne og bombede, saa der ikke var Tid til at losse Ammunitionen. Vi laa med aaben Luger og tusind Tons til at sende hele Skibet til vejrs med, naa men Tyskerne blev trætte før de sænkede os og forsvandt i løbet af en halv times tid. Havnen var fuld af Skibe, som Tyskerne havde sænket før de forlod Byen. De havde ogsaa ødelagt alt Lys, Vand og Gasværk.

Vi gik saa tilbage til Oran med vores Fyrværkeri. Forlod Napoli 25 Oktober ankom Oran 1 November. Vi lastede nu noget Ammunition, og Lastbiler, Krane paa Biler, store Pontoner og alt andet Stof havde vi på Dækket, og Soldater paa Mellemdækket. Saa gik vi tilbage til hvor vi kom fra, Napoli. Den 12 November

gik vi fra Oran, den 20 var vi i Napoli. Vi udlossede Soldaterne med det samme, men det tog en uge med det andet. Tyskerne bombede hver eneste Aften sommetider 3 gange om Dagen. Vi sejlede med svære Balloner højt svævende fra Agtermasten for at holde tyske Flyvere fra at komme ind over skibene. Agter havde vi store Beholdre til at udvikle Røgslør med. Et skib som laa to Skibslængder fra os blev ramt paa Fordækket og brændte, flere Skibe blev bombet. Vi gik fra Napoli den 27 November og ankom Bizerte den 29, saa ventede vi på Konvoj til USA. Den 3 December om Aftenen gik vi ud for at møde Konvojen, og vi var slet ikke kede af at gaa tilbage til Fred og Ro.

Søndag den 12 December middag. Paseret Acorerne med lidt daarlig vejr, farten er kun 5 Mil for vi venter paa nogle flere Skibe.

Julenat. Det halve af Konvojen er gaaet til Nordfolk, vi gaar til New York. Da jeg stod paa Udkig frøs jeg slemt om Næsen, for Vinden var kold (Norden), og Sneen var begyndt. En jul ombord i en Amerikansk Baad er noget ubekendt. Og ikke som i en Dansk Baad, hvor vi faar Øl, Snaps, Cigarer og God Mad.

Det er vist julen 1939 i S/S Laila, der tænkes på. Den 12. januar afholdes der imidlertid julefest for danskere i New York.

Der bliver noget længere mellem dagbogsnotaterne, og nogle år senere hjemkommet fra USA er der lavet en sammenskrivning eller beskrivelse af den sidste tid dvs. ca. 1 ½ år af sejltiden med Liberty-skibene.

Året 1944 sejles der fortsat med Liberty-skibe fra New York og igen til Italien:

Efter 23 døgn's sejlads ankom vi til Neapel, hvor vi lossede i 14 dage under konstante flyangreb. I begyndelsen af marts var vulkanen Vesuv i stort oprør. Det største i mange år. Det var et fantastisk skue at se, når den glødende lava sprøjtede mange hundrede meter til vejrs for så at dale ned og flyde langsomt ud over Vesuv. Det kunne ses vidt omkring og var om aften en god vejviser for tyske flyvere. Fra Neapel gik vi til Oran, hvor vi lastede franske soldater og vogne til invasionen på Corsica. Jeg havde under betjening eller snarere medhjælper ved en af luftkanonerne fået en muskelsprængning i venstre overlår og måtte tro på at lade mig indlægge på hospital. S/S William Thornton blev ved Corsica sprængt i luften. Alle mine gode skibskammerater gik til. Hospitalet hvor jeg tilbragte 2 uger var et USA felthospital. 14 feltsenge i hver telt. Jeg var så heldig at komme sammen med 2 andre søfolk – ellers var det udelukkende soldater. Den 28. marts blev jeg atter udskrevet. Kom på tomfingeren op at køre med en militærvogn ind til Algier.

Fra marts til juni foregår transporten til Liberty-skibene med fly:

1.maj 1944 på vej til Gibraltar med et USA transport-fly. Det tog os 4 timer at flyve turen. 42 mand sidder vi i rækker og stirrer på hinanden. En engelsk officer sad over for mig og forsikrede os om, at der var overhovedet ingen grund til at være nervøs. Knap 2

måneder senere er en del af os på vej tilbage til Algier igen – også med fly denne gang. Vi ankom til Algier den 21. juni k 19. Efter en uges forløb får vi atter en skrivelse udleveret, hvor der som overskrift står: "You are hereby assigned to a secret mission"- og den 28. juni er vi atter i flyvemaskine på vej øst til Bercerte i Marocco, tæt på grænsen til Tunis. En kort tid er gået, og jeg er atter tilbage i et Libertyskib S/S William B. Travis.

Januar 1945: Meningen var, at jeg ville tilbringe julen i land, men da der var stor mangel på søfolk var jeg atter ude som bådsmand, da der var gået en måned med skibet S/S James Otis. Dagen før lillejuleaften sejlede vi for Antwerpen og havde meget dårligt vejr hele rejsen.

Lasten bestod af soldaterudstyr og fødevarer. Tyskerne havde opfundet en raketbombe og de passerede jævnlige over os på vej til England. En formiddag jeg var oppe i formasten for at ordne noget ved et dækslys kom en tysk flyver pludselig meget lavt og smed sin bombe i skibet foran os og forsvandt. Jeg fik nok at gøre med at klamre mig fast.

Antwerpen var først lige besat af de allierede. Vi var den første konvoj, der var der. Det var derfor et meget uroligt sted at være. Vores gamle antiluftskytsskanoner var i virksomhed hele tiden. Til betjening af dem havde vi 21 kanonere, og vi skulle kun gå til hånde (det var ens i alle Liberty-bådene).

Efter 14 dages forløb var vi udlosset og skulle gå til Bristol for ballast.

Januar måned 1945 var meget stormfuldt og med et tomt Liberty-skib var det en meget ubehagelig sejlads. Kl. 2 nat løb vi på stenrev og fik hele bunden revet op. Maskinen blev løftet og vandet trængte ind i maskinrummet, hvorved lyset gik ud. Vi befandt os mellem Plymouth og Falmouth. Klokkeren 14 kom en stor slæbebåd med pumpemateriel, som blev rigget an og efter kort tid var det højvande og vi blev halet klar af stenene. Vi havde da stået og hugget i 12 timer så pumperne kunne knap holde os flydende. Men for fuld tryk slæbtes vi ind til Plymouth og blev sat ind i dokken med det samme. Det viste sig, at reparationen ville blive for omfattende, da der var sket for megen skade.

Et nyt Liberty-skib samledes i USA på ca. 10 dage. Vores reparation ville tage mindst 3 x 10 dage. Resultatet blev at vi fik en kasse støbt i bunden så skibet blev tæt og derefter blev vi slæbt til kirkegården ved Falmouth, hvor der i forvejen lå mange lignende havarister, som skulle gemmes til efter krigen.



Besætningen på J. Otis

CONFIDENTIAL

ALLIED FORCE HEADQUARTERS

APO 512

File : AG 200.4-1-F

/rr
25 June 1944

SUBJECT : ~~Travel Orders~~

TO : Mr. Carl T. Jacobsen, American Merchant Seaman
Mr. Antonio Giocco, American Merchant Seaman

1. You are authorized to proceed on the date and to the place (s) indicated below for the purpose of accomplishing an assigned mission :

To Bizerte, Tunisia, on or about 26 June 1944.

2. Travel by military aircraft, rail and/or surface transportation is authorized.

By command of General WILSON :

R. E. LINES
Captain, AGD
Asst Adj Gen

DISTRIBUTION :

Individual..... 3
G-4 M & Tn. (Air)... 1
WSA 1
AG Records 1
AG 201 File 1

ALLIED MILITARY CONTROL
DATE ARR _____
DEPT JUN 27 1944
M.B.

CONFIDENTIAL

Travel orders

Krigen slutter.

April/Maj 1945 er hele besætningen tilbage fra Storbritanien i New York og:

Krigen i Europa er slut. Man fatter knap at det kan være rigtigt. Vi er jo ved at have vænnet os til at sove på spring, når vi er uden for USA og at se skibene eksplodere rundt omkring os i en konvoj. Vi er før gået i konvoj på 40 skibe over Atlanten og manglet ca. halvdelen, når vi var fremme ved Europa. Det er næsten ufatteligt, at der er fred. I Østen raser krigen endnu. Japan gi'r sig ikke. Der er krigen om muligt endnu mere grufuld, efter hvad man hører og læser.

Jeg var på telegrafkontoret og sendte telegram hjem til far. "Har det godt. Hilsen Tage. Afventer telegram. Svar betalt."

Det var flere år siden jeg havde hørt fra nogen derhjemme og det var i stor spænding jeg gik og ventede på svar. Da jeg dagen efter fik telegram kunne jeg knap åbne det. Men alt var godt.

Da det "kun" er i Europa krigen er slut, påmønstrer maj 1945 endnu et skib S/S Anson Burlengame, som lastede tømmer til Manilla, Philipinerne.

Medens vi lå her kom det glædelige budskab, at Japan havde kapituleret.

Dampfløjterne sattes til at hyle på alle skibene og glæden var stor. Vi kunne nu sejle med lanterne tændte. Ja, vi kunne så galt tage os en smøj på dækket om aftenen og lade køjnene stå åbne.

På vej hjem til Læsø.

Brooklyn 5 June 1945

Kære alle sammen,

Ja, saa er jeg atter i Brooklyn ankom i gaar Aftes med Flyvemaskine fra Norfolk, hvor vi blev afmønstret. Vi fik et par smaa revner mere, men det var kun i lønningen og skanseklædningen. Jeg siger saa mange tak for alle de mange Breve som jeg modtog for nogle faa Timer siden over i N. Y. og har læsestof nok for et stykke tid nu. Oskar har jeg saa endelig faaet Brev fra ogsaa det var skrevet den 1. April.

Det er rigtig sommervejr her i Brkl og varmt nok til at man kan gaa rundt i Skjorteærmer. Pakkerne sender jeg i morgen, men maaske jeg selv kommer Først.

Nu kan udlændinge ikke sejle i U.S.A. skibe mere, kun de skibe som er under Private Rederier, og det er meget faa, saa i Eftermiddag vil jeg over på SUP og melde mig Fra. Nu skal jeg ikke skrive mere denne gang. Kl. er 11.30 og jeg skal til N.Y. på Sømands Club og spise stegte aal kl. 12.

Vær nu hilset paa det kærligste alle sammen, Tage.

Brooklyn July 1, 1945

Kære Far og Søskende,

Jeg er jo endnu i New York og lidt bagefter med mit Skriveri. Men jeg har ventet på at kunne skrive, at jeg var på Vej hjem.

Jeg regner med at skal rejse ned til Philadelphia på Lørdag for at gaa ombord i en Dansk Tankbaad, hvis værftsarbejderne vil lade os ombord, den er nemlig lige blevet overtaget A P Møller.

Vi har en frygtelig varme her 83-85 grader næsten hver dag. Jeg tænker saa det bliver mit sidste Brev denne gang og naar I høre fra mig igen er jeg paa den anden side af Atlanten.

I søen 25. juli 1945

Kære Far

Ja, nu er næsten sikker på at jeg kommer en tur hjem og ser til jer. Vi er på Vejen til Baltimore for at laste Kul for København. Jeg var næsten ved at opgive det.

Sidste fredag var vi en hel Besætning som blev sendt ned til Philadelfia for at gaa ombord i et skib som ogsaa skulde til København, da vi kom derned var der en besætning ombord og de vilde blive ombord, saa maatte vi gaa tilbage til New York.

Saa i gaar fik jeg Hyre i den som jeg er ombord i nu, og vi gik fra N.Y. saa snart vi kom ombord, og er i Baltimore rundt 7 tiden i Aften. Saa rundt den 16. August skulde vi være i København. Vi er kun 3 Danskere på Dækket og vi regner med at faa fri saa længe Skibet ligger ned, saa Far lad mig vide hvordan Forbindelsen er mellem København og Læsø.

Adressen er: C.T. Jacobsen, S/S William F. Jerman, A.P.Møller, Kongens Nytorv 8, København.

Ja nu haaber jeg rigtignok at alt gaar godt og vi faar kullene ombord og kommer afsted. Jeg vil lade dig vide saa snart jeg er i København Far. Men nu for jeg sig farvel for vi skal vist nok til at tage Lodsens ombord, og jeg er paa Vagt.

Nu de kærligste hilsner til jer alle sammen, Tage.

August den 13. søndag morgen passerede vi Læsø og om aftenen kl. 7 Kronborg og jeg stod til rors, mine øjne var mere på Kronborg end på Kompasset. Kl. 10 fortøjrede vi i Frihavnen og rejste læssebommene, som vi saa var færdig med kl. 12. Jeg blev vagtsmand for Natten, for jeg kunde alligevel ikke sove første Nat i Danmark efter næsten 8 år. Næste aften rejste jeg hjem til Læsø og var hjemme den 16. kl. 3. om eftermiddagen.



Hjemme igen

Livet som sømand på langfart og i allieret tjeneste er slut, og som der står i et brev til en broder:

Nu tænker jeg paa at rejse hjem og blive der, jeg har set alt det af verden som jeg skal se og ikke kun hvad man drømte om i Drengsårene, men saadan gaar det jo.

Min far var fra 1947 og til sin død den 10. december 1981 fast bosiddende på Læsø.