



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

S / S „AXEL CARLS“

BESÆTNING
1941–45



*S / S ... „Axel Carls“ besætning efter deres tur gennem Rusland 1941–42.
Fotograferet efter at englændeme havde overtaget dem i Persien (Iran)
De står foran det danske konsulat i Teheran.*



Edmund Bonnano Petersen

Edmund Bonnano Petersen bor i en villa i Korsør.

Vejen han bor på skråner ned mod havet. Han er født i 1926 og er vokset op i byen. Han blev gift med sin barndomskæreste og fik tre børn. I dag er han enkemand. Edmund har sejlet i 40 år med DSB færgerne.

Første gang Edmund fortalte om sine oplevelser fik han at vide at han var fuld af løgn. Den modtagelse gjorde at Edmund valgte at holde sine oplevelser for sig selv.

Heldigvis var der en del år efter en læge, der overtalte ham til at nedfælde sine erindringer, og resultatet udmønter sig i denne bog.

Edmund er et meget beskedent menneske og han fremhæver sjældent sig selv.

Hans ønske med bogen er således blot at videregive hans oplevelser til hans børnebørn og oldebørn.

Hjemkomsten til Danmark var en noget blandet oplevelse. Han kom for sent hjem til session, hvilket udløste en skideballe.

Edmund er desværre den eneste tilbage fra besætningen på "Axel Carl". Han havde dog i en lang årerække kontakt med Carl. Carl boede i Californien frem til sin død i 2010. Hver jul sendte Edmund en Korsør-kalender over til Carl og fik en 20-dollar seddel retur.

Hamburg–Rotherdamm 1941 S/S „Axel-Carl“

Foråret 1941 kom S/S „Axel Carl“ til Korsør. Den kom fra Hamburg med kul til Statsbanerne, som blev losset ved Amerikakajen. Den lå en ugestid i Korsør, hvor afmønstring og på mønstring fandt sted. Her i Korsør mønstrede to mes-sedrenge Ove Skotte og Edmund 8. Petersen, en ungmand Georg Petersen og en letmatros Carl B. Hansen.

Efter endt losning (5–6 dage) afgik „Axel Carl“ fra Korsør igennem Storstrømmen og Grønsund ud i østersøen. Ankom til Stettin i Tyskland hvor den lastede kul til København. Efter 5–6 dage sejlede vi til Århus hvor vi lastede stykgods. Derefter til Kiel igennem kanalen.

Med ombord var lodsens og to tyske soldater. Et sted i Kielerkanalen var der en der på dansk råbte „hils derhjemme“ - men fra „Axel Carls“ agterdæk blev der råbt landsforrædder.

Efter kanalen og efter at lods og soldaterne var sat af, sejlede vi ud i Nordsøen i en konvoj på 8–9 skibe, det var tysk bevæbnede krigsskibe.

Bestemmelsesstedet var Rotherdamm i Holland. S/S „Axel-Carl“ var sejlet ind i søkrigen sammen med et par danske, norske og svenske skibe. Konvojen sejlede støt fremad omgivet af eskorteskibe fra den tyske marine.

Kl. ca. 13 blev vi angrebet af engelske bombeflyvere. Vi var lige blevet færdige med *bakstørn efter middag.

„Axel Carl“ blev ramt af en salve maskingeværkugler tværs over midtskibs startet fra kokkens kammer-kabyssen-til tredje-mesters kammer på bagbords side.

Kokken kom frem af sit kammer i fuld fart. Han havde lige lagt sig til en middagslur på sin sofa. Han var ligbleg i hovedet. Så løb nogle af os ind i salonen som var ekstrabeskyttet med cementplader mod luftangreb.

Vi så en norsk båd, lige så ny som „Axel Carl“ blive bombar-deret. Den blev ramt foran formasten så udkiggen blev slynget langt op og rundt i luften og faldt i havet langt fra skibet. Skibet kunne fortsætte med knækket mast og svære skader på fordæk. Efter den første skudduel, forsvandt flyverne igen. Bagefter var

vi oppe på bådedækket for at se skaderne i trædækket og tage projektilet ud som minde.

Vi kom til Rotherdamm uden flere episoder. Vi lå i havnen 3–4 dage og lossede noget af lasten. Der var ingen luftangreb på byen mens „Axel Carl“ lå der. Efter endt losning sejlede vi i konvoj samme vej tilbage. Vi så kun en rekognosceringsflyver højt oppe over os.

Vi kom sikkert til Hamburgs havn, hvor vi straks begyndte at laste stykgods af alle slags beregnet til Leningrad i Rusland.

Den første nat i Hamburg kom der luftangreb hvor bomberne faldt hele tiden. Luftværnsskytset hamrede løs og projektører fejede hen over himlen, hvor de fangede flyverne ind. Vi så flere blive skudt ned. Det var et brageri så vi måtte tage os til ørerne. Bomberne faldt tæt omkring os, så vi for første gang mærkede lufttrykket fra dem. Broerne over havnen var camoufleret med sejldug og ikke langt derfra, var der udspændt en sejldug og et net over vandet så det fra luften lignede en bro. Den første nat blev vi kaldt ind i salonen af skipperen, som sagde, at vi kunne være her, når det var værst. Det var der ikke mange der benyttede sig af, for man kunne jo ikke ligge ned - kun sidde.

Næste dag kom der nogle tyske søofficerer og fortalte til skipperen, at vi skulle gå i bomberum, når der blev luftangreb.

Det gjorde vi i to nætter, men vi blev hurtig ked af at sidde i sådan nogle mørke kældre sammen med tyskere og andre søfolk, så vi løb ombord igen. En af bomberne ramte den anden side af havnen hvor „Axel Carl“ lå, så vi løftede os flere meter, og rullede længe efter. flere fortøjninger sprang, og døde fisk flød i vandet.

„Axel Carl“ lå i Hamburg 3 uger. Det tog lang tid at laste med de mange luftangreb både dag og nat. Mange huse og skibe i havnen blev ødelagt. Til sidst var vi færdiglastet, selv dækslast af traktorer havde vi ombord. Vi sejlede fra Hamburg igennem Kielerkanalen ud i østersøen, hvor „Axel Carl“ lagde til anker på Rønne Red-Bornholm-for proviantering. Efter at have ligget på Rønne Red et døgn tid, hvor vi fik alt muligt proviant ombord, lettede vi anker. Vi sejlede fra dansk farvand,

som vi ikke skulle se igen i mange år. - Det var ingen af os klar over dengang.

„Axel Carl“ sejlede forbi Gotland om bagbord, videre op i den finske bugt, for til sidst at få lods og to russiske søfolk ombord.

Leningrad 1941

Vi gik videre til Leningrad, hvor vi kom til kaj med det samme. Der var russiske vagtsoldater ved landgangen, både en menig og en officer. Næste dag fik vi udleveret pas til at gå i land, men i de 12 dage vi lå i Leningrad var der ikke andre end skipperen der var i land. Losningen begyndte med det samme. Alle mulige maskiner, store og små, selv badekar som arbejderne brugte til at sove til middag i. Arbejdet ombord gik sin vante gang.

Da vi havde ligget nogle dage i Leningrad og losningen halv færdig, gik de tyske hære ind i Rusland. Rusland var nu med i krigen mod Tyskland. Allerede den første nat blev der luftangreb over Leningrad. Der blev skudt med luftskyts efter dem, men ikke ret meget. Vi kunne høre bomberne falde, og næste nat kom flyverne igen, og så var der tilgængæld masser af anti luftskyts, samt projektører der fejede henover himlen, ligesom det vi så i Hamburg. „Axel Carl“ gik fri, selvom nogle bomber var tæt på, og kajen blev ramt flere steder. En dag kom der flere kommisærerskibe ombord. Vi kom hen i salonen, hvor en tolk som talte tysk, fortalte at vi ikke måtte gå i land. De skulle have vores pas og så forsvandt de igen. Efter samråd med skipperen skulle vi spare på provianten, for der var jo ingen der vidste hvordan det her skulle ende. Vi kom i hvertfald ikke herfra foreløbig.

Vi passede vores arbejde hver dag og luftangrebene blev hyppigere både dag og nat. Vi så flere luftkampe og maskiner blive skudt ned. Det var ret nervepirrende for hele besætningen på „Axel Carl“. Alle var klar over at vi var indespærret i Leningrad på grund af krigen. Hvad der skulle blive af os, var der jo ingen der vidste, men det fik vi snart at vide.

En eftermiddag ved 16–17 tiden myldrede det lige pludselig

med russiske bevæbnede soldater overalt på skibet. Vi blev kaldt ind i salonen, hvor samme kommisær fortalte os at vi var interneret. Vi skulle i land med det samme. Hver mand fik 2–3 soldater med ind i kamrene, og så skulle de se alt hvad vi lagde ned i køjesækken. Det var meget lidt tøj vi fik lov at tage med, og hele tiden var der to soldater med maskinpistoler bagved, så vi kunne dårlig være i kammeret. Så var det bare ud. Hen ad dækket, ned ad landgangen og op i en gammel bus, hvor der var hele 5–6 soldater, svært bevæbnede.

Der sad besætningen fra „Axel Carl“ og så at skipperen kom allersidst ned ad landgangen.

To dage før det her skete kom der to kommisærer og hentede Nicolai Krecow født i Rusland. Som ung var han stukket af til Frankrig (han talte flydende fransk) og kom senere til Danmark, hvor han blev gift, og sejlede med danske skibe. Vi så han gik ned på kajen. Han vinkede lidt til os, og vi så ham aldrig mere igen.

Hvor vi skulle hen var der ingen der vidste. Fra bussen så vi to mænd med malerbøtter og pensler. De gik i gang med at male de to dannebrosflag over, som vi havde på skibssiderne. Ligeledes så vi en der hev det danske flag ned agter, og hev det røde hammer og segl flag op. Det var ingen rar oplevelse, og det var det sidste vi så af „Axel Carl“.

Strelna 1941

Så kørte vi igennem Leningrad for første gang. Der var flere russere der truede efter os, selv om vi ikke havde gjort noget.

Efter en lille times kørsel stoppede bussen ud foran et stort gammel slot. Slottet hed Strelna. Det var et gammel zarslot med over hundrede store rum.

Vi skulle være i to rum, der var træbikse som senge, der var mange væglus, vi blev bidt hele tiden.

Vi var ikke alene på slottet. Der var 30 franske nonner, der også var blevet taget af russerne.

Vi blev taget i land fra „Axel Carl“ ved 16–17 tiden, og først næste dag kom vi ned i kælderen, hvor der var et vaskerum

med en vandhane. Kl. 12 kom der en soldat og sagde vi skulle have mad. Det foregik nede i et stort kælderlokale, hvor vi for første gang fik russisk kålsuppe.(kapusta) og brød der var muggent, så det skulle vi ikke have noget af. Det var først næste dag, idet vi var meget sultne, at vi guffede brødet i os. Der var rigeligt af det.

Zarslottet var meget stort, 4 etager + tagstykk med små tagvinduer. Vi måtte ikke komme ud, der stod bevæbnede vagter.

Der var en kælderdør til det fri, det var det nærmeste vi kunne komme. Vi kunne lige være 4–5 stykker af gangen.

Slottet havde et hav af værelser, nogle meget store, andre mindre, men de var fuldstændig tomme. Når vi snakkede ude i de lange gange gav det meget genlyd. Trapperne var stentrupper, vi opdagede en masse mørke pletter, som vi mente var blodspor fra opstanden 1917–18.

Den ene dag gik efter den anden uden at vi fik noget at vide, selv om vi prøvede at tale med soldaterne så godt vi kunne. Men det var ikke meget vi så til dem inde i slottet, derimod var de udenfor, syv forskellige steder døgnnet rundt. De havde jo deres ordrer, de vidste ingenting, kun at de skulle passe på os, hvad de også gjorde.

En dag var nogle af os kommet helt op i tagetagen for der var en fin udsigt. lige pludselig så jeg ind i to geværmund inger, så det var bare at komme ned i en fart.

Bagefter tænkte vi at hvis vi var kravlet længere op, var vi blevet skudt. Det var også deroppe vi så vores skib „Axel Carl“.

De franske nonner var svære at snakke med. De havde været lærere i Leningrad på deres kloster og talte også russisk. Det meste af tiden opholdt de sig i det store værelse de var blevet anvist ovre i den anden fløj.

Da vi havde været på Strelna en uges tid og gået og kedet os, da det var nogle lange dage, fik vi besked på at vi skulle afsted.

„Davay, davay“ - blev der råbt.

Vores sæk var hurtig pakket, ned af trapperne, ud i solen og ind i en gammel bus sammen med 6 soldater.

Vi kørte igen til Leningrad, til en banegård. Ude på et sidespor holdt en vogn helt alene, som vi kravlede op i.

Det var en rigtig fangevogn med 8–9 kupeer. Vi blev gennet ind i 2 af dem, tremmedøren blev låst. Den ene side af vognen var uden vinduer, vinduerne på den anden side var der jerntremmer for. Alt dette skete ved 14 tiden.

Først over midnat ved 1 tiden kørte vi, hvorhen var der ingen der vidste. Der var kun to der havde et ur. Vi stoppede mange steder den nat, og ind kom tilfangnetagne tyske soldater. Nogle var nedskudte flyvere, de så forfærdelige ud, nogle med blod på deres forbindinger. De havde det ikke godt og de russiske soldater var meget hårde mod dem. Det var med råb og skub de blev smidt ind i kupeerne. De jamrede sig hele natten af smerte, men de fik ingen hjælp.

Til sidst var hele vognen fyldt op med tilfangetagne soldater tyskere og nogle rumænere.

De russiske soldater var meget hårde mod dem, en slog ud efter russerne i gangen - han skreg hele tiden. Så stoppede vognen, han kom ud under meget tumult, - og han kom ikke ind igen. Det skete et par gange. Toget blev ved med at stoppe og nogle gange holdt det længe. Så gik døren op med et brag og nye krigsfanger kom ind. Det var flyvere der var nedskudt. De kom op i vognen, de så frygtelige ud, - og bange var de også. Undervejs skød togets luftskyts som besat. Selvom vi ikke kunne se meget fra fængselskupeen kunne vi se og høre sporprojektilerne. Det var ikke videre sjovt at opleve.

Næste dag kom vi til Moskva. Soldaterne sagde at der var meget varmt i vognen. Så blev de tyske krigsfanger jaget ud af vognen med meget råb og ordet „davay“ lød hele tiden. Det betyder afsted, det lærte vi hurtigt. Så var vi alene tilbage, men stadigvæk kun i to kupeer.

Om aftenen fik vi et stykke saltet fisk og lidt vand. Der sad vi så, og prøvede at få noget at vide. Men soldaterne vidste ingenting, de var selvfølgelig ligeglade.

Natten kom og med den kom flyangreb over byen, hvor vi kunne høre mange flyvemaskiner. Vi kunne høre bombernes brag, samt luftskytset. men nu var vi ved at blive vant til lyden. Granatsplinterne faldt ned alle vegne. Mange faldt på taget af

vores vogn, så vi kravlede ned i bunden af kupeen. Der lå vi tæt sammen hele natten.

Soldaterne, de var stukket af fra os, og kom først igen hen af morgenen. Så kunne vi komme på wc, der var flere af os der var helt syge af det. Det var temmelig hårdt at være i kupeen hele tiden. Vi var stadigvæk kun i to af dem, resten var tomme, men møgbeskidte. Det kunne man se, når vi fik lov til at gå på wc, som også var frygtelig beskidt.

I løbet af dagen fik vi igen saltet fisk, et stykke brød og en spand varm the, men kun 3–4 krus - så det gik på omgang.

Om aftenen låste soldaterne igen yderdørene på vognen og forsvandt. De skulle ikke nyde noget med at være der om natten. Der kom igen kraftig luftangreb, så vognen flere gange rystede af lufttrykket fra bombenedslagene.

Projektørerne lyste hen over himlen og luftskytset skød hele natten. Igen lå vi i bunden af kupeen. Om morgenen kom soldaterne igen, de grinede og sagde en hel masse om bomber. Nu kunne vi komme på wc igen.

„Oranki“ 1941

Flere dage holdt vi på et sidespor på en banegård. Men en dag kørte vi, det lavede lidt op på os. Vi kørte en halv dag, så holdt vi i en stor skov. Dørene blev låst op, og vi kom ud i solen. Det var pragtfuldt. Vi gik langs sporene, ind i skoven, ud igen for til sidst at komme til en landevej med store og små bjælkehuse. Vi gik igennem deres hovedgade, der var en meget bred jordvej. De gloede ondsksfuldt på os i deres lasede nattøj, men vi var vel fjender i deres øjne. Vi blev klar over senere, at de vidste overhovedet ingenting hvad der foregik om dem.

Da vi havde gået ca. 4 timer (man går meget i Rusland - det er et kæmpe land) så vi lige pludseligen stor hvidkalket mur og bagved høje bygninger i 2–3 etager. I den ene side af dette store gårdsområde lå der en flot løgformet kirke.

„Axel Carls“ besætning kom ind igennem porten og ind i en bygning til venstre, hvor soldaterne holdt til. Der blev vi indskrevet med mere. Bagefter fik vi en trætallerken, en træske

samt et blikkrus. Så var det ud igen, og ind af næste dør. Der blev vi klippet totalt skaldet. lige inden vi var kommet ind i det lokale for at blive ført i deres journaler, havde de hentet to mænd som hilste på os. De var danskere. Det var Urban Holm og Rasmussen, og det var en stor hjælp for os. Men vi hilste på flere danskere, to norske og to svenskere. Vi kom op til et stort 2 etagers hus, alle husene var hvidkalkede. Nedenunder var der køkkensal med 3–4 store jerngryder hvor der blev fyret op under.

Vi skulle bo på 1. sal sammen med 1700–1800 mennesker af forskellige nationaliteter, czekere, rumænere, ungarere, polakker og jugoslaver.

Der var bygget træplatforme i 2 etager - træet havde lidt mellemrum. Der lå vi så om natten, hver mand havde ca. 60–70 cm i bredden, der var jo mange derinde. Vi fik en lærredssæk, som vi fyldte med en slags græs. Det lugtede temmelig stærkt i starten.

Ved 7-tiden om morgenen fik vi en portion hirsegrød. Meget afmålt, hvad der kunne være i en almindelig kop, samt 300 g russisk klægt brød.

Først ved 16 tiden fik vi mad igen, en skål kålsuppe, også meget afmålt. Det havde en mærkelig smag, for det var jo ikke frisk kål, men noget der lå i saltlage. Det var hvad vi fik hver dag, så vi var konstant sultne.

Vi begyndte at arbejde, vi blev sat til at kalke husene med hvidt kalk. Kalkkostene lavede vi selv af bast, som vi fik udleveret. Det blev bundet om en trægren. Det stænkede meget, men det var hvad vi havde. Når man arbejdede fik man 100 g ekstra brød, men det hjalp såmænd ikke ret meget. Men hellere arbejde end bare sidde ned. Men for ikke at glemme det; da vi gik fra togvognen, og skulle gå til ORANKI som det gamle kloster hed, fik vi følgeskab af 20–25 franske nonner. De fleste af dem blev sat op på en hestevogn, de yngste gik ligesom vi andre. De var meget stille og rolige. Dem blev vi efterhånden godt kendt med, de var meget hjælpsomme og hårdføre.

Foreuden Urban Holm som var konstruktør, var der Hr og

Fru Johansen, Hr og fru Clausen og Voss, som alle var ingeniører. Udover dem var der Fru Rasmussen.

Vi var såmænd en lille skandinavisk klike samlet her i det gamle kloster ORANKI som var meget stor, og med en høj mur hele området rundt. Der var en svensk dame med hendes unge datter, et yngre norsk ægtepar, som vi også hilste på.

Da vi havde været en måneds tid i lejren kom det norske par og sagde pænt farvel til os. De skulle væk, hvorhen vidste de ikke, men de var glade. Vi andre tænkte at bare det var os, men det havde noget at gøre med nordmændenes indsats, da tyskerne rendte ind i vores lande. Vi så dem aldrig mere.

De to svenskere, mor og datter snakkede vi tit med. De af danskerne vi havde mest at gøre med, var Holm og Voss. De var med på vores arbejdshold, så vi var ialt 22 mand, som arbejdede sammen hver dag, med forskellige opgaver. Det var sommer, og vi blev sat til at kalke huse, nogle af dem var på 3 etager.

Efter et stykke tid kom vi udenfor byen for at arbejde. Der var en times tid at gå. Der var to soldater med. Vi kom til en stor skov med meget store træer. Der var soldaterne begyndt at bygge en stor soldaterbjælkehus i forbindelse med at der løb en kilde. En hellig kilde, blev der sagt, og huset kom til at ligge over kilden. Den blev bygget af store træstammer hugget til i enderne, så de passede ind i hinanden. og det arbejdede vi med i mange uger. Ved siden af var der en kartoffelmark, så hen af middag fik vi lov at grave nogle og humør var højt. Hvad skulle det her ende med, det var der ingen der vidste.

Hen på sommeren blev nogle af os med førstemester Andersen og Holm i spidsen sat til at trække el-ledninger fra det lille elektricitetsværk til de forskellige bygninger. Andersen var god til det med ledninger.

Vi arbejdede med det ca. 3 uger, så havde de ikke mere ledning.

ORANKI lejren havde været en fangelejr for politiske fanger før de blev sendt til Sibirien. Vi var ca. 2000, her kunne være det dobbelte. Flere bygninger stod tomme, nogle havde

3 platforme af træ ovenpå hinanden. Kirken som blev brugt til opbevaring af kartofler, og lagret kål, kapusta som det hedder på russisk, var meget flot indeni. Der var vægmalerier over det hele. Kirken var låst og blev kun åbnet en gang om dagen, for at køkken personalet kunne hente proviant til kogning.

Vi fik en gang om måneden et stykke sæbe blandet med savsmuld. Vaskestativerne, som der var to af, stod ude på pladsen. Der kom vand i hverdag. Ved at trykke op på et lille jernrør, så kom vandet ud af et lille hul. Når beholderen var tom måtte man vente til næste dag. De stod lige op af to store træhuse. Husene havde ingen døre, og var vores wc. En masse tremmer var lagt over et stort hjul.

Der blev hver dag kastet hvidt kalk over hullet. Der kunne være et par hundrede mennesker derinde ad gangen. Lugten var frygtelig, men sådan var forholdene. Da vi havde været der et par måneder blev der gravet 2 nye store huller ved siden af, og bygningerne blev flyttet henover hullerne. De andre huller blev kalket til samt fyldt op med jord.

Vi snakkede tit om, hvordan det skulle gå når vinteren kom, for der var ingen varmemsteder i bygningerne. Men vi blev flyttet fra ORANKI inden da.

En dag kom der en lastbil med gammelt brugt soldatertøj. Russiske vatjakker/bukser samt nogle grove halvstøvler lavet af bildæk med stof som overlag. Det var godt at vi tog et par hver. Dem brugte vi senere til at have på, og over os om vinteren.

„Axel Carls“ besætning var i forhør 3 gange mens vi var i ORANKI, så nogle gange var vi jo lidt spændt på hvad der skulle ske med os. Vi var trods alt i stand til hvad som helst, bare vi kom ud herfra.

Det gjorde vi senere, det var efterhånden blevet efterår og koldt. En morgen efter vi havde fået vores ration af hirsegrød og brød, stod „Axel Carls“ besætning ved porten og ventede på de to soldater som skulle med os ud i skoven til huset. De kom ikke, lidt senere fik vi besked på at vi skulle forlade ORANKI. Alle skulle forlade lejren. Vi pakkede vores ting, og gik ned til porten, hvor man blev streget af. Udenfor blev vi samlet i en

lang kolonne. Da alle var ude af lejren, det varede flere timer, fik vi ordre på at gå.

Vi gik samme vej, som da vi kom til ORANKI, ca 8–9 km. Så så vi en lang stribe af kreaturvogne. Der var over 30 som snoede sig der hen ad, bagerst en vogn med luftskyts. Det var der vel også foran, men så langt kunne man ikke se. Vi var de sidste der kom, idet vi skulle rydde op i lejren. Vi kom op i vognen, den havde midterdøre i begge sider. Der var ingen vinduer, og i begge ender af vognen var der lavet træplatforme i to etager. Midt i vognen stod en lille ovn med rør op i taget, men der var ingen brænde, samt en stor jerntønde som wc.

Vi var ca. 60 personer i denne vogn, så vi kunne jo ikke ligge alle sammen på briksene. Det måtte vi skiftes til, men det hittede vi hurtigt ud af. Dørene blev lukket med et brag og så sad og stod vi i halvmørke. Da det blev aften kørte vi, hvorhen var der ingen der vidste, kun at det gik øst på mod Sibirien. Men der skulle gå 12 døgn før dem der overlevede kom ud af dette fangevogntog. Vi gjorde holdt mange gange på sidesporene, fordi militærtransporten skulle passere. Det var enkeltspor hele vejen.

Hver morgen blev dørene åbnet. Vi fik et stykke brød, en saltet fisk samt en beholder med vand. Vores wc-spand blev tømt nogle gange, mens vi kørte langsomt. Så blev dørene lukket igen med et ordentligt brag, og så sad eller stod vi der igen.

Nu begyndte vinteren og kulden at komme. Det sneede ind ad alle sprækker. Det stormede engang imellem, og vi krøb tæt sammen når vi lå på briksen. Det gav mere varme. Sjøholm havde med sin store kniv lavet et ret stort kikhul i begge sider af vognen. Der kunne vi på skift stå og kigge ud når toget kørte.

Det var et sørgeligt syn, om dagen endeløse hvide stepper. Vi var i Sibirien. Når vi holdt stille, kunne vi se militærtog med alt muligt krigsmateriel rulle forbi. Alt meget svært bevogtet med luftskyts flere steder langs vognene. Hver nat, hvis vi kørte, stoppede vi og holdt temmeligt længe. Der kunne vi igennem vores kighul se soldater slæbe døde mennesker ud på sletten, hvad der skete med dem, kunne vi kun gætte os til. Et sted på

strækningen var vi stoppet ved en lille station, hvor vi måtte ud og gå et stykke for at tømme vores wc-tønde.

På vej tilbage så vi en gammel jernbanesvle, som vi fik med op i vognen. Vi fik travlt med at snitte den op med de 3–4 knive vi havde. Men det lykkedes, ved at arbejde med den hele tiden. Når vi var ude så vi hvor lang toget var, og hvordan det så ud. For enden alliere af vognene var der bygget et lille hus til en soldat. Det var der bl.a. på vores vogn, vi kunne da høre at han både sang og stampede i trægulvet. Soldaterne var klædt fantastisk godt på, med deres to lange fåreskinsfrakker- og støvler. Udenpå støvlerne var der atter en filstøvle. De var meget varme, men kunne ikke tåle vand.

Tændstikker havde vi ikke, men vi havde forlængst fået fat i et stykke stål, som man slår mod en sten til det gnistrer. Vi havde en bomuldsvæge mellem hænderne, og holdt den tæt til gløderne. På den måde fik vi ild. Alle russiske soldater havde sådan en dengang.

Det blev koldere og koldere for hver dag, så nogle gange stampede vi i gulvet så godt vi kunne, eller vi lå tæt sammen på træbriksen. Det samme dag efter dag.

Da der var gået 12 døgn, og vi var stoppet, blev dørene slået op. Vi blev beordret ud, alle så frygtelige ud. Beskidte, langskæggede og meget trætte. Vi skulle åbenbart ikke længere. Det sneede og blæste meget. „Axel Carls“ besætning samt et andet arbejdshold. Det var nogle tjekkiske flodsøfolk der blev holdt tilbage for at gøre vognene rene. De så frygtelige ud, der gik flere timer inden de var færdige.

Hvis vi var tørstige, var der heldigvis masser af sne. Vi lærte en stor del hvad det angik af de russiske vagtsaidater. De var jo vant til det.

Da vi var færdige gik vi. Vi gik langt igen, og det blev mørkt. Fodsporene fra de andre kunne vi ikke se, men vi havde en soldat med os. Han var nu heller ikke så sikker. Til sidst efter et par timer var vi der, og det blev en stor skuffelse.

„Aktjubinsk“ 1941–42

Aktjubinsk hed stedet, og som jo lå i Sibirien. Lejren var formet

som en firelænget bondegård med de sædvanlige tårne omkring. Hegnet omkring var af dobbelt pigtråd, men det så vi først senere.

Porten gik op, og vi kom ind på gårdspladsen. Der stod vi så tæt pakket. Inden de fik skrevet og talt alle de mange mennesker gik det halve af natten. Bagefter kom vi ind i en af bygningerne, en for mændene - og en for kvinderne. Der var totalt fyldt op indenfor, men lunt fordi vi var så mange der var stuvet sammen. Engang imellem måtte vi udenfor i natten, men vi kom hurtigt ind igen, da det var frygteligt koldt. Ingen ved hvordan en rigtig vinter er, før de har været i Sibirien.

Barakken havde jordstampet gulv, en lang gang midt imellem to rækker træplatforme i to etager. Der skulle vi forsøge at få en soveplads. Vi sad i begyndelsen for enden af briksene og først næste dag efter at nogle var døde og båret ud, fik vi efterhånden os presset på plads højt oppe. Der lå vi hele vinteren. Det frøs mellem minus 40 og minus 60 grader hele tiden. Når det sneede måtte vi ud, og med deres mærkelige spader grave de to vinduer der var på den ene side samt døren fri. Vi lavede stier til køgehuset og til den store wc-bygning der var lige midt på gårdspladsen. Det var samme slags hus som i Oranki. I den ene side af bygningen var der en muret kulovn, som blev holdt i live døgnet rundt med en slags kulstøv. Det var svært at holde liv i ovnen. Træ fandtes ikke, men der var altid nogle ved ovnen døgnet rundt.

I Orankilejren havde vi god plads, men her i Aktjubinsk var det stik modsat. Der var for lidt plads, men vi var ikke det samme antal mere. Mange ældre og svage var gået til på turen herud, og der døde nogle hver dag. Nu bed kulden og folk blev svagere og svagere. De havde alle mistet modet, og folk lå hele dagen lang på deres brikse, nogle sad. Ude kunne man ikke være ret længe af gangen. Der var ingen der havde tøj nok på til det. Der var ingen næring i maden. Hirsegrød og brød om morgenen, 300 g brød hen på eftermiddagen, en skål kålsuppe med kartoffel stykker. Det smagte sødt, da det havde været frossen. Engang fik vi et stort stykke sukker.

Det tog på helbredet, folk blev sløvere og sløvere. Der var intet vi kunne foretage os. Fyldt af lus blev vi alle, så dem sad vi og knækkede mellem neglene.

En gang imellem tog vi alt tøjet af, og fik en til at lægge tøjet udenfor ca. 10 minutter. På den måde døde lusene, og det hjalp lidt.

Wc'et ude på gårdspladsen så efterhånden forfærdeligt ud indvendigt. Alt frøs til. Selvom man kom kalk på hver dag, var det ikke spor morsomt at komme på wc.

Lejren var alt for lille til alle de mennesker, over halvdelen var syge hele tiden. Det tog også hårdt på „Axel Carls“ besætning. Vi var i forhør et par gange, hvor vi spurgte hvordan det gik med at få os ud at sejle fra Arkangel. Kommisærerne vidste ikke noget, derimod kunne de fortælle os, at der var danske soldater der kæmpede på tyskernes side på fronten. Det var ikke godt at høre, så humøret var langt nede den vinter.

Juleaften var vi jo også der, men der skete intet ekstra, for russerne fejrer ikke jul som vi. Men tankerne gik meget til dem der hjemme, og hvad vi var ude for.

Engang lånte vi nogle billeder af Edvard, vores letmatros. Billederne var fra hans by, Hobro. Han havde nogle familiebilder, som han til alt held havde fået med. Der var flere af os der var blevet nægtet at få vores få billeder ned i søsækken, da vi blev taget i land i Leningrad. Vi var ved at være mere kendt i Hobro, end han var.

Det var nogle mærkelige spørgsmål de kommisærer kom med. Om vi havde været medlem af en tyskvenlig forening, eller deslige. Om donkeymanden og Otto havde været med i Spanien imod Franco, idet de talte godt spansk. Kommisærerne var meget interesserede i at høre deres historie. Der var også engang en højtstående kommisær der spurgte om vi var villige til at blive sendt til Arkangel i Murmansk for at sejle med et russisk skib. Det svarede vi glad ja til, og så blev det skrevet ned.

Det var efterhånden blevet midt i februar. Lejrledelsen besluttede at wc-graven skulle tømmes, og køres ud på steppen

før det blev forår. Et halvt hundrede mænd blev sat til at brække det løs med store jernstænger, og de store klumper blev med håndkraft læsset op på nogle store slæder trukket af hver sin hest eller dromedar. Det gik sådan set let. Man flyttede simpel hen det store træskur så den halve grav blev fri, og tømte den. Vi flyttede huset igen, og tog den anden halvdel. Det er vist nok første gang at man så en dansk søkaptajn samt hans besætning køre lort væk ude på de sibiriske stepper.

Dromedarerne var svære at styre, men vi opdagede hurtigt at bare de gik efter en hestslæde, så fulgte de den. Da dette arbejde var overstået gik vi i dvale igen, der var heller ikke mange kræfter i folk mere. Både mænd og kvinder var faldet fra. Der var mange dødsfald på grund af underernæring.

Vi fik ingen hjælp, og Røde Kors var der ikke noget der hed. Rusland ville ikke have noget med dem at gøre. Vi fik faktisk aldrig noget at vide, ikke andet end der var en front og der stadigvæk var krig. Over halvdelen af personerne i lejren var jøder af forskellige nationaliteter, som vi selvfølgelig snakkede med og kom til at kende.

Hen i marts måned kom der en højtstående kommisær til lejren. Vi blev kaldt ind til kommandanten og fik besked på at være klar til at køre bort næste dag. Det gjaldt kun de danske søfolk fra „Axel Carl“. Det lavede lidt op på humøret, som var meget langt nede. Næste dag kom en åben lastbil. Vi sagde farvel til de andre danske, samt vores tjekkiske kollega Frits og alle de andre vi kendte. Vi regnede ikke med at se dem mere, men det kom nogle af os til. Men det var meget senere og et helt andet sted. Vi vinkede til hinanden og så kørte vi med tre russiske soldater som ledsagere.

Efter et stykke tid kom vi til et jernbanespor. Der holdt en vogn magen til den vi rejste i fra Leningrad. Døren i vognen blev ikke låst, det var vi glade for. Vi kunne frit gå ud i gangen, men måtte ikke forlade vognen. Den viste sig at blive vores hjem de næste 31 døgn ude i Sibirien. For det gik mod øst, ikke mod Arkangels.

På dennelangerejseudiSibirienfikvinæsteningentingatspise.

En klump klægt rugbrød, vist nok 300 g. (Det blev vejet meget nøjagtigt) Et krus varm the af en slags. Først hen på aftenen fik vi et stykke meget saltet fisk som næsten var uspiseligt. Alt gled ned dengang, vi var konstant sultne. Soldaterne var meget unge mennesker som os andre og de var meget flinke mod os.

Vi fik at vide at vi skulle til noget der hed Karanda ude ved den kinesiske nordvest-grænse. Vi blev meget skuffede, vi havde jo troet at vi skulle ud at sejle. Men vi vidste intet om hvad der skulle ske med os, og vi var glade for at komme væk fra Aktjubinsk, da der til sidst var udbredt en sygdom.

Tyfus blev der sagt, hvor de vidste det fra ved vi ikke for vi så aldrig nogen læge mens vi var der.

Efterhånden som vi kørte på strækningen, kom der tyske og rumænske krigsfanger ombord, og låst inde i de andre celler. De så forfærdelige ud, nogen af dem, blodige bind om hovedet, arme og ben. En kom på en slags krykker. Russerne var ret hårde mod dem. De blev skubbet og puffet fremad, flere af dem var helt unge flyvere, og de var meget langt nede med humøret. Vi kunne efterhånden til at tale med dem. Vi kunne efterhånden snakke ret godt tysk og russisk, for tysk snakkede de fleste i de lejre vi var. De sagde de ville ønske at de var danske søfolk, så de kunne komme ud herfra.

Det skete flere nætter at der blev ballade inde i cellerne. Der kom jo flere og flere derind. Nogle hylede og skreg og forbandede både Hitler og Stalin på en gang. Når det så blev for meget for de russiske soldater, blev de hevet ud meget hårdt og gennet hen i enden af vognen. Når vognen stoppede, blev de smidt ud. Hvad der skete med dem, kunne vi kun gætte os til.

„Karanda“ 1942

Mens vi kørte med toget, kom vi igennem mange byer: OMSK, TOMS, NISNI NOGAROD, og mange andre små byer. Vi holdt mange gange en eller to dage på et sidespor for at modgående militærtransporter kunne passere. Det var ikke småting af krigsmateriale-tanks i alle størrelser, kanoner i massevis, lastbiler og flyvemaskiner. De såkaldte jægerfly, samt masser

af soldater i telte på vognene som flere steder var beskyttet af luftskyts. Nogle gange talte vi op til 70 tankvogne, åbne og lukkede, de blev trukket alto store damplokomotiver. Denne gang kunne vi se alt, og vi kunne også gå i gangen.

Men mad fik vi ikke meget af, og vi lå på hårde træbænke. Vi havde det bedst når toget kørte. Den ene dag gik efter den anden, og man blev sløv og træt. Møgbeskidte var vi alle, os og krigsfangerne. Men endelig efter 31 døgn, der blev koplet til det ene tog efter det andet, var vi fremme.

Karanda hed stedet langt ude i Sibirien, hvad vi skulle her vidste ingen. Nu skulle vi tage afsked med vores flinke vagtsoldater, som vi efterhånden var kommet til at kende godt. De kunne li' os, og var meget interesseret i at høre hvor vi kom fra. De brændte alle efter at blive sendt til fronten.

Der holdt tre hestevogne med tre heste på hver vogn, men først kom de tyske krigsfanger afsted. Vi blev hentet i næste omgang, så vi gik lidt rundt. Der var aldrig et træ at se, eller huse, kun milevis bakkede stepper. Så kom den ene vogn tilbage, og vi kørte ud over steppen. Op og ned igennem store vandpytter - hvor vi måtte af og skubbe. Lige pludselig holdt vi ved en stor gård med flere bygninger. Der var mange heste og Kirgiser soldater. Vi kom ind og fik varm suppe, brød og noget såkaldt mælk, som vi aldrig havde fået før. De var meget venlige, Kirgiserne, de grinede og klappede flere af os på hovedet. Vi så jo lidt anderledes ud end de. Men hvor vi skulle hen, ville de ikke fortælle. De vinkede da vi kørte videre, ud over steppen, hvor det gik op og ned, og veje var der ingen af. Så holdt vi og kusken pegede op af en stor bakke, der skulle vi gå op. På den anden side lå det sted, vi skulle til, så vi masede os der opad mod toppen af bakken.

Donkeymanden Christian var før stoppe. Han vendte sig om mod os og råbte, „den er god nok gutter, der ligger en stor tankbåd der nede og venter på os“. Vi troede sgu på det han sagde, så det blev en stor skuffelse, da det ikke passede. Der var ingen tankbåd, men den største krigsfangelejr vi havde set, og vi havde efterhånden set et par stykker.

Masser af bygninger med højt pigtråd rundt om det hele, og vagttårne. Vi gad ikke engang at tælle dem. Vi var faktisk helt i choktilstand, og som Otto fik sagt: „hvad fanden har de nu lavet derhjemme, siden vi skal i rigtig krigsfangelejr“.

Vi kom så igennem den bevæbnede store port og ind i lejren, der var stor sorn 4–5 fodboldbaner. Det havde været en gammel kulmineby, fik vi senere at vide. Vi blev ført forbi mange tyskere og rumænere, hvis uniformer - hvad der var tilbage af dem - var brune. Vi blev ført ind i et stort baderum, dejligt opvarmet og med varmt vand i beholderne af zink. Man skulle trykke en tynd stang op, hvorved vandet så kom ud. Et stykke sæbe blandet med savsruld, men det var udmærket. Vores tøj skulle vi hænge i nogle store jernringe, og gå ind i en stor jernovn med. Så efter et stykke tid skulle lusene være dræbt, hvad de også var denne her gang.

Da vi var færdige blev vi samlet igen og kom over i det store køkken, hvor vi fik et krus the og et stykke brød. Tyskerne der var der, var meget interesserede i hvad vi var for nogle, og da de hørte vi var danske søfolk, sagde de, at så skulle vi nok være her i lejren. Så blev vi til sidst ført ud af en anden port, og gik op ad en bakke. Op til en lille aflang bygning indkredset af pigtrådshegn hele vejen rundt, samt to vagttårne. Indenfor hegnet et wc-hus sat over et stort hul i jorden.

Huset passede ligetil os, 20 personer. Der var tre rum i den ene side med seks, syv træbrikse i hvert rum. Der var et vindue højt oppe. Vi fordelte os med en seks, syv stykker i hvert rum. I den anden side af gangen, som gik igennem hele huset, med en dør i hver ende, var der først et lidt større opholdsrum med to borde og stole, og et stort vindue. Så kom et lille værelse med bare en briks og en stol. Derefter kom der et lille køkkenrum med komfur og borde, og til sidst et lille rum med tre store træbaljer fyldt med vand. På briksene lå en lærredspose, som vi efterhånden fik fyldt græs i fra steppen.

Her kom vi til at tilbringe hele sommeren. Elektrisk lys var der ikke, men det var der heller ikke i Aktjubinsk lejren. Vi havde heller ikke en petroleumslampe, men hvad skulle vi

også bruge lys til, vi havde jo intet læsestof. Ude i gangen hang et lille spejl, så kunne man da se hvordan man var kommet til at se ud.

Vores Kirgisersoldat kom næste dag med en hestevogn. Han havde provianttil en uge, brød, saltet kål (kapusta), kartofler og en klump sukker, alt nøje afmålt til syv dage. Så kunne kokken og hovmesteren selv lave mad, to gange om dagen. Vi fik også hirsegryn, som vi lavede om morgenen. Men det var meget knappe rationer vi fik, vi blev aldrig mætte. Der var slet ingen næring eller kraft i det vi havde fået at spise i al den tid vi havde været indespærret i Rusland.

Nu hvor vi begyndte at få bedre forhold, pladsmæssigt, begyndte helbredet at blive meget dårligt. Man gik langsomt og slæbende, og var sløve. Sjøholm, vores kraftige finne (men var dansker nu) var den første af „Axel Carls“ besætning der blev syg. Han svandt simpelthen fuldstændig sammen, kunne dårlig gå til sidst. Den smule mad han fik, kunne han ikke have i sig. Til sidst var han så mager, at det var forfærdeligt at se ham i den tilstand. Det tog en måned, og den sidste uge lå han inde på det lille rum vi havde. Det var hans eget ønske, han vidste han skulle dø, og en morgen vi kom derind til ham, var det sket. Han blev ikke engang 35 år.

Samme aften kom de med en trækasse, som vi lagde Sjøholm i. Næste morgen kom et par soldater og kørte forbi krigsfangelejren. Og sydøst for denne, et langt stykke ude i Sibiriens stepper blev Sjøholm taget af hestevognen, og firet i en grav der var lavet af krigsfangerne. Skipperen bad en bøn, vi kastede graven til, og satte et trækors, som var lavet i lejren. Vi gik langsomt og bedrøvet tilbage igen. For hvem blev den næste, der var flere der var blevet svage og syge.

Mens vi var her i Karanda fik vi tre gange besøg af flere højtstående russiske kommisærer. Det var om vi skulle ud herfra og sejle for de allierede. Sidste gang de var hos os, skulle vi skrive under på en erklæring om vi var villige. Vi skrev under alle sammen med glæde, bare vi kunne komme ud, men der skulle gå lang tid.

Da vi havde været i huset en uges tid, kom en uniformeret agronom og spurgte om vi ville arbejde på en plantage, hvor han ville dyrke tomater. Det sagde vi ja til. Han kom næste dag, og vi gik over nogle høje bakker. Ind i en stordal, hvor der løben mindre flod. Der var planterne sat - mange tusinde. Det var en større affære. Der skulle vi så hakke jorden løs i de lange bede. Til sidst skulle et par af os gå opad flodbredden til et lille pumpehus for at sige de kunne lukke vandet ud i kanalerne, som vi gik og regulerede så det hele blev oversvømmet. For regn fik vi ikke, og det var meget varmt. Det gjorde vi så hver dag hele sommeren. Nogle gange var vi kun halvdelen afsted, men det var jo en adspredelse når man er indespærret hver dag bag pigtråd med to bevæbnede vagter i hvert tårn.

På den anden side af floden lå en lille samlingsmå murede huse. De mennesker vi så gå ud og ind af de huse gik meget langsomt. Vi fik langt om længe fra soldaterne at vide, at det var en politisk lejr. De fik simpelthen så lidt at spise. Vi kunne se dem fra vores hus der lå oppe på en bakke. Vi kunne se ned over fangelejren. De gik meget sløvt rundt, de var underernærede. Der var udbredt epidemi iblandt dem, dysenteri.

Der døde 30–45 pr. døgn, for vi kunne tælle dem fra vores hus. Deres lighus lå, så vi kunne se det hele. Sent om aftenen blev de smidt op på en åben hestevogn og kørt forbi os langt ud på steppen til vel nok en fællesgrav. Det varede da et par timer, før vi hørte dem komme tilbage.

Engang var vi nede i lejren for at se en krigsfilm. Vi gik igennem hele lejren, men vi måtte ikke tale med de tyske krigsfanger. Der var flere der slog op med hånden da vi gik forbi. Vi kunne se med et halvt øje, at de ikke havde det for godt. De var meget afkræftede og gik med bøjet hoved. Lejren var meget stor, husene lå tæt for at rumme alle de mange mennesker. De vidste godt at det var meget tvivlsomt at de engang kunne komme hjem til Tyskland.

„Axel Carls“ besætning var også klar over, at hvis dette her blev ved, så ville alle ikke overleve. Nu havde vi efterhånden været 1 år i fange-skab med dårlig ernæring, trange

forhold, lange ophold i togvogne, møgbeskidte og fyldt med lus. Så kom denne her epidemi, når først man fik den sygdom kunne man ikke holde maden i sig, og det var ikke meget vi fik. Folk fik diarree og blev svagere, til sidst kunne man ikke gå. Uvisheden var meget slem for os, som vores bådsmand Frede Christensen sagde da han så krigsfange lejren oppe på bakketoppen. Efter chokket udbrød han: „Dette her er sgu enden for os gutter“. Og det blev det desværre også for ham, han kom aldrig ud af Rusland.

Hver dag undtagen søndag var vi på arbejde i plantagen. Men nogle blev i huset hvor vi engang imellem vaskede gulv. Gulvet var af cement, og en gang om ugen fik vi nyt vand fra en hestetrukket vogn.

Vi havde 3 træbaljer, den ene brugte vi så til at forsøge at vaske tøj i. Sæbe havde vi ikke, men vi slog tøjet mod en stor sten, det var noget vi havde lært i Oranki lejren. Det hjalp lidt. Vi tog også en træbriks ad gangen, og hældte kartoffelvand ned i sprækkerne for at udrydde væglusene. De blev skoldet ihjel, og blev helt røde. Vi kogte altid de kartofler vi havde med skrald på, for skralden blev også spist, intet måtte gå til spilde. Kropslusene var vi efterhånden kommet af med, for vi var jo ikke sammen med så mange mere.

Vi begyndte også sammen med agronomen at dyrke tobaksplanter. De blev hængt op undertaget af nogle bygninger, som var lavet til formålet. Vi byggede også 3 store ildsteder med en stor jerngryde i hver. Det var vores donkeymand der stod for det. Han havde engang været i murerlære, så de blev meget flotte, og blev rost meget af agronomen. De var beregnet til at koge tomater til tomatpure.

Vi havde flere venner blandt både russiske vagtsoldater og kirgiserne. At se kirgiserne ride på deres små, men stærke og hurtige heste var fantastisk. De smilede og lo meget og skulle som regel stryge os, der var lyshårede, gennem håret. Det var Djengis Khans efterkommere vi var kommet ud til.

Vi hørte også fra vagtsoldsaterne at tyskerne stod uden for Moskva, og at Leningrad var omringet. Det var alt hvad vi hørte om krigen.

De af os der blev ved huset kunne hver dag og hele sommeren, hvor epidemien rasede nede i lejren, se de kom bærende med den ene døde soldat efter den anden. Det var ikke sjovt at se på. Da vi så begyndte at tælle dem, røg vi op på ca. 35 til 45 hver dag.

Det var rumænske soldater der stod for dette. Sent om aftenen læssede de så de nøgne lig op på en hestevogn. En tog i hovedet ogen i benene, og svingede dem op, så der til sidst lå en hel bunke oven på hinanden. Derefter kørte de dem langt ud på sletten til en fællesgrav. Det kunne vi ikke se for bakken, men det varede et par timer før de kom tilbage. Det kunne vi høre lige så tydeligt.

Hen på sommeren, da vi var ved at bære tobaksplanter ind i de lave huse, opdagede vi pludselig at se vores tidligere medfanger fra Oranki og Aktjubinsk. Vi talte med dem. De havde forladt Aktjubinsk nogle måneder efter os, og efter en hård togrejse i kreaturvogne, hvor også folk fra andre lejre var kommet til, var de så til sidst kommet til Karanda. Men de havde det ikke godt der. Der døde mange, og ingeniør Rasmussen var død lige efter ankomsten. I krigsfangelejren, som jo var meget stor, blev der lavet et indhegnet stykke med 3 huse til dem. Vi så dem flere gange, men arbejdede ikke sammen med dem.

Så skete der det sørgelige, at en af os, Hans Larsen blev meget syg, og lå fuldstændig hen på sin briks. Gennem kirgiseren fik vi en besked ned til lejren om en læge. Der kom også et par russiske officerer, som så på Larsen, og sagde meget syg (bo/sjo). Det kunne vi andre også se. De gik igen, og vi så dem ikke mere. Hans blev mere og mere sløv, der gik en måneds tid, så døde Hans Larsen. Den smule mad han fik i sig, kunne han ikke holde, så han var fra at være en meget kraftig mand på 34 år ikke andet end skind og ben. Vi fik fat i vagtsoldaterne i tårnet, og så kom der lidt gang i at forberede begravelsen.

Næste dag kom der en hestevogn med trækassen som Hans blev lagt op i. Bagefter gik vi efter vognen, den lange vej, som vi nu kendte. Der var gravet et hul i jorden og skipperen sagde en bøn. Vi kastede graven til, og satte et trækors fast i jorden, hvorefter vi langsomt gik tilbage til vores hus.

Huset havde været beboet før, så hullet der var gravet over

wc-huset skulle tømmes. En dag kom der en syv, otte krigsfanger og fire russiske vagtsoldater. De fik besked på at grave et nyt stort hul i den anden side af indhegningen. Det blev lige så dybt, som en mand der var høj. De gravede i to dage, vi måtte ikke tale med dem for de russiske vagter, men vi kunne se på dem at de var et sørgeligt syn. Den anden dag om aftenen var hullet færdigt, hvorefter hele huset, ved hjælp af brædder der ragede ud, blev flyttet over det nye hul. Så var wc'et klar til brug.

Næste dag kom en fire, fem stykker for at tømme det gamle hul. Det kom op på nogle vogne, der var åbne.

Det kørte de så langt ud på sletten med. De tyske soldater var lige som de andre meget trætte. Vi forsøgte at hjælpe med det arbejde, men det måtte vi ikke.

Efterhånden var det blevet sidst på sommeren, og håbet om at komme ud at sejle svandt efterhånden. Kommisærerne som lovede at der snart skete noget, så vi ikke noget til. Vi blev faktisk enige om, at kunne vi bare komme ud i friheden, så var det her hos kirgiserne, som var meget venlige mod os, ikke det værste sted at være her i det store land.

Dysenteri epidemien rasede hele sommeren nede i den store lejr. Soldaterne døde som fluer, de havde overhovedet ingen modstandskraft. Hos os fra „Axel Carl“ var flere af os også blevet syge. Sidst på sommeren blev vores bådsmænd Frede Christensen også ramt af sygdom og tabte sig meget. Det værste var, at han var klar over at han ikke klarede den, som han selv sagde: „Den smule mad jeg får kan jeg ikke holde i mig“.

Der gik 4 dage så var bådsen død, 35 år blev han, så vi andre var langt nede, da det skete. Vi fik ordnet begravelsen på samme måde som ved de to andre der lå derude. Denne gang havde de bare ikke gravet hullet i jorden dybt nok til at dække trækassen. Vi havde på skift en times arbejde med at grave den dybere. Også denne gang havde vi lavet et trækors, som vi satte på graven, derefter gik vi tilbage til vores hus.

Langt ude på de sibiriske stepper lidt nord for Kinasgrænser ligger tre dygtige danske søfolk begravet, side om side.

Den ene dag gik efter den anden, så blev vores førstestyrmand Ernst Carl også syg og matros Hansen havde det heller ikke for godt. Vi var klar over, at hvis ikke der snart skete noget med vores sejlads, så ville vi ende vore dage herude allesammen. Hver dag gik dem der blev i huset på jagt efter alle de fluer og myg der fløj rundt i millionvis. Vi regnede jo med at de var store smittebærere. Vores wc-grav gav vi kalk hver gang der havde været en derude. Soldaterhuset der lå ca. 50 meter imellem vores og lejren, havde samme problemer. Vi talte med dem hver dag, de var venlige over for os, og ville gerne vide noget om vores land.

Endelig skete der det vi havde ventet på så længe. Der kom to kommisærer, de smilede og havde den glædelige meddelelse, at vi blev frie og skulle overgives til englænderne i Persien. Vi skulle rejse over Baku i det sydlige Rusland, men allerførst måtte vi skrive under på at vi ville sejle for de allierede. Det havde vi skrevet under på før, så det gjorde vi gerne. Den ene af dem fortalte at det var de danske søfolk som sejlede i engelske og andre allierede skibe, som var skyld i at vi kom ud og sejle. Der skulle lige gå et par dage, så ville papirene være klare. De mente at det ville vare 3 uger at rejse til Baku, så vi fik proviant med til 3 uger. Vi skulle ledsages af en kirgisisk soldat, som viste sig at være vores ven, stifinderen. De sagde farvel til os, ønskede os alt godt, og fra nu af kunne vi gå hvorhen vi ville. Der blev en fantastisk glæde over denne meddelelse, og først langt ud på natten kunne vi lægge os til at sove.

Afrejse fra Karanda Vagtsoldaterne var allierede forsvundet fra deres tårne og jerngitterdøren var åben, så vi kunne gå ud og rundt om vores lille hus. Det var en meget mærkelig fornemmelse. Nogle af os kravlede også op i tårnene for lige at prøve det. Soldaterne nede fra vagthuset vinkede og grinede til os. De var meget glade for at vi endelig var blevet frie. Allerede næste formiddag kom stifinderen. Han var glad på vores vegne, og sagde at hen af dagen kom vores proviant som bestod af tørrede brød og tørrede fisk (Skannerokker) og sukker. De var ved at gøre det klar nede i lejrens køkken. Så forsvandt han igen på sin hest.

Vi fik besøg af agronomen som ønskede os en god rejse og alt godt i fremtiden. Han havde været glad for vores arbejde i plantagen, Hen på eftermiddagen kom så det store øjeblik, da vi skulle afsted. Vi havde pakket vores sæk og gjort rent i hele huset. Der kom en hestevogn med vores proviant, de havde endda givet os en pose med tobak, det hedder mahogga på russisk. Det var ikke bladene men stænglerne fra tobaksplanten. Det rullede man på en speciel måde af avispapir. Lidt senere kom det store øjeblik da en lastbil kom kørende med en soldat og stifinderen ved hans side. Vi kom hurtigt op på ladet. Vi sagde farvel til vores hus, hvor vi trods alt havde haft det bedre end i de store lejre. Vi svingede igennem krigsfangelejren, og ud af den store port. Vi nåede da at vinke farvel til vores medfanger fra Oranki og Aktjubinsk, før vi forsvandt over den store bakke. Vi så dem aldrig mere.

Det blev en dejlig tur på ladet af den åbne lastbil. Koldt var det, og sneen væltede ned. Vi sad og kikkede på vores pas, som vi ikke havde set siden de spærrede os inde i Leningrad. Den russiske vinter var ikke noget nyt for os, og nu havde vi tilmed så meget proviant, at vi kunne blive mætte, så vi proppede bare i os. Vi tænkte på at hvis bare dette her var sket for tre måneder siden, så havde de tre kammerater der lå tilbage i deres grav, også kommet med.

Men vi var ikke kommet ud af Rusland endnu. Vi var bange for at vi ville havne i en anden fangelejr. Det var jo sket før. Rejsen skulle vare en 14 dages tid, blev der sagt. Den kom til at vare over en måned.

Hen på aftenen nåede vi så til den lille banegård i Karanda. Det var pragtfuldt at vi kunne gå frit omkring i gaderne i den lille by. Toget skulle først køre til midnat, så vi var inde i ventesalen sammen med russere af alle slags, som også skulle med toget. Fra det øjeblik blev banegårde vores hjem i alle de byer, hvor vi skulle skifte. Vi skulle skifte mange gange og alle banegårdene var bevogtet af militæret. Soldater med påplantede bajonetter stod ved indgangene, selv på perronerne var de, der blev passet meget på. På dette tidspunkt havde vi jo

vores ven kirgiseren med, men da han forlod os, var vi alene. Det hele foregik på russisk, og de yngste søfolk fra „Axel Carl“ var de bedste til det russiske sprog. Når togene kørte var det en mærkelig glad fornemmelse at være frie. Vi kunne gå som vi ville i vognene. Det var vi meget glade for, vi havde stadigvæk de forrige fangetransporter i tankerne.

Første sted vi skulle ud af toget, og skifte til et andet tog, var ved en lille station, hvor ventesalen var en godsvogn, og kontoret en lille træbygning. På torvet i byen stod en statue af Lenin, der gik vi rundt i flere timer. Kirgiseren forklarede os at togene kørte store omveje på de enkeltsporede jernbaner. Militærtog kom i første række. Han var begyndt at blive så stille og smilede ikke så meget mere. Vi fik ud af ham, at han havde hjemve. Han savnede simpelthen sin kære hest, som er et og alt for kirgiserne.

Vi kørte videre, men mod nordøst, det var vi ikke så glade for. Men på tredjemester Blake's lille kort kunne vi se jernbanen fulgte den vej, før det gik sydpå.

Vi blev hurtigt klar over at vi skulle passe på vores lille søsæk, for der var mange tyveknighte i toget. De stjal som ravne, så vi havde vore pas helt inde på maveskindet. Passet var vi meget bange for at miste.

Vi kørte mange timer, og vi holdt endnu flere. Vi kom til Novosibirisk, hvor vi skulle skifte tog. Mad havde vi ikke mere af. En kommandant for den flotteste banegårdsbygning vi endnu havde set, gav ordre til, at vi i den flotte spisesal fik både varm suppe og brød til. Der ventede vi et par dage, og vi fik varm suppe hver aften.

Vi opdagede at vi kunne sælge alt muligt på deres markedsplads, så vi fik travlt med at sælge et par skjorter. Især lynlåse var i høj kurs, dem havde vi heldigvis en del af. Da vi havde opdaget det, blev lynlåsene hurtigt sprættet af tøjet. Vi fik hurtigt anskaffet nogle rubler, som vi så kunne købe varm suppe og brødklumper for. Vi fik solgt lynlåse hver gang toget holdt ved en station.

Nu var det mere nødvendigt end før, efter at vores ven

kirgiseren havde sagt pænt farvel, ønsket os alt godt, at nu måtte ingen af os blive „agterudsejlet“, for så kunne alt ske. Man kunne forsvinde ud i alle de lejre der var ude i Sibirien.

Vi kom længere og længere ud i Sibirien mod nordøst, før det gik den anden vej. Kramojarsk hed byen, hvor vi skulle skifte tog igen. Det tog flere dage, idet kommandanten skulle studere vores fællesdokument før rejsen til Baku. Heldigvis havde hver station en lukket gryde med kogende vand. Det var sommetider det eneste vi fik i flere dage, men vi krævede heller ikke så meget.

Hver gang vi skulle skifte tog, skulle alle have en lusattest. Det skulle alle have, så var det bare med at finde den. Den lå ikke altid i nærheden af banegården. Der kunne vi blive vasket i varmt vand i trækar. Tøjet blev hængt på en rund jernring og ind i en meget varm tørovn for at dræbe lusene. Men det lykkedes for det meste ikke, vi havde lus hele tiden. Det havde alle de russere vi rejste sammen med også.

Taskent

Så gik det endelig mod sydvest. Vi stoppede mange gange for alle millitærtoge, der jo havde første prioritet på enkelsporede baner. Men det blev da heldigvis varmere jo mere vi kom dernedad.

Efter mange dage kom vi til Taskent, hvor vi også skulle skifte. Men vi manglede en mand - andenmester Larsen var blevet „agter-udsejlet“. Han stod tilbage på en lille station, hvor vi havde stoppet. Han og et par andre var rendt over sporene for at købe en skål varm suppe. Han var på vej tilbage, men toget kørte, og han nåede det ikke. Det blev vi meget kede af, men heldigvis havde han sit pas på sig. Alt kan ske under krigsforhold i Rusland.

Kupeerne i togene var sådan set meget gode, der var plads til seks personer. Ryglænet kunne slås op, og helt op under taget var der to liggepladser, så alle kunne ligge ned. Selvom det var træbænke, var det jo en fordel på de lange strækninger i det russiske jernbanenet. De byer hvor vi skulle skifte tog,

fandt vi hurtigt markedspladsen, hvor vi solgte alt muligt, vi kunne undvære, skjorter, veste, jakker, lynlåse, selv løse knapper. Alt kunne sælges, og for det købte vi brød. Men der var også en anden fidus.

På markedspladserne var der altid en flok unge drenge som gik og lurede på at løbe igennem rækken af boderne, hvor de så stjal til højre og venstre. Det var faktisk på et given signal når de løb, og det benyttede de yngste af „Axel Carls“ besætning sig også af. De blandede sig med dem. Flere soldater, som der altid var sådan nogle steder, løb efter, men vi opdagede at de stjal lige så meget. Nogle gange var der vild kaos over det hele, men de nåede aldrig at få fat i os. Vi kom derimod flere gange til at snakke med drengebanderne. De var meget venlige og hjælpsomme, samt meget interesserede i os. De gav os flere gode tips om hvordan vi skulle bære os ad, de levede jo selv et meget hårdt liv.

Vi var i Taskent i 10–12 dage. På den store banegård, som jo faktisk var en hel kasserne, med alt det militær der bevogtede den. Kommandanten sagde, at han nok skulle sige til når vores tog kom. Men først skulle vi have den sædvanlige Lusattest, den nåede vi at få et par gange mens vi var der. Det var dejligt mildt i vejret, så vi gik på opdagelse i den store by.

Da vi havde været der ca. fire dage dukkede andenmester Larsen pludselig op igen på banegården. Vi var glade på hans vegne, han havde jo haft sit mas med soldaterne, før han fik lov til at fortsætte med tog til Taskent.

Her i Taskent var det så mildt i vejret, at vi kunne smide vores viklers, som var gamle klædestykker der var skåret ud i strimler. Det viklede vi så om benene og op til knæet, det fungerede udmærket. Strømper var jo forlængst opbrugt. Men vi havde problemet med vores elefantstøvler, de gnavede tit hul på foden. Det var der flere af os der led af.

Den store ventesal blev efterhånden tæt pakket med soldater og civile russere, så det kneb med liggeplads på gulvet. Der var altid nogle af os der passede på de sidste rester af vores ejendele. Hvis vi ikke gjorde det, blev det hele stjålet, det var med garanti.

Krasnovodsk

Da vi havde været i Taskent et par uger blev der givet grønt lys, til at vi kunne fortsætte.

Kommandanten kom pænt hen og sagde farvel før vi steg op i toget, der skulle føre os til Krasnovodsk. Denne strækning foregik i bjergrige områder, så vi var mange gange højt oppe, og igennem flere tunneller. Vi stoppede heldigvis mange gange på små stationer, hvor vi kunne få varmt vand, brød og suppe.

Så endelig kom vi til en havneby igen, Krasnovodsk ved det Kaspiske Hav. Men så opstod der problemer igen. Kommandanten var meget uvillig. Vi skulle ihvertfald vente, mens han undersøgte hvad vi var for nogle. Vi fik den gode ide at opsøge havnekommandanten, som viste sig at være marinekaptajn. Det viste sig at det var russiske marinesoldater der bevogtede hele havneområdet. Havnekommandanten var da til at tale med, han fik os ned i deres kantine, hvor vi fik noget at spise. Bagefter skulle han gøre hvad han kunne. Nu var det jo noget nyt for os. Vi var blevet vant til russiske soldater, men nu var det pludselig blevet marinen der overtog os. De var morderlig flinke, og var meget interesseret i Edwards billeder fra hans tid i den danske marine. Det fik vi god snak om. Deres marinetrøjer blev stoppet indenfor i bukserne, med en bred livrem om, og hammer og segl i huen.

Vi kunne ikke komme videre, for skibet til Baku var sejlet. Det var næsten kun soldater der kunne komme med. Men vi havde jo vores dokument, som skipperen havde hos sig, og han lovede at give besked.

Vores hjem blev banegården, og der var vi i flere dage. Det var også her vi solgte det sidste vi havde på markedspladsen. Da vi endelig kom fra Krasnovodsk havde vi solgt vores køjesække, vi havde jo ikke mere at komme i dem.

Så kom skibet tilbage da der var gået nogle dage. Da vi skulle ombord i båden, kunne vi ikke få lov, før vi havde en aflusningsattest, ligesom ved de andre stationer. Men der var ikke så meget tid, for der var flere dages ventetid på anstalten. Til alt held var der en russer, som vi var kommet til at kende

særlig godt på stationen. Russeren og hans kone og datter skulle også til Baku. Da han fik det at vide sagde han, at det skulle han nok ordne for os. Det kostede bare nogle rubler, så vi splejsede. Så forsvandt han, og en times tid efter kom han med 25 affusningsattester. Vi gik ned til båden igen, denne gang fik vi lov til at gå ombord.

Det var en dejlig fornemmelse at komme på et skib igen, efter alle de måneder i fangelejrene. Båden var totalt stoppet med soldater og nogle få civile. Russerne, som hjalp os, talte godt tysk. Han fortalte, at lige så snart han kunne komme ud af Rusland, så gjorde han det. Men det var for farligt at tale om det.

Vi kom lige ud af havnen, så smed de anker. Hvorfor blev vi aldrig klar over, men vi lå der hele natten.

Baku fængslet

Næste morgen sejlede vi, og sidst på eftermiddagen ankom vi til Baku. Vi gik ned ad landgangen, ind i en stor hal, hvor militæret tog imod alle. Da det så blev vores tur, og efter at en af de højerestående officerer havde læst vores rejsedokument, blev vi gennet hen i en krog. Der blev vi bevogtet af to bevæbnede soldater.

Vi sad der i to timer, hvorefter vi blev gennet ud på gaden, og ind i to lukkede biler. På de bagerste døre var der et jerngitter, og med to soldater i hver vogn. Vi kørte et stykke tid, så kom vi ind ad en stor jernport, som smækkede i med et højt brag. Derefter ind af endnu en port, og ind i en lille gård med høje mure omkring. På toppen var der pigtråd, samt store glasstykker der ragede op fra muren. Vi blev stillet op i to rækker, og fik med høje råb ordre til at gå ind ad en dør med gitter for.

Vi kom ind i en lang halvmørk gang, og ind i to fængselsceller. Det var et rigtigt fængsel vi var kommet ind i. Jerndørene blev lukket i med et brag. Vi var alene, og humøret var meget langt nede. Der var flere der sagde, at havde de vidst dette her, så kunne vi lige så godt være blevet i f.eks. Taskent som frie mænd. Nu kendte vi efterhånden så meget til de russiske

forhold, at vi sagtens kunne have klaret os i stedet for at havne her i et af Ruslands værste fængsler. Nu sad vi bag pigtråd igen, det var næsten ikke til at bære for nogle af os. Vores pas havde de taget, og på dette her tidspunkt havde vi kun det tøj vi gik og stod i. Kommandanten i fængselsgården var en tosset rad. Han råbte og skreg af os, som om vi var de værste forbrydere. Gården (der var ikke mange af dem) var næsten lukket mod himlen af pigtråd, og så alle de glasskår der sad fast deroppe. Der blev passet godt på.

To gange om dagen kom vi uden halvtimestid, så var det ind igen med råbet - davay, davay. Vi var anbragt i to celler med bænke rundt der kunne vi godt sidde allesammen, men vi måtte skiftes til at ligge ned. Der var en lampe højt oppe, og gittervinduet kunne man ikke komme op til for ståltråd. Der var en jernspand i det ene hjørne til at tisse og andet i - ligesom i de kreaturvogne vi havde kørt med før. Vi havde næsten opgivet det hele.

Hotelinturist i Baku

Vi var 2 ½ døgn i fængslet, så skete der heldigvis noget.

Vi hørte højrrøstede stemmer ude i den lange gang, dørene gik op, og vi blev gennet ud i gården. Der stod nogle højtstående russiske officerer, de hilste hjerteligt på hver enkelt af os. De fortalte os smilende at nu havde vi set det værste af Rusland, nu skulle vi se det bedste.

Vi blev sat ind i fire store personbiler med fuld humør, hvorefter vi kørte ud af fængslet. Det var en pragtfuld fornemmelse, og i fuld fart kørte vi igennem Baku, for til sidst at holde foran et stort nyt hotel.

Hotellet hed Inturist. Vi blev sat af og fulgt ind af fire officerer.

Vi kom ind i den store forhal, og lidt senere ind i den store spisesal med tykke søjler og spejle. Der var masser af borde midt i salen, og fik serveret et måltid varmt mad på rigtige tallerkener.

Vi havde i forhallen højt og helligt sagt, at vi var lusefrie.

Ellers havde vi ikke kommet ind, men den troede de på, sikkert fordi vi havde de højere officerer med.

Det var meget mærkeligt. Vi kom lige fra en fængselscelle, hvor en lille lem blev åbnet en gang om dagen. Maden var en klump brød og et stykke saltet fisk og en vandbeholder med et øsekar. Og så sidde her i en første classes restaurant, og få serveret maden af tjenere i sort og hvidt.

De andre gæster i salonen hilste på os med hånden og sagde velkommen. Den svenske konsul kom over til os og hilste. Han tilbød os penge, vi kunne få hvad vi ville have sagde han, så det tog vi imod. Nu skulle vi ikke købe mad, det fik vi jo på hotellet, men vi brugte dem til at køre rundt i byen med bybusserne.

Vi blev derefter vist op på tagetagen i et stort rum, som blev brugt som sommerrestaurant. Der var sandelig en rigtig seng til hver, med hvide lagner og tæpper. Det var svært for flere af os at sove, så om morgenen lå der flere på gulvet. Vi var blevet vant til at ligge på noget hårdt. Der skulle komme et skib, som vi skulle ombord i. Vi skulle sejle til Persien, til en by der hed Pahlevi, hvor englænderne skulle overtage os.

Fra Baku til Pahlevi, Persien (Iran)

Vi var lidt skeptiske på hvad der kunne ske, vi var blevet skuffet flere gange. Men en eftermiddag kom de høje officerer igen og spurgte om vi havde haft det godt. Nu var båden kommet, og skulle sejle om aftenen. Der lå også et lille fragt- og passagerskib ved kajen. Vi blev meget fint behandlet af de russiske søfolk. Vi så for første gang en ung dame der var påmønstret i denne båd, det var jo noget nyt.

Om aftenen den næste dag, kom vi til Pahlevi i Persien (Nord Iran) hvor den engelske konsul stod og tog imod os. Vi kom op på et hotel, der skulle vi sove om natten, og vi fik en fin behandling af konsulen. Næste dag skulle der komme en lastbiltruck og køre os til Teheran. Konsulen sagde til skipperen at det var først når vi var ankommet til den engelske militærlejr, at vi var ude af russernes kontrol.

Vi havde været i Rusland i 18 måneder. Det var godt for os,

havde det blevet ved, var flere af os bukket under. Den næste formiddag kom to lukkede trucks med to persere der skulle køre den. Skipperen havde fået en sum penge med til forplejning undervejs. Så kørte vi og det blev bjergkørsel. Det var varmt da vi startede fra Pahlevi, men det blev koldere deropad. Vi måtte af flere gange for at skubbe og grave bilen fri.

Ankomst til Teheran, Persien

Vi skulle igennem sneen, og over et pas, der lå helt oppe. I nærheden gjorde vi holdt, og kom ind i en slags kro, hvor vi blev hele natten. Der købte vi varm the og en slags pandekagebrød, så vi manglede ikke noget. Om morgenen startede vi igen vores bjergkørsel mod Teheran. Vi måtte af vognen et par gange for at skovle og skubbe den fri. Donkeymand Christian, som altid kunne finde på noget sjovt at sige, råbte højt: „Kom så gutter, det gælder vores frihed“, så blev der lagt kræfter i, vi skulle jo nødtigt tilbage til flere fængsler, eller det der var værre.

Det var et flot bjerglandskab, og det blev varmere. Henad 11–12 tiden var vi i Teheran. Vi holdt bl.a. foran en meget flot villa, hvor vores persere var ude og orientere sig hvor lejren lå. Og pludselig kørte vi ind i lejren.

Der var flere hundrede telte og andet militærkram. Vi blev læsset af, og kom ind i en stor træbarak. Der blev vi budt velkommen af den øverste chef for hele den engelske hær i Persien. De havde desværre, sagde han, ingen marineuniformer, men vi fik skrevet os ind i en protokol, og siden ført hen til uniformslageret. Der fik vi fuld uniform med frakke, flere sæt undertøj, en køjesæk til at have det i, og sågar en stålhelmet, men ingen gevær. Vi fik to telte til vores rådighed, et for officerer og et for menigt mandskab. Derefter kom vi i dejlig varm baderum, og tog vores nye uniformer på. Fra det øjeblik var vi i den engelske hær. Det var en dejlig fornemmelse at komme af med de russiske vatjakker og bukser, samt elefantstøvlerne, der gravede nogle store sår på hælen. Bagefter fik vi sat en dunk benzin og en tændstik til hele bunken, og så var det væk.

Efter det gik vi i kantinen for at spise og snakke med nogle

soldater. De var fantastisk flinke mod os alle. Vi var godt trætte, da vi omsider kom til: køjs, hvor vi i teltene lå på lærredsbrikse med tæpper over os.

Næste morgen blev vi vækket med et højt råb henne fra teltåbningen. Det var en af de engelske sergenter der råbte højt. Vi skulle ud at gøre morgeneksercits og gymnastik. Det var utroligt så hurtigt vi kom ind i deres system, og det var ret sært at få rørt sig tidlig om morgenen. Bagefter var vi inde i baderummet, for derefter godt sultne at komme over i deres kantine. Vi fik corned beaf, spejlæg, varm grød, the og luftbrød- og vel at mærke for os – vi kunne spise lige så meget vi ville. Vi lærte hurtigt at gøre honnør for de øverste officerer, og det var en herlig fornemmelse at være frie igen.

Den næste dag lånte vi en fodbold, og så spillede vi en fodboldskamp sammen med de engelske soldater, som allerede havde fået at vide, hvad vi var for nogle. De var fantastisk hjælpsomme, og vidste ikke alt det gode de kunne gøre for os, mens vi var i lejren. Det var den største lejr i Persien.

Så blev vi i en truck kørt ned til den danske ambassade, hvor den danske gesandt og hans kone hilste på os. Der blev taget et billede af hele „Axel Carls“ besætning, som senere kom til England og Sverige. Fra Sverige blev det sendt hjem til pårørende igennem rederiet Heimdal. Det vidste vi ikke noget om dengang.

Vi var fjorten dage i lejren. Den sidste uge vi var i Teheran blev vi inviteret til at bo hos alle de danske ingeniørfamilier der var i Teheran. De var ansat hos Kampsax, der havde – og var ved at bygge hele det iranske jernbanenet, foruden lufthavne og meget andet. Vi blev installeret en eller to hos de forskellige familier, og blev behandlet utroligt godt.

Der var en stor skandinavisk koloni af ingeniører i Persien. De havde deres egen store villa med en restauration, som hed „Det Skandinaviske Hause“. Vi spiste en meget fin velkomstmiddag i restauranten.

Mens vi var i Teheran blev vi klar over at der var tre ting der var skyld i at vi heldigvis var kommet ud af Rusland. Det første

var, at vi lige fra starten allerede i Oranki lejren, havde tilbudt at sejle for de allierede hvor som helst.

Det andet var de danske søfolk der allerede fra, da krigen startede, havde sejlet for de allierede (de skibe der var uden for Danmark).

Det tredje var, mente vi, det svenske konsulat i Moskva, som nok havde fået besked om vores skæbne via rederiet Heimdal, som havde gjort hvad han kunne. Det var vores overbevisning, mellem „Axel Carls“ besætning.

Den sidste uge vi var der, skete der desværre noget sørgeligt. Førstemester Andersen som altid havde været en god støtte for os, og hjælpsom, blev dræbt ved en færdselsulykke i et sving her i Teheran. Det kom som et chok for os alle. Nu var vi en mindre, det tyndede ud i os. Det var den femte vi mistede. Førstemester Andersen fik en meget fin militærbegravelse på en kirkegård. Der var et meget stort følge af danskere hernede, og den engelske kommandant for hele Persien deltog. Det var en af de sørgelige dage.

Afrejse fra Teheran, Persien

Vi sagde farvel til vores danske og engelske venner, for vi skulle videre til Alexandria i Egypten. Vi skulle først flyve derned, men maskinen var fløjet da vi kom til lufthavnen. Vi skulle så rejse med tog, men det var vi også blevet vant til.

Fra Teheran banegård kørte vi så på det iranske jernbanelinje op i bjergene. Højt oppe og langt ned, igennem tunneller, og over broer. Det var alt sammen bygget af Kampsax's ingeniører i Persien.

Vi kørte sammen med engelske soldater, og vi skulle over Basra, ved Røde Havet.

Vi blev hurtigt dygtige til det engelske sprog, vi talte jo hver dag med soldaterne fra England. En af dem kom fra Newcastle Upon Tyne, han fortalte os, at han havde mange venner blandt danske søfolk, som havde pool i Newcastle. Det var to amerikanske soldater der kørte damplokomotivet, for vi stoppede flere gange. Når vi stoppede, var der pause til at lade

vandet, for toiletterne var ikke for gode. En af gangene stoppede vi midt i en appelsinplantage, vi fik travlt med at tage frugter. Midt i det hele kom et par araberryttere ridende og svingede en stor pisk hen over os. Et par af officerene skød lige over dem, hvorefter de forsvandt i en fart.

Basra - Røde Havet

Da vi nåede Basra ved Røde Havet, kom vi med en lille færge over bugten. Der så vi for første gang allierede skibe der lå i havnen, og til ankers: liberty- og empire både og andre både, samt flere destroyere og hangarskibe. Handelsskibene var også svært bevæbnede med luftskyts og en stor kanon agter. En mindre kanon foran i stævnen.

Da vi kom i land fra færgen, kom vi op i en truck med soldater. Vi kørte til en engelsk militærlejr, hvor vi fik forplejning og overnattede i telte. Næste morgen måtte vi tidligt op og lave morgengymnastik og gøre eksercits. Det lærte vi hurtigt, bare man var midt i rækkerne, og fulgte de andre. Skipperen var ikke med, han havde fået kaptajnrang på skulderstropperne, så han slap. Han var også den af os der haltede mest af sår fra elefantstøvlerne. Vi fik en god breakfast, og fik derefter ordre til at stille op for transport, videre over den persiske ørken.

Haifa

Det foregik igen i trucks, men udelukkende med engelske tommy'er. Det var en konvoj af fem-seks trucks, og et par jeeps. Det næste stop vi havde, var Bagdad, hvor vi fik forplejning, før vi fortsatte videre i ørkenen. Vi kom til Damaskus med et kort ophold, og så kørte vi igennem Bethlehem, Jerusalem, for endelig at komme til Haifa.

Der fik vi tid til at se på havnearealet, man kunne nok se der var krig hernede, for det vrimlede med soldater af alle slags. Havnen var fyldt op med handelsskibe og destroyere. Der hilste vi for første gang på nogle engelske marinere, som vi senere fik meget med at gøre.

Cairo

Næste dag efter gymnastik i lejren, og breakfast, kørte vi videre mod Cairo. Vi rejste med færge over Suez Kanalen, og der var til sidst en snes trucks og jeeps i bilkonvojen.

Vi kørte ind i en engelsk militærlejr, hvor vi efter forplejning foreløbig fik anvist to telte. Senere kom den danske konsul og hans vicekonsul, og hilste på os. Han fik nogle kuverter fra den danske konsul i Teheran. Vi fik at vide, vi skulle være nogle dage i Cairo, og vi ville få civilt tøj. Vi sagde pænt farvel til englænderne, som havde behandlet os godt, hvorefter vi blev indkvarteret på et hotel i Cairo.

Vi blev så kørt i personbiler ind til et stormagasin, hvor vi fik nyt tøj på, fra yderst til inderst.

Bagefter blev vi kørt til et stort hotel i bykernen. Der skulle vi være et par dage med fuld forplejning. Vicekonsulen havde selv et hotel som hed Cecil Hotel. Han og hans kone ville have, at de to messedrenge kom og spiste sammen med dem hver dag, så vi sad rigtig til bords sammen med højtstående officerer fra den ottende britiske arme.

En af dagene var vi på konsulatet og hilse på de danskere der var i Cairo. Der var en stor dansk cementfabrik lige uden for byen. Den blev vi kørt ud for at se.

Vi blev også inviteret til en stor middag på et stort hotel og restaurant, ude ved de store pyramider. Under middagen var der en af damerne der spurgte, om der var nogle fra Korsør (der var jo to) for hun var datter af en forretningsmand i byen.

Om aftenen på hotellet var der nogle der fik meget spiritus, det var noget der slog. De havde jo ikke fået det i atten måneder. Om natten lå det halve af besætningen på gulvet og sov, sengene var simpelthen for bløde til dem.

Vi havde det fantastisk godt i Cairo, de vidste ikke alt det gode de ville gøre for os. Vi var bl.a. inde i en stor basarbygning. Man skulle have en særlig tilladelse for at komme ind.

Alexandria

Efter tre, fire dage sagde vi pænt farvel til vores danske værter,

og tog med et tog til Alexandria. Der blev vi modtaget af de engelske havnemyndigheder, som havde med søfart at gøre. Derefter blev vi kørt hen til den engelske Navy House, hvor vi blev indkvarteret. På Navy House mødte vi flere danske søfolk, bl.a. Peter Bertelsen, som også var fra Korsør. Han og nogle andre var lige afmønstret fra M/S „Robert Mærsk“, så vi fik en ordentlig snak med ham. Han sagde bl.a. at der var flere danske skibe hernede i øjeblikket: „Thuereby“, „Gudrun Mærsk“ og mange flere. Det gik hårdt for sig med skibene i konvojerne. Der var mange der var blevet torpederet, nu ville han prøve at få en båd der gik igennem Suez.

Den næste dag blev vi indskrevet i den engelske Navypool, og nu var alle klar til at stå til søs (vi var nu under Merchant Navy).

Alexandria havn var et mylder af skibe, den var totalt fyldt. Der lå ingen indenfor „reden“, det var alt for farligt. Havneudløbet var spærret med et stort stål net, som en slæbebåd først skulle trække til side før skibene kunne sejle igennem.

M/S „Hermelin“ - M/S „Roberth Mærsk“

Det halve af „Axel Carls“ besætning nåede lige at sove en nat på Merchant Navy House. Allerede den næste dag blev de præsenteret for henholdsvis „Roberth Mærsk“ kaptajn, Honore Christensen, og norske „Hermelins“ kaptajn, Eliassen, hvis to skibe lå i havnen. Fra den dag blev besætningen skilt fra hinanden, men det var vi forberedet på. Det blev til et hurtigt farvel, og nogle af dem så vi aldrig mere.

Efter påmønstring blev vi, der skulle med „Hermelin“ kørt ned til havnen. Den lå med rødt flag hejst, da den lastede flyvebenzin.

I „Hermelin“ kom hovmester Sørensen, matros Hansen, Carl, Georg, Ove og Edmund. Der var i forvejen en dansker ombord. Det var andenstyrmand Pedersen fra Slagelse.

„Roberth Mærsk“ fik matros Edward, Fransen og Donkey ombord. Vores kok kom ombord i en norsk damper sammen med andenmester Larsen. De blev henholdsvis hovmester og maskinchef.

Vores andenstyrmand Jakobsen, der var færing, kom ombord i „Store Nordiske Kabelskib“ som styrmand. Vores tredjemester Blake mønstrede i en engelsk libertybåd som førstemester. Fra nu af kan der kun skrives om „Hermelin“ videre fart.

M/S „Hermelin“ 2350 BRT., 16 knob

Vi, seks mænd fra „Axel Carlu“, som var mønstrede i „Hermelin“, blev sammen med skipperen Eliassen kørt i biler ned til havnen, hvor „Hermelin“ lå og lastede flyvebenzin. Der så vi den for første gang, og gik ombord. Vi var faktisk ikke klar over hvad det var for et skib, men efter den tur igennem Rusland, gik vi med på den værste.

„Hermelin“ 2350 brutto ton var en fantastisk flot båd, næsten nybygget, ligesom „Axel Carl“, men „Hermelin“ var et motorskib. Den havde meget flotte strømlinede linjer. Den var bygget i 1940, ligesom „Axel Carl“, hos Harlan og Woof i Hong Kong i Kina, med Burmeister og Wain-dieselmotorer. Den var en lille hurtigløber på over 16 knob, og det var meget under krigen. Derfor var den blevet til et krigsskib. Der var tre oliekanoner, luftskyts agter for, to oliekanoner på agterdækket, samt en tolv punds kanon på agterdækket. To canadiske luftskyts agter for skorstenen, foruden vi havde røgtromler på agterdækket, og en spærreballon, så det var en båd der kunne forsvare sig.

Lastningen af flyvebenzinen foregik i firkantede blikbeholdere, som ikke var helt tætte, og blev lastet af arabere. To dage efter vi var kommet ombord, var vi færdiglastet, og sejlede ud midt i havnen, vi blev fortøjet i bøger lige ved siden af „Roberth Mærsk“.

Ørkenkonvoyerne

Inden vi sejlede fik vi et par hundrede tommy'er fra ottende britiske arme på dækket, foruden biler og lasttruck.

Hen på dagen sejlede vi i konvoj sammen med 20–25 andre skibe. Vi havde lods ud af havnen, og hvor vi skulle hen, vidste vi ikke. Det var forsegleet ordre, som først blev åbnet på et vist

tidspunkt. Soldaterne sagde et sted hen af kysten, at det var Tabruk vi skulle hen.

Næste dag var der skydeøvelser kl. 10 om formiddagen. Det var første gang vi blev undervist i det, og hver mand havde sin særlige plads under angreb.

Vi havde otte engelske marinesoldater ombord. Det var nogle meget flinke gutter, men de var ikke til at bemande alt skytset, så vi måtte med, og det ville vi gerne. Der skulle jo en til at skyde, og en til at lade sådan et rundt magasin med 200 skud. Derefter kunne han plaffe videre, for det var spærre ild det drejede sig om.

Anden styrmand ombord (Pedersen) var også dansker fra Slagelse ligesom Ove. De andre officerer var nordmænd, resten af besætningen var kinesere. Vi fra „Axel Carl“ blev meget godt modtaget. Vi blev kaldt op til skipperen, han ville fortælle os, at han havde mønstret os som A. B. Seamen. Det kunne han ligeså godt i denne her krig, fik vi at vide.

Næste dag oplevede vi vores første torpederinger, det kom lige med et ordentligt brag nede i rækkerne, og lidt efter lød der et til. Så sejlede et par af destroyerne over og smed en masse dybvandsbomber. Det giver også et ordentlig brag og en høj vandsøjle.

„Hermelin“ kom til kaj i Tobruk med det samme, sammen med „Roberth Mærsk“ og flere andre, resten måtte ligge udenfor. Losningen begyndte, det var meget varmt, så det var ikke længe de kunne være nede i lasten ad gangen. Nogle af dem blev hevet bevidstløse op, for der var gasdampe dernede. Men de var mange om lastningen, og det gik meget stærkt. På dækket af „Hermelins“ for og agter stod en kompressor. Den blev startet med mellemrum, og blæste frisk luft ned i bunden af lastrummene. Den blev også brugt når vi sejlede. De dunke vi fik i starten var der revner i.

Inde på land kunne man se, at der var kæmpet overalt. I dyng-er lå rifler og italienske karabiner med ammunition, motorcykler, og sønderskudte biler, så vi tog nogle karabiner med ombord.

Hen på aftenen kom der luftangreb, som alle skibene

besvarede med spærreild, så de ramte ikke noget. Bomberne faldt langt fra havnen. Det var italienere, blev der sagt. De smider dem højt oppe fra, så flyver de hjem til Mussolini og fortæller, at de havde ødelagt så og så meget.

Losningen varede et døgn, hvorefter „Hermelin“ gik fra kaj, og ud, og smed anker, så en anden kunne komme ind. Da der var færdiglosset 10–12 skibe, gik turen tilbage igen, men med nogle sårede officerer og soldater ombord. De var alle fra ottende arme.

„Hermelin“ havde plads til tolv passagerer i meget fine kahytter, med en stor salon til. Det fik officererne. Soldaterne sov henne under vores store bak, men det var de meget glade for.

Så sejlede „Hermelin“ med næste konvoj tilbage til Alexandria. På turen, hvor vi sejlede i zigzag hele tiden, var vi sådan set mindre anspændt, for nu var vi ikke lastet med flyvebenzin. Hvis vi blev torpederet, røg vi da ikke i luften med et brag.

Konvojen sejlede ind gennem det beskyttede havneindløb, og „Hermelin“ gik til samme kaj i den vestlige del af havnen, for at laste flyvebenzin igen.

Nu skal denne beretning jo ikke handle om søkrigen i Middelhavet, og andre have. Det har vi admiralerne til at ordne, men den skal følge „Axel Carls“ folk, som kom ombord i benzinbåden „Hermelin“, og hvad der skete fremover. Desuden lidt om „Roberth Mærsk“.

Lige over hvor „Hermelin“ lå og lastede flyvebenzin med det røde signalflag oppe, en 25 meter ude i havnen, lå en stor afdelingafden franske flåde. Der var et slagskib, krydsere og flere destroyere. Om dem fik vi at vide, af de engelske gunnere, at de ikke kunne bestemme sig for hvem de ville sejle for. Derfor var de spærret inde her i havnen, men de passede deres dont, og kunne frit gå i land i Alexandria.

Lige før vi mønstrede i „Hermelin“, havde der sneget sig to italienske miniubåde ind gennem havneindløbet. De var sejlet ind samtidig med at en konvoj gik igennem. Derefter havde

de lavet et værre ravage i havnen. De havde anbragt en eller flere miner under en norsk tankbåd, så den blev beskadiget resten af krigen. Nu lå den som depotskib med en fire-fem mand ombord. Dem var vi ovre og hilse på flere gange. Men allerværst var det gået ud over en engelsk krydsser, som hed „Valliant“. Den blev beskadiget så meget, at den sank. Men der var nok ikke så meget vand under bunden på den, idet man ikke på afstand kunne se, at den stod på bunden. Den fungerede som admiralskib i den tid vi sejlede i Alexandria, da havnen ikke havde noget værft eller flydedok. Da skulle man helt til Suez Kanalen.

I konvojerne mødte vi også ØK's „Meania“ under fransk flag - ØK's „Panama“ og 11 Thuereby“, senere „Stal Svandholm“, „Lars Kruse“, „Dagø“ og „Ulla“ (alle under dansk flag) samt flere norske skibe.

Efter første konvojtur, blev vi i Alexandria sendt på connerkursus for at lære at skyde med orliecon luftskyts, men det var vi jo allerede sat ind i af de engelske gunnere. Men vi skød efter et mål, som blev trukket efter en flyvemaskine. Bagefter fik vi et bevis på at vi havde været der (gunnercertifikat). Det var noget alle de allierede søfolk skulle have under krigen.

I Alexandria foregik der mange på- og afmønstringer. For danske søfolk var det en slags Newcastle i Middelhavet, der var aktivitet hele tiden med alle de skibe. For at komme fra havnen op til det sted vi kaldte „Grækerbyen“ skulle man igennem „Araberbyen“. Der skulle man passe lidt på, det var tit man så en soldat eller andre der var faldet om i en blodpøl. Der var sket flere drab, så det var ikke ufarligt at færdes der. Men det vidste soldater og søfolk, så deres område var i det, der blev kaldt „Grækerbyen“.

„Hermelin Drammen“, stod der i agterstævnen på vores skib. Rederiet der ejede den, hed Brunsgaard og Kløsstrup. „Drammen“ var bygget til fart udelukkende i østen med kinesisk menige søfolk. De havde sågar deres egen kabys på agterdæk til deres risretter. De skulle have ris hver dag. Vi nåede kun at spise sammen med dem den første tur,

idet de afmønstrede allesammen, undtagen elektrikeren.

Så fik vi maltesere ombord. Det var nu lidt sjovt med den kok vi havde fået, han kunne kun lave en ret mad, en kødret. Det smagte også godt, men vi fik det samme hver dag. English pudding til dessert, -very, very nice - sagde han.

Der var også nogen der lavede vrøvl over maden, men ikke os fra „Axel Carl“. Efter det vi havde været igennem oppe i Rusland, kunne vi ikke drømme om at gøre vrøvl over kosten, om vi så havde fået grød hver dag, havde det været OK.

Det at sejle som krigssejlere var noget andet, end at sejle i fredstid. Vi måtte f.eks. ikke banke rust, ikke bruge lys om natten, eller i tåge. Hvis et skib lavede larm, var destroyerne der med det samme, og råbte i mikrofonen, at de skulle være stille.

Vi havde mange forskellige daglige gøremål i „Hermelin“. Skibsarbejde, rengøring, udkig, pasning af maskiner. Signalflag op og ned efter ordre, hver formiddag ca. kl 10. Skydeøvelse efter ordre fra konvojkommandanten. I front af konvojen røg et signalflag op, og når det gik ned, skulle man holde inde.

Vores anden tur med „Hermelin“ gik med flyvebenzin og tropper på dækket til Bergasi. Vi var altid anspændt lidt, når vi sejlede med flyvebenzin, og var hele tiden forberedt på, at der kunne ske en torpedering eller luftangreb. Nu var Middelhavet et varmt område, langs Afrikas kyst, så derfor kunne man sove på bådsdækket. Der havde vi større chancer, hvis noget skulle ske, så vi hurtigt kunne komme ud over siden. Selvom livbådene altid hang udenfor, parat til at blive firet ned, var vi alle klar over, at det nåede vi ikke i det flammehav der fulgte. Vi havde jo allerede set fire både blive torpederet, så vi vidste hvor stærkt det gik.

Da „Hermelin“ var kommet til kaj i Bergasi, vi var de første der gik igennem havnemolerne, stod vores tredjemester fra „Axel Carl“, og vinkede og tog imod os. Resterne af den libertybåd han var mønstret i, lå der også. Han fortalte, at samme aften de var kommet ind, blev der luftangreb af italienske flyvere. Hans skib blev ramt af flere fuldtræffere og sprang i luften. Selv hoppede han ud i havnebassinet, og blev bevidstløs

halet op af engelske marinere i en motorbåd. Af de 58 mand der var ombord på den 1000 tons l i bertybåd, blev kun fem reddet. Han kom i land og boede i en slags lazaret i en villa. Samme aften da de lå i deres hospitalssenge, blev der luftangreb, og en bombe ramte hospitalets ene side. Lige pludselig var der fri luft ud, men de fik reddet sig ud, og boede så på et hotel i gaden.

Vi skulle have officerer og soldater med til Alexandria igen, det havde vi altid, så Blake kom med os tilbage. Det var han meget glad for. For satan - en luksusliner i er kommet ombord i, sagde han, og det måtte vi give ham ret i. Det var også rart at se ham igen. Efter den rejse så vi ham ikke igen.

Alexandria var under ørkenkrigen hjemsted for mange søfolk af alle nationaliteter: englændere, nordmænd, danskere og polakker o.s.v. Efterhånden kom vi til at kende dem, for hver gang vi var der, når vi var i land, gik vi altid op på Søfarts poolen og Navy hotellet. Vi skulle se om der var nogen vi kendte. Otto og Ernst Carl var de to sidste, sammen med skipperen Thomsen, der kom ud og sejle fra Alexandria.

Vi havde den samme ægyptiske vagtmand når vi kom, så der var stor glæde når vi så ham igen. Han fortalte bl.a. at „Hermelin“ havde dobbelt så mange ture med benzin som de andre både. Vi var hurtigere lastet med over 2000 tons end 6–8000 eller 10.000 tons.

Tripoli

Vi havde to ture til Bencasi, hvorefter turen gik til Port Said, og næste tur gik til Tripoli forbi Derna. Fra Alexandria kom der flere skibe. Der var engelske passagerskibe som i fredstid havde sejlet på deres kolonier. De var nu svært bevæbnet med luftskyts, en stor kanon agter, og fyldt med soldater. De kunne ikke allesammen være på dækket men kom op i hold. Seks, syv tusinder var der med, og på denne tur blev flere både torpederet.

En af troppetransporterne blev torpederet om dagen, og gik ned med agterstævnen først. Det var som at se en myreture af mennesker der var hoppet i havet. De sidste vi så, da „Hermelin“

sejlede forbi, var dem der kom op fra forlasten. Men flere faldt ned på midtskibsbygningen, da skibet stod helt lodret op, før det forsvandt i havet. Så lå alle soldaterne i vandet, nogle vinkede. Men det var ledsagerskibene der skulle samle dem op, når de kunne. Der kunne godt gå lang tid, idet de jo også kunne blive torpederet hvis de stoppede med det samme. Det var en ubehagelig oplevelse at være vidne til.

Vi havde også et par slæbebåde med på konvojen. Den ene slæbte en gammel fragtdamper, hvor der var lavet en masse kanoner og overbygninger af træ, så den lignede en krydseratrap. Den blev brugt i flere konvojer for at skræmme fjenden.

Vi passerede det farlige sted som hed Derna. Ved Derna røg der altid et skib eller to. Det skete hvergang, så alle mand blev varskoet om, at nu var der en halv time til Derna. Så skulle man være ekstra på mærkerne. Man var anspændt hele tiden, og parat til at springe ud, for en torpedering kunne komme når som helst, dag og nat. Vi har ikke tal på alle de skibe der gik ned under ørkenkonvojerne, men der var mange, og mange søfolk og soldater gik ned. Hvis de var på en benzinbåd havde de ikke store chancer, da det var et stort flammehav i løbet af få sekunder. Vores anden kok, en malteser, kravlede rundt om flagstangen (henne agter) der hang han når det rigtigt brændte på. Han ville slynges så langt væk som muligt, sagde han.

ØK's „Panama“

På turen tilbage havde vi masser af soldater og officerer fra ottende arme. „Hermelin“ var ved at blive et kendt skib blandt soldaterne, fordi den sejlede flere ørkenure end mange af de andre skibe. Den var let at kende på grund af den flotte bygning.

ØK's „Panama“ var med i denne konvoj. Den havde lasten fyldt med tyske og italienske krigsfanger. Skibet var til at kende med dens fire master og ingen skorsten.

Pludselig var den omgivet af et par engelske destroyere. Vi fik senere at vide, at der var udbrudt mytteri ombord blandt fangerne. Hvis ikke de kunne få det stoppet, ville de blive

bordet af marinere, så det var åbenbart ikke helt ufarligt at sejle med krigsfanger. „Hermelin“ havde heldigvis aldrig fanger ombord,

M/S „Hermod“ - søsterskib

Da vi var kommet heldigt til Alexandria, og lå ved kaj for lastning, så vi en af de andre skibe fra „Hermelins“ rederi. Den hed „Hermod“, og var på ca. 6000 BRT med meyer-stævn. Det var også et ret nyt skib, men den var bygget i Hong Kong.

Donkey

„Roberth Mærsk“ lå også i havnen, så vi var ombord og hilste på hinanden. Vi var bl.a. sammen i land på restaurant.

Der blev knyttet et meget stærkt kammeratskab søfolk imellem. Det var også sidste gang vi var sammen med vores donkeymand Christian Hansen, som altid under vores ophold i Rusland havde bevaret humøret, og var kommet med mange rammende bemærkninger. Han havde været igennem mere end de fleste mennesker. Han havde været frihedskæmper i Spanien mod Franco, arresteret da han kom hjem og forhørt af det danske politi.

Vi fra „Hermelin“ fik det at vide, da „Hermelin“ blev lagt ud i bøjerne klar til næste konvoj, at Christian var faldet overbord fra „Roberth Mærsk“ og druknet i havnen. De fandt ham, og da „Hermelin“ sejlede forbi „Roberth Mærsk“, og ud af havnen i konvoj, skulle besætningen til begravelse. Så Olaf Christian Hansen ligger begravet på et militærgravs område for ottende arme i Alexandria.

Det var den sjette af „Axel Carls“ besætning der nu var borte. Det var tyndet ud iblandt dem.

Når vi sejlede i zig zag hele tiden i ørken konvojerne, var det et bestemt flag hos kommandøren der blev holdt øje med, og så skiftede skibene kurs omgående. Vi hejste og hev signalflag hele tiden i ørkenkonvojerne.

Flere gange blev „Hermelin“ og andre benzinbåde beordret til at omringe og beskytte troppetransportskibene, der jo var totalt fyldt med soldater. Vi havde selv på „Hermelin“ altid

mellem 100 og 150 soldater ombord, og 14 officerer fra ottende arme samt sommetider jeeps og lastbiler på dækket. Desuden havde vi også supliced, uniformer og proviant. Det var så smart lavet, at i en papkasse var der alt til en mand i 14 dage eller for 14 mand i en dag. Der var alt: corned beaf, cigaretter, chokolade, wc-papir, forbinding og drikkevarer i dåser, samt the og sukker.

Når vi var færdiglastet med flyvebenzin og ottende armes soldater på dækket, skete det et par gange, efter vi var forhalet ud i bøjerne og afventede sejllads, at soldaterne lavede underholdning på agterbugen, med sang og optræden. Det var de meget skrappe til, der var jo også revystjerner imellem dem. Det var en behagelig afveksling for ørkensejlladsen.

Så gik turen igen i en ørkenkonvoj beskyttet af engelske destroyere. Vi havnede i Tripoli. Torpederinger var der i næsten alle konvojer dag og nat. De kom lige pludselig forbi. I Derna slog det aldrig fejl, der røg en eller flere. Det var et frygteligt flammehav at se, når en benzinbåd blev ramt, så vi var anspændt hele døgnet.

Hvor mange gange „Hermelin“ sejlede i ørkenkonvoj for ottende arme har vi ikke tal på, men det var mange. Der var jo heller ingen af besætningen der skrev op, for under krigen var det forbudt at skrive i dagbog. Der var en radio i officers-messen, og en på broen, men vi havde da engelsksprogede aviser trykt i Egypten, samt engelske bøger af alle slags.

„Hermelin“ havde mange flere ørkenture end de store skibe på grund af dens størrelse. Den var efterhånden blevet et kendt og velset skib langs nordafrikas kyst.

Vi fik tit besøg af officerer og menige fra ottende arme, som havde sejlet med den, enten til eller fra kampområderne. Nogle gange gik vi kun ind til den åbne kyst, så kom lastbilstrucks med soldater ud for at få den nødvendige benzin.

Skipperen Eliassen drev det også som en slags sport at komme først ind, Han havde været i „Hermelin“ lige fra de begyndte at bygge den i Hong Kong. Det samme gjaldt for førstestyrmanden, maskinchefen-Bjarke, og andenmaskinist Thomassen.

„Hermelin“ var bygget til fart i østen. Den havde plads til 12 førsteklasse passagerer i meget flotte kamre med døre direkte ud til promenadedækket. Den var faktisk foran tiden, vi havde og har aldrig siden set så flotte kahytter i nogen andre skibe.

Maskinrummet var usædvanlig flot, alle motorer og pumper var malet med gullakmaling. Der var så flot og renholdt, at de der var nede og bese det, aldrig havde set noget lignende. Vores kok Christoffersen fra „Axel Carl“ der var blevet hovmester i en anden norsk båd sagde: „at det minder mig om en mejeriudstilling“.

B.W. motoren kunne få „Hermelin“ op på 16 knob, det var ret meget under krigen. Bjarke og Thomas var også ret stolte af deres motorer.

Oppe på broen, som jo var holdt i samme stil, havde skipperen Eliassen fået sat en feltseng op. Nogle gange var han deroppe i mange timer, så kunne han hvile sig på den. Jo, det var et flot skib, selv de engelske gunnere, som vi havde otte af, var stolte af den.

De var nogle flinke og rare fyre, som vi havde meget med at gøre, både ombord og i land. Stanley hed en, og Jimmy Wilson, de lærte os meget engelsk, da det var vores sprog i „Hermelin“. Malteserne snakkede vi også med, de kunne både tale engelsk og arabisk.

Mens vi lå i bøjerne og var lastet og ventede ordre, havde vi fået mindst 50 katte ombord. Vi havde som regel et par stykker, men det her var for meget, så skipperen havde fat i den ægyptiske vagtmand, om han ikke kunne gøre noget. Han og en hjælper smed alle kattene i havnen. Det var jo ikke ligefrem meningen, men vi kom da af med dem, hvorpå de svømmede i land.

Den franske flådeeskadre lå stadigvæk og fyldte et hjørne af vestkysten. De engelske marinere var godt sure på dem, de lå bare der og drev den af. Men senere fik de da bestemt sig, for lige pludseligen dag, da vi lå og lastede benzin, så vi at de sejlede mod vest i Middelhavet. Hvorhen vidste vi ikke. En af de engelske marinere kom endog med en seddel fra Navy

i Alexandria, om at vi kunne hente vores uniformer, som vi ikke fik i Teheran. Det var en ordentlig sæk vi fik hver med alt muligt tøj, men have det på i land nåede vi aldrig.

Efterhånden kom vi længere og længere mod vest med konvoj-erne, Tripoli, Bricerte og en gang var vi Gibraltar med benzin og andet krigsmateriel. I havnen lå der en tankbåd som depot.

Den var brækket midt over. Ved siden af lå en anden tankbåd, som heller ikke kunne sejle, den lå også som depotskib. Så vi fik 12 officerer og soldater med tilbage til Egypten.

Denne gang gik det til Port Said, og der lå andenstyrmand Jakobsen fra „Axel Carl“. Hans skib „Edward Suenson“ var i havn her.

Næste dag gik vi igennem kanalen til Suez for at komme i tørdok, vi var der en fire, fem dage. Mens vi lå der kom en dag ØK's „Kina“ sammen med polske „Baltory“ fyldt med australske soldater. Det var bare trist at se de danske skibe vi mødte, ikke førte Dannebrog, men engelsk (red design).

Efter dokning gik „Hermelin“ nordpå igen og lastede i Port Said, så Tunis, og derfra til Malta, hvor vi lå udenfor Vallettas havn for anker. Om aftenen kom der en engelsk luftværnskrydser og lagde sig ret tæt på os.

Der kom luftangreb om natten, og alle skibe skød spærreild. Krydseren ligefrem hoppede op og ned, så meget skød den af alle mulige kalibre.

Efter at „Hermelin“ var kommet tilbage til Alexandria, lastet og lagt ud i bøjerner, blev vi liggende, for den ene konvoj efter den anden kom, og blev lastet med alt muligt. Til sidst var havnen totalt fyldt med skibe. „Hermelin“ fik masser af soldater på dækket, foruden amfibievogne (bud), som bude kunne sejle og køre. Det var første gang vi så dem.

Vi fik også ny skipper og ny maskinchef - hvorfor blev vi ikke klar over - men de skulle vel have noget orlov. Noget som vi ikke kendte til eller tænkte på, vi sejlede bare.

Den nye chef hed Larsen, en herlig og reel fyr - helt igennem.

Invasion på Sicilien

Til sidst kunne der ikke være flere skibe i havnen - eskorte, destroyere, korvetter, og lette krydsere lå udenfor Alexandria havn og sejlede rundt i store cirkler flere døgn i forvejen, før de fik ordre til at sejle. Men så fik „Hermelin“ ordre til at holde sig klar til at stå til søs. „Blue Peter“ var hejst sammen med det røde flag for brandfarligt gods. Derefter sejlede „Hermelin“ igennem havneporten og ud i Middelhavet sammen med de andre skibe, der var sejlet ud, og en del kom efter os. Det var den største konvoj vi havde været i. Der var så mange skibe, at man opgav at tælle dem. Der kom også en masse skibe fra Port Said, og hvor vi skulle hen, vidste vi ikke endnu.

Luftangreb, havde vi en gang, men det blev vi enige om, at det nok var italienere, for de smed bomberne højt oppe fra. Det var om dagen de kom. De tyske flyvere var mere aggressive, det havde vi erfaret.

Vi var meget spændte på hvor alle de skibe skulle hen, men så blev alle dem der kunne, kaldt op i salonen hos skipperen. Han brød den forseglede kuvert op, og vi fik at vide, at konvojen skulle til Sicilien for invasion.

Der var flere fotografier taget fra luften, blandt andet var der på land et stort rødt hus, og nedenfor på stranden skulle soldaterne og materiellet sejle og køres i land. Det store røde hus viste sig senere at være en rød lade af en slags, men det var jo taget fra luften.

Vores arbejde som krigssejler var at arbejde overalt i skibet, med den undtagelse, som vi godtede os meget over, man måtte under ingen omstændigheder lave støj: Vi måtte hverken banke eller skrabe rust når vi var i konvoj.

Men så var der jo alt det rutinemæssige: baktørn, rengøring og messingpudsning. Foruden at passe sine vagter, hvor der var meget med udkig, hivning af signalflag om dagen, skydeøvelser og redningsbådsøvelse samt brandøvelse, så der var noget hele tiden. Men når vi var til søs under krigen var det altid med spænding på, vi var forberedt på at blive torpederet

når som helst døgnets 24 timer. Bare vent til krigen er ovre, blev der fortalt os helt unge, så kommer i til at arbejde igen.

Vi skiftede tit plads i den konvoj og sejlede i zig zag hele tiden. Det var heller ikke den lige vej til målet, der blev taget nogle ordentlige omveje. Nogle gange sejlede vi tilbage samme vej, på grund af ubådsfaren. Men alt det var noget eskortechefen bestemte, så det skib blev der holdt ekstra øje med.

Men så en morgen så vi land, og nærmede os den røde tagbygning. Vi blev beordret igen, hvorfor fik vi aldrig at vide, men konvojen fik ordre på at lave „smoke“ røgudslip. Det måtte „Hermelin“ ikke på grund af benzindampe. Vi havde dem godt nok stående på agterdækket, så „Hermelin“ og et par andre benzinbåde lå for sig selv, mens hele konvojen var indhyllet i røg.

Vi lå der et stykke tid, der var ingen at se inde på stranden. Konvojen kom tilbage, og så begyndte invasionen åbenbart. Soldaterne ombord havde været kampklar de sidste par timer, og var trætte af at vente. Men nu kom der så gang i sagerne. „The duck“ - køretøjerne der både kunne sejle og køre, blev svunget ud over siden og startet, og så gik det mod stranden. Der var flere der vinkede til os, vi havde også behandlet dem godt ombord, og det påskønnede de meget. Der gik en times tid, så var alle „ducks“ losset ud over siden og sejlede mod land. Vi kunne se de kørte op på stranden og forsvandt, vi hørte ikke noget skyderi. Alt dette her skete fra morgenstunden på 4–8 vagten. Efterhånden smed skibene anker i bugten. „Hermelin“ lå meget tæt på land, og var begyndt at losse benzindunke ned i de såkaldte ducks, så vi havde omkring et hundrede ottende arme soldater ombord til at hjælpe og losse.

Skyderi var der ikke noget af, før kl. ca. 10 om formiddagen. Vi var ved at drikke kaffe og the, da vi hørte en hylende lyd meget højt, så vi sprang allesammen ud på dækket i den tro, at det var en stor bombe der kom ned over os. Vi kunne ikke se noget, før der lød et ordentligt brag af en eksplosion. Det var en amerikansk libertybåd der var blevet ramt af en stor bombe, kastet af en „strukas“ flyver.

Vi fik øje på den, for den fløj ikke langt fra „Hermelins“ styrbords side, vi så ihvertfald piloten sidde med hovedet hængende ned på brystet. Den smed to bomber til, men de ramte vandet. Så blev der skudt fra „Hermelin“ og nogle andre skibe i nærheden, men han blev ikke ramt af skibene, for så gik der et signal op, og skydningen blev indstillet. Grunden til det var, at fra et lille hangarskib, som var med i konvojen, blev der sendt en masse flyvere op, så der blev luftkamp. Det var hvad der skete i bugten ved Sicilien. Bagefter fik vi at vide, at fra den amerikanerbåd, blev kun tre mand reddet. Den var lastet med TNT som er meget sprængfarligt, da det jo er krudt eller dynamit. Lidt efterflød havet omkring os med døde fisk, så der har været meget tryk på.

Syracusa

Ved 12 tiden havde de taget Syracusas havn og by, som lå lige nord for bugten. „Hermelin“ fik ordre til at sejle ind som det første skib. Der var allerede organiseret en havnekommandør, der var tænkt på det hele. Vi skulle til en kaj, hvor der i forvejen lå en del små træbåde. Der var ingen civile italienere at se, de var åbenbart forsvundet ud af byen. Skipperen mente ikke at vi kunne komme ind før træbåden var flyttet, men havnekommandøren råbte til ham fra en motorbåd: „bare pløk igennem, der er ikke tid til at flytte dem“. Det gjorde han så, og derefter lå vi til kaj, hvor løsningen af benzinen begyndte med det samme. Det gik stærkt med at få det i land. „Hermelin“ og de andre skibe lå nogle dage i Syracusa.

Det var spændende at gå i land og se byen, der var ikke ret mange beboere, næsten ingen, så man kunne gå ind næsten alle vegne. Malteserne som vi havde ombord, begyndte at slæbe en masse ting ombord. De gik bare ind i forretningerne, kontorer o.lign., de tog barnevogne, som de fyldte med alt muligt, skrivemaskiner, radior o.s.v. Der var frit valg, sagde de, men skipperen kunne ikke li' det, men under krigen kunne alt ske.

Der lå en amerikaner foran „Hermelin“ og en af dagene kom amerikanerne med en masse lette geværer og stålhelme

og andet. Vi fik en del små geværer og andet ombord. Det blev så afprøvet under skydeøvelse til søs. Da vi var færdiglosset og samlet i konvoj, gik turen tilbage til Egypten for at hente mere benzin og dækslast.

Vi lastede i Alexandria ved samme kaj. Bagefter lå vi ude i bøjterne og ventede på ordre til at sejle i konvoj. Mens vi lå der, så vi den franske flåde afsejle fra havnen. De havde åbenbart endelig bestemt sig hvilken side de ville kæmpe på. Der gik rygter om, at de skulle helt til staterne for dokning, men vi så dem aldrig mere.

Så sejlede vi i konvoj igen, og denne gang zig zaggede vi uden at miste et skib. Vi anløb Catania, som var blevet taget af ottende arme. Efter endt losning afgik vi fra Catania og blev beordret til Messina oppe ved strædet til det italienske fastland. På den anden side af strædet lå Rigia, og imellem det lå to havnebyer. „Hermelin“ og de andre skibe sejlede til fastlandet, en 10–12 ture blev del til, før vi var færdige. Vi havde den oplevelse at se Montgomery køre igennem Rigia, og vinke til hans tropper.

Da vi sejlede fra Sicilien efter flere forsyninger anløb konvojen Malta, hvor vi lå udenfor Vallettas havn. Om aftenen kom der et engelsk luftværnsskib, en let krydser, fyldt med alt muligt skyts. Den kom meget belejligt, for først på natten kom der luftangreb på konvojen. Den kunne holde dem på afstand, så der var ingen der blev ramt.

Malteserne ombord hos os, ville have det kram de havde taget ombord i Syracuse i land, men det gik skipper Eliassen ikke med til, så der blev en farlig ballade mellem dem. Han vidste jo ikke endnu hvornår „Hermelin“ skulle sejle, det kunne blive når som helst. Men de fik så tilkaldt nogle småbåde inde fra havnen, så de kunne få det i land.

Da vi lå udenfor Vallettas havn på „reden“, og hele konvojen beskyttet af destroyere, fik vi luftangreb om natten. Vi havde heldigvis fået hjælp af en af de gamle engelske krydsere, som var lavet om til udelukkende luftforsvar. De blev holdt på afstand højt oppe af spærreilden fra alle skibene i konvojen.

Sådan en spærreild kan dårligt beskrives, men det er et smælderi af skud hele tiden. Bomberne smed de godt nok, men de gik udenom, det varede en halv times tid, så forsvandt de, og kom ikke igen.

Da vi så sejlede fra Malta, kom vi ikke til Egypten for at tage ny last, men til Bicerta. Der fik vi benzin og amerikansk krigsmateriel ombord, og denne gang havde vi amerikanske soldater med ombord. Konvojen kom igennem uden tab, og vi kom til den italienske vestkyst, forbi Stramboli, og ind til Neapel, som lige var blevet taget af amerikanerne. Der lå vi sammen med mange andre skibe, og lossede ud over siden, ned i landgangs fartøjer. Vi var godt beskyttet af destroyere, som sejlede frem og tilbage hele tiden.

Den ene dag vi lå der, lød der et ordentligt brag inde i land, og røgskyer steg op. Vi fik senere at vide, at det var nogle tidsindstillede bomber, som tyskerne havde anbragt i det store posthus og nogle andre steder.

Turen gik tilbage til Nordafrika for lastning. Vi kom til Tunis, men i den periode lastede vi flere forskellige steder, for vi var fuldstændet. Det var rester af benzin og krigsmateriel, da krigen foregik i Nordafrika. „Hermelin“ sejlede flere konvojturer tværs over Middelhavet til Napoli og Salerno. Vi anløb i en del havne i Nordafrika, Sfax, Bizerte, Algier, Oran, Bane og sågar Gibraltar.

I Gibraltar lå en tankbåd, som var blevet torpederet og knækket over. Men begge halvparter var blevet bjærget af store slæbebåde og bragt hertil. Nu fungerede de som olielager.

Vi mødte også en del danske skibe i den periode, og lå sammen med dem, både i Italien og Afrika. Der var „Lars Kruse“, „Dagø“, „Svandholm“, „Stal“ og selvfølgelig „Robert Mærsk“. Hvor mange ture vi sejlede er svært at huske, men det blev til mange. Som før nævnt var der jo ingen af besætningerne der førte eller skrev dagbog. Det kunne falde i fjendens hænder, stod der på store plakater i land. I det hele taget måtte vi ikke tale så meget om hvad der var foregået, der var ører der kunne høre, så det var noget man skulle være varsom med. Men forøvrigt sejlede vi bare og passede vores vagt.

Bari

Så lå vi igen i Alexandria og lastede benzin og andet, for sidste gang skulle det vise sig, men det vidste vi ikke noget om. Da konvojen afgik fra Alexandria var vi mellem 30–40 skibe med eskorte, og så gik det mod Italien igen. En dag blev konvojen delt i to og „Hermelin“ korn med en konvoj på 18 skibe + destroyere. Vi fik at vide, at vi for første gang skulle til østkysten af Italien, til noget der hed Bari. For at komme der måtte vi passere et ret smalt stræde (blev der sagt) hvor tyskernes kanoner kunne nå os, så vi skulle have klar skib, og være på dæk alle mand. Men vi kom igennem om natten uden at der skete noget, og kom så til sidst til Bari.

Bari havde englændernes ottende arme taget nogle dage før. „Hermelin“ kom til en slags brokaj lige indenfor havnen. Losningen begyndte med det samme af indiske soldater, der var endda nogle af dem, der havde været ombord i „Hermelin“ før i Nordafrika. Vi kom i havn i Bari om formiddagen, og der var en effektivitet uden lige med at få losset fra de 18 skibe, der var blevet presset herind. Der kunne simpelthen ikke være flere.

Det blev aften, og så skete det ved halv seks til seks tiden, for vi var lige blevet færdige med aftensmaden, da luftangrebet startede. Der kom nogle frygtelige brag fra bomber, der blev smidt over skibene i havnen. Vi sprang alle op og ud på dækket med stålhelme på, også blev der svaret igen med konvojernes luftskyts. Hele havnen var fuldt oplyst med lastlysene, for vi lastede for fuld kraft. Det var sådan et øredøvende brag hele tiden, og det var jo ikke første gang „Hermelins“ besætning havde været ude for luftangreb. Men det her var noget for sig selv, hvad hver og en foretog sig, blev man ikke klar over, så hurtigt gik det. Dem der skulle bemane luftskytssets „Orlicon“, de var der, og der blev skudt og ladet hele tiden. Det største brag vi hørte, var da en amerikansk libertybåd fik en fuldtræffer, så den sprang i luften. Den var lastet med TNT sprængstof, og desværre fik vi senere at vide, da vi var kommet væk, også sennepsgas. Der var flere søfolk på

skibe i nærheden der blev blinde af gassen. Eksplosionen satte en kædeeksplosion igang på skibene i nærheden. Det var ikke noget vi fra „Hermelin“ kunne se, men fik fortalt et par dage efter.

En stor norsk båd der hed „West“ fik en bombe lige direkte ned gennem skorstenen og blev ødelagt. „Lars Kruse“ fik skader så den sank midt ude i havnen. Dette overraskelsesangreb på Bari varede en halv time til tre kvarter, men det var også nok til at ødelægge skibe, så de ikke kunne sejle ud. Midt i det hele fik vi ordre fra skipperen om at komme ud af havnen - ja, nogle af os fik - for dem der skulle hjælpe med „orliconerne“ lå lige så lange de var og så langt omme bag cement- og jernbelægningen som de kunne komme. De kom kun frem når nye magasiner skulle sættes i.

Nedslag og jernstykker fra andre skibe fik „Hermelin“ også, og inde i land på kajen stod flyvebenzin på lastbiltrucks som ikke var nået at køre væk. Vi kan huske, at vi fik ordre til at lægge trælugerne over alle fire laster, og det foregik mens vi langsomt sejlede ud af havnen, som var et stort flammehav.

„Hermelin“ gik nord for Bari, der lå den om natten. Der blev meget stille efter angrebet. vi havde en engelsk gunner, som fik sin knæskal ødelagt af et stykke granatsplint.

Næste morgen sejlede „Hermelin“ ind i Baris havn igen og fortsatte losningen af benzin. Der lå flere dræbte søfolk og flød i havnen, og vi fik ca. 50 søfolk fra de ødelagte skibe ombord, bl.a. vores forrige kineser-elektriker. Efter et par dage sejlede vi så sydpå igen. Der var ikke så mange skibe, men da vi kom længere ned, kom der flere til, bl.a. „Dagø“.

Konvojen kom til Syracuse igen, og de reddede søfolk kom i land. Mens vi lå i Syracuse overgav den italienske flåde sig til de allierede. De havde vel fået ordre til at gå ind her, der var nogle ordentlige krabater imellem, endda nogle med flyvemaskine på dækket. Så sejlede „Hermelin“ derfra i konvoj. Det var mærkeligt at se, idet vi havde nogle italienske destroyere med til at beskytte os.

Vi kom til Malta og lå på Vallettas „red“, der lå alle de

italienske overfladeskibe, slagkrydsere, destroyere og alt muligt andet. De havde åbenbart fået ordre til at sejle til Malta.

Ny besætning

Vi sejlede igen i konvoj og havnede i Egypten, nærmere betegnet Port Said. De par dage vi lå i Port Said skete der noget med „Hermelins“ besætning. Alle 8 engelske gunnere skulle i land og erstattes med norske gunnere. Malteserbesætningen skulle også i land, idet vi kun skulle have norske folk ombored fra de forliste norske skibe.

Det var en ordentlig omvæltning for os. De engelske gunnere var meget kede af det, de havde også været over et år i „Hermelin“, og vi var blevet meget tæt knyttet til dem lige fra starten de kom ombord i „Hermelin“. Det var dem der lærte os det engelske sprog, og i det hele taget var der et meget stærkt kammeratskab imellem søfolk under krigen. Det var ikke os der stod på broen og ordnede hele krigen, som man ser det i krigsfilmene, det her var noget ganske andet. Der var nerver på under de angreb vi var ude for, og når de kom som et lyn fra en klar himmel, så havde vi flyvebenzin under os i lasten. Vi vidste alle, der sejlede i benzinbådene, hvad der ville ske - skibet blev simpelthen sprængt i luften.

Dette havde vi oplevet sammen med de engelske gunnere, så det var trist at skulle sige farvel. Vi stod alle ved rælingen da de gik ned ad landgangen og satte sig op på en truck. Vi ses i England, råbte de, og vinkede da de kørte.

De norskegunnere var kommet ombord, otte mand ialt. Malterne tog vi også afsked med, de blev også afløst af torpederede norske søfolk, så stemningen var lidt mærkelig de næste par dage.

„Hermelin“ sejlede igennem kanalen til Suez og ankrede op på „reden“. Der lå vi en uges tid for stempeltræk. Det var folk fra værftet i land der ordnede dette arbejde. Mens vi lå der, havde vi livbådsøvelse, brandøvelser og sanitetsøvelse med sygebårer. Det var de nye norske gunnere der fandt på det. De havde også fat i de tre yngste fra „Axel Carl“ om at melde sig til

den norske marine. Hvis vi gjorde det, blev vi sendt til staterne, nærmere bestemt San Diego i Californien. Men det var der nu ingen af os der gjorde.

Mens vi lå i Suez, hilste vi på andenstyrmand Jakobsen fra „Axel Carl“, han var ombord i „Store Nordiske Kabeltråd“. Det var sidste gang vi så hinanden.

„Hermelin“ gik nordpå igen og lastede i Haifa, hvorefter vi gik til Boletta i Italien. Der lå vi sammen med „Svandholm“.

Tilbage til Nordafrika til Bizerta, Bone og Algier. I Bizerta kom s/s „Stal“ i havnen en morgen med Dannebrog vajende fra gaffelen. Det var et dejligt syn at se det danske flag på skibene. Vi havde hele tiden været kede af, at danske skibe førte engelsk flag. I Algier, hvor vi også lå kom ØK's „Meonia“, men den havde det franske flag på gaffelen.

Vi havde nogle ture fra Nordafrikas kystbyer, hvor vi hentede restlagre af flyvebenzin, som blev losset i Napoli og Salerno. Lige pludselig gik vi tom forbi Ebba, nord om Korsika til Ajaccio. Inde i havnen lå vi sammen med „Stal“. Der lurede vi jo lidt, for vi begyndte at laste mutt, hasselnødder i sække, så var vi klar over at noget nyt var på vej. Vi var mægtig glade for den last, for skulle vi blive torpederet, var vi godt beskyttet af alle de nødder. De der korsikanere er nogle farlige fyre. Der var en fra „Stal“ der fik skudt sit ene øre af på en vinstue. De ville ikke servere for ham, hvorefter han gik ombord og hentede en revolver som han havde. Den var ikke engang ladet, hvorefter han gik tilbage og truede værtshusejeren med den. Ejeren greb under disken og skød med sin egen revolver, så han kom hurtigt ud derfra.

Vi sejlede fra Ajaccio i følge med „Stal“ og andre skibe mod vest og ankom til Gibraltar. Men inden vi kom til Gibraltar, sluttede vi os to gange sammen med andre konvojer. De kom vel fra Nordafrikas byer.

Så lå vi igen på Gibraltars „red“ beskyttet af engelske og amerikanske destroyere. Vi lå ca. en uge på Gibraltars „red“, hvor vores skipper Eliassen var ombord i et par andre skibe og hilse på dem. Der var også fem, seks andre skippere ombord i

„Hermelin“, så der var livlig trafik imellem skibene mens vi lå på „reden“.

Da så dagen kom, hvor vi fik ordre til at sejle sammen med 30–40 skibe, var der kludder med vores styremaskine. Roret lystrede ikke, og det blev opdaget at kablet fra styremaskinen var hugget over med en økse eller lignende. Maskinmestrene og elektrikerne fik travlt med at sætte et nyt stykke kabel på. Vi blev en times tid forsinket i afgang, men „Hermelin“ nåede hurtigt konvojen igen.

Hvordan det var sket, blev aldrig opklaret, men den engelske marine havde nogle små motortorpedobåde der hele tiden sejlede rundt om skibene på „reden“, og smed små bomber i vandet. Det var for at skræmme frømand væk der kom inde fra den spanske kyst. Vi ombord mente, at der havde været et par ombord om natten. De var jo skrappe til at entre et skib. Vi fik aldrig opklaret hvordan det var sket, og det blev hurtigt glemt.

Så gik det nord på. Vi var alle glade for hver dag der gik, for vi skulle til England, det var 100% sikkert. Dem der havde været der før var glade, og vi andre der ikke havde, var også glade og spændte.

Konvojen sejlede nord på, og zig zaggede hele tiden. Vi kunne kende „Robert Mærsk“, og engang da vi skiftede plads i konvojen sejlede vi tæt forbi hinanden, så vi kunne råbe over til dem. Det var meget sjovt. Vi mistede ikke et eneste skib på denne rejse. Da vi kunne se Englands kyst blev konvojen delt op i to og „Roberth Mærsk“ sejlede ikke mere sammen med „Hermelin“.

Vi havde en hel masse geværer og karabiner ombord samt nogle revolvere som vi havde taget fra byerne i Nordafrika og Italien. Dem blev vi enige om at smide over bord, så vi ikke fik noget vrøvl med havnemyndighederne i England.

Preston

Den konvoj „Hermelin“ var med i, gik nord om Irland og blev delt igen. „Hermelin“ og 10–11 andre skibe gik til Preston. Det var dejligt at sejle op ad den flod til Preston, for der var kønt

og det regnede. Vi var glade for at mærke regnen, det havde vi ikke prøvet i 17 måneder på Middelhavet. Køerne græssede på markerne, det var noget helt nyt for os, der var vant til Saharas ørkenvarme.

Så gik vi i havn i England for første gang, og kom op på de engelske puber. Det var nyt, men vi følte os godt tilpas, for englænderne i land var meget gæstfrie, og rare at snakke med. Børnene var helt vilde med alle de nødder vi havde taget i land til dem.

Liverpool

„Hermelin“ lå en uges tid i Preston, så sejlede vi alene for første gang og gik til Liverpool, men der var jo heller ikke så langt. I Liverpool skete der en hel masse „Hermelin“ gik hen i nærheden af et værft, da den skulle have endnu flere luftskyts ombord. Vi gættede på, at den skulle ned på østen i Stillehavet og slås mod japanerne, og det viste sig at være rigtigt.

Man så hurtigt at Liverpool var kernen i engelsk søfart. Vi havde aldrig set så mange skibe, og krigsskibe af alle slags. Det var meget større end i Alexandria. Nordmændene vi havde fået mønstret i Egypten ville i land. De ville afmønstre, så det gjorde vi der var tilbage fra „Axel Carl“ også. Men vores skipper Eliassen gjorde hvad han kunne for at få os til at blive. Vi havde trods alt været sammen i 17 måneder, så vi kendte hinanden meget godt. „Hermelin“ var et godt skib at være i, og vi holdt af det, men vi var blevet enige om at gå i land og prøve et andet skib. Vi sagde pænt farvel til de norske officerer, fik vores afregning, og gik i land. Men vi kiggede en ekstra gang på det skib, som havde været vores hjem i 17 måneder, samt alt det vi havde været ude for sammen.

Der var en fra „Axel Carl“ der blev ombord, det var hovmesteren Kurt Sørensen. Han blev i „Hermelin“ og var i den til krigen sluttede, og længe efter.

Newcastle on-Tyne

Vi tog op på den norske sømandspool i Liverpool og blev skrevet op, men efter et par dage, blev vi enige om, at tage til

Newcastle on-Tyne, hvor den danske sømandspool lå. Vi sagde farvel til vores norske skibskammerater, og rejste til Newcastle.

Da vi kom til Newcastle, tog vi en taxa, for vi vidste jo ikke hvor sømandspoolen lå. Men der var såmænd ikke så langt til Newiell Street, lige overfor domkirken. Så gik vi ind og meldte os til. De sagde allerførst, at vi kunne komme i den danske marine, som havde til huse i Edinburgh, men det havde vi ikke lyst til.

Næste dag mødte vi to fra „Roberth Mærsk“, som lå i Sunderland. Det var Frandsen og Rasmussen fra „Axel Carl“. Vi mødte også andre vi kendte fra Middelhavet, og flere vi kendte hjemmefra.

Newcastle var en dejlig by at gå i. Der var en egen stemning med alle de danske og norske søfolk der gik i land. Der hvor vi boede hos vores „land lady“, blev vi utroligt godt behandlet, de var meget glade og gæstfrie overfor os.

S/S „Inger Toft“

Vi var i Newcastle ca. 3 uger, så mønstrede vi i „Inger Toft“ hos Board og Trade, som var det engelske forhyringskontor. Det tyndede ud i rækkerne af officerer med bånd på, og vi var ved at undersøge hvor skipperen var, da en civilklædt mand med hat på kom hen til os. Han spurgte hvad vi ventede på. Vi svarede at vi ventede på skipperen fra „Inger Toft“, og det lader ikke til at han kommer. Det er mig, sagde han, og mit navn er Brink. Vi fik senere at vide, at han blev kaldt spærreballonen, fordi han var så kraftig og fyldte godt op. - „I kan tage min kuffert, så tager vi en taxa til South Sheilds“. Det viste sig senere, at en flinkere skipper end Brink, skulle man lede længe efter, men tyk og kraftig var han.

„Inger Toft“ var et dampskib ligesom „Axel Carl“, men den var ældre, og lidt større bagved. Den var på 3000 tons, og var et godt skib, med to mands kamre, agter og foran. Under bakken var der lavet et stort kammer til syv engelske gunnere til bemanning af luftskyts, og 12 punds kanoner på pupen og agter.

Hen på aftenen afgik vi fra South Sheilds Tyne floden.

Vi sejlede i konvoj nordpå, til den skotske fjord Loch Eve. Den var under hele krigen samlingshavn for konvojerne, som kom eller afgik fra England. I denne store fjord, som var spærret med stålwire-net ligesom i Alexandria, lå vi en uges tid, og ventede på afgang. Der kunne ligge over hundrede skibe på en gang.

Foruden engelske, amerikanske, hollandske, franske, en masse destroyere og fregatter så vi mange danske og norske skibe, der lå for anker der.

Fra Loch Eve gik „Inger Toft“ i konvoj nord på mod Island. På grund af ubådsvarsel, zig zaggede vi til vi nåede Reykjavik, hvor vi efter opankring kom ind for at losse. Det tog et par dage, hvorefter vi gik ud og ankrede på „reden“, for at vente på konvoj tilbage til England. Der gik en uges tid før den var klar til afsejling.

Konvojen kom igen til Loch Eve, for at få videre ordre til hvor de forskellige skibe skulle hen.

Da „Inger Toft“ sejlede fra Loch Eve gik vi indenskærs igennem et smalt sund sammen med bl.a. et andet dansk skib der hed „Tove Lil“. Vi kom til Glasgow, hvor vi begyndte at laste igen.

Det blev til ni måneder ombord i „Inger Toft“. Vi var i mange engelske havne, både på vestkysten og østkysten af England. Op til Island og rundt Island til forskellige fjorde og småbyer. Nogle gange i dårligt vejr med kraftige storme. Dem var vi glade for, fordi vi vidste at ubådene ikke kunne torpedere i dårligt vejr. Vi var en tur til Canada, Saint John og tilbage igen med krigsmateriel fra Amerika. Det foregik også i meget dårligt vintervejr, men „Inger Toft“ var et godt skib at være ombord i. Der var et godt kammeratskab imellem os alle sammen, også var det anderledes med lasten. Vi var jo vant til at sejle med flyvebenzin, nu var det med kul i lasten. Dækslasten var kasser med ammunition til besættelseshæren på Island, som hovedsagelig bestod af amerikanske soldater, men også engelske.

Sådan sejlede „Inger Toft“ hele efteråret, og vinteren på Nordatlanten. Den red mange storme af, hvor vi altid havde druknehullet fyldt med havvand. Der var lagt løbebro over

lastlugerne, som vi løb på, særlig når vi skulle på vagt, for ikke at blive gennemvådet. Når vagten var slut, vadede vi som regel igennem det hele, og hængte det våde tøj til tørre over kakkelovnen, så det blev efterhånden helt hvidt.

Vi var i mange engelske havne: Hull, Birmingham, Glasgow, Cardiff og flere andre. Cardiff var sidste havn i England, bortset fra Loch Eve, som vi altid kom til, for konvojerne stod ude i Atlanten, og satte kursen mod nordvest. Hvorhen fik man først at vide senere.

Vi lå i Reykjaviks havn, da der kom en konvoj, og smed anker på „reden“. Lidt efter lød der en stor eksplosion, da en af dem blev torpederet. Det var et dansk skib under amerikansk flag („Tanja“), så alle destroyerne fik travlt med at sejle rundt og smide dybvandsbornber. På „reden“ var man heller ikke sikker for ubåde.

En dag kom der en forespørgsel fra skipperen, om vi ville sejle den engelske konsuls hustru, som var død, med til England. Han ville ikke selv tage stilling, men høre alle ombord først. Der blev diskuteret lidt, og efter en afstemning mellem alle ombord, blev det til et nej pga. gammel sømandsovertro. Vi fik senere at vide, at hun var kommet ombord i en norsk båd, som var i den samme konvoj som „Inger Toft“.

Da vi var færdiglosset blev vi lagt ud på „reden“ for at vente på at konvojerne blev samlet. Vi havde fået noget fiskenet i sække ombord, men det fyldte ikke meget. Så sejlede vi sydover Atlanten, og røg efter et par døgn ud i en stærk storm, men det var vi blevet vant til. Vinterstormen på Nordatlanten er ikke til at spøge med. Konvojen blev splittet flere gange, skibene kunne ikke sejle så tæt, som de gjorde i godt vejr. Vi følte os mere trygge i storm, for ubådene kunne ikke ligge i overfladen i sådan et hav. Det var faktisk en rar fornemmelse, hvor der ellers var nerver på hele tiden.

Konvojen sejlede støt sydpå med kursændringer hele tiden, og stormen lagde sig efterhånden. Vi var igennem februar måned og først i marts, og alt gik som det skulle. Vagterne skiftede hele tiden, og vi begyndte at snakke om, at når vi

havde været i Loch Eve, så skulle vi nok til den eller den by, der var mange ønsker. Den sidste by vi var i, i England var Cardiff i Wales. Vi var efterhånden blevet stærkt knyttet til de engelske byer, som vi trivedes overordentligt godt i.

Torpederingen

Alle vores gætterier og drømme fik en brat afslutning. En morgen på formiddagsvagten, ved ni tiden, hvor nogle af os lige var blevet færdige med at gøre bakstørn efter frokost, lød der et ordentligt brag, og skibet rystede af eksplosionen. Vi var blevet ramt af en torpedo fra en ubåd. „Inger Toft“ blev ramt i agterskibet i tredje og fjerdelasten, så skibet knækkede midt over. Rystelsen var meget kraftig så alle der befandt sig i karnrene og agtermessen i pupen, blev slynget rundt, og hen ad dørken. De der lå i køjerne røg ud, og på forkanten af pupen var der sat store køjer, en i hver messe. Glasset sprang og ind kom både vand og ildflammer.

Efter det chok man fik, gik det stærkt med at komme op af de dobbelte trapper, og op på dækket. Da man kom derop, var vandet allerede halvt oppe på dæksbygningen, og vi var i vand til brystet. Vi hev os op på 12 pundes kanonens platform, og sprang derfra i vandet, og svømmede hurtigt væk. Da vi kiggede tilbage så vi „Inger Toft“ gå hurtigt ned med stævnen tilsidst. Sirenen gav et vræl fra sig inden den gik ned i Atlanterhavet. Fra det tidspunkt vi blev torpederet til den forsvandt fra havets overflade gik helt nøjagtigt 70 sekunder. Alt det var noget vi fik at vide, efter vi blev taget op af en engelsk fregat.

Nu havde det lige været stormvejr og bølgerne er høje i Nordatlanten om vinteren, men dønningerne var lige så høje. Det fik vi at mærke, da vi lå og flød rundt i vandet de to timer, før vi blev samlet op. Vi lå på lugeplanker, og de gik op og ned. Når man var oppe, kunne man se og vinke til de andre, og man blev meget glad for at se, at den og den var i live. De rutcheture vi tog deroppe den dag, var at sammenligne med de ture man tager i en rutchebane.

Hele besætningen blev reddet, takket være, at torpedoen ramte i agterlasten. De fleste af os var agter i kamrene og messerne, og hele pupen, agterskibs blev knækket over med det samme.

Da vi lå og flød rundt i vandet, sejlede der en engelsk fregat rundt om os i en stor cirkel, hvor den smed et hav af dybvandsbomber. Det gjorde den i ca. to timer, så begyndte den at samle os op, mens den langsomt sejlede forbi. En efter en kom vi op af fiskenettene. To af os måtte hives op, og var meget forkomne.

Det var en dejlig følelse at komme ombord i fregatten. Vi blev meget fint behandlet, vi fik varm te, og det var noget der varmede. De havde også survivor-tøj, der var indsamlet i Canada, så vi følte os snart godt tilpas.

Nedenunder i banjerne hvor vi var, var der et lastrum fyldt med dybvandsbomber, så hvis denne her fregat blev ramt, ville der ikke være meget tilbage af den.

Donkeymanden der havde 8–12 vagten (førstemesters vagt) i maskinrummet, var efter vi var blevet ramt, løbet lige så stærkt han kunne op af nødlejderen. På vej op så han dampmaskinen løbe så stærkt rundt som han aldrig havde set før, for skrueakslen var knækket midt over, og så havde maskinen jo ingen modstand. Men han nåede da ud på dækket, og gik ligefrem ud i vandet. Vi havde en kat ombord i „Inger Toft“, men den gik desværre ned.

Loch Eve, konvoj plads

Efterhånden da vi havde sejlet rundt med den engelske fregat, som smed dybvandsbomber hele tiden, kom der flere krigsskibe til. Der kom også en undervandsflyver inde fra Schapa Floov i Nord Skotland. De overtog åbenbart arbejdet, for nu sejlede vi imod Loch Eve, den store konvojplads. Vi kom i land, og op på marinebasen, hvor vi blev undersøgt af en læge. Vi fik noget at spise, og fik anvist køjeplads i en barak.

Næste dag sagde vi farvel og tak, og blev i en bus fra marinebasen kørt mod Edingburgh. Midtvejs i det skotske højland, stoppede vi ved et stort hotel, hvor vi fik noget at spise i

restauranten. Vi sad og snakkede om, at de gæster der var her ikke vidste meget om krigen, så fredeligt her var. Efter nogle øl i pub'en, kørte vi videre mod Edinburgh.

Vi ankom om aftenen og blev anbragt på Merchantnavy House, hvor vi overnattede.

Den næste dag tog vi toget til Newcastle, hvor vi meldte os til den danske sømandspool. Vi fik så næste dag 25 pund hver, en erstatning alle søfolk fik, der var blevet torpederet. Vi fik også 25 pund, som var indsamlet af danskere der var bosat i London, og det var jo meget pænt af dem.

Sådan sluttede vores sejlads med „Inger Toft“, som vi havde et godt forhold til. Det var et fint skib med 2 mands kamre, og gode forhold ombord. Det var nu forsvundet.

S/S „Egholm“ og M/S „Panama

Nogle dage før „Inger Toft“ blev torpederet havde et andet dansk skib lidt samme skæbne, nemlig S/S „Egholm“. Så vi var to forliste besætninger der gik og sundede os i Newcastle. Mens vi var der, blev M/S „Panama“ råbt op til næsten ny besætning. Den lå i Liverpool.

Der var flere fra „Inger Toft“ og fra „Egholm“ samt andre der mønstrede i „Panama“, men de kom desværre aldrig tilbage. „Panama“ gik ned ude i Atlanten på vej til staterne, og kun tre mand ud af dens besætning blev reddet. Efter de havde sejlet rundt i 18 døgn, blev de reddet af en canadisk fregat. De var fem mand på en af de flåder, som skibene havde, to mand på hver mast, lavet af tomme olietromler, beklædt rundt om med træ. Men to mand døde af anstrengelserne.

S/S „Rota“

Vi var 14 dage i Newcastle, så mønstrede nogle af os i S/S „Rota“, som lå i London. „Rota“ var en af De Forenede Dampskibsselskabers eksportbåde, kølebåde. Det var en lille hurtigløber, som kunne komme op på 12–14 knob, og det var meget under krigen.

Ombord i „Rota“ snakkede vi en del om „Inger Tofts“ forlis, det var ikke lige sådan at glemme. Hvad der skete, set fra

fregatten? Først et meget kraftigt brag, efterfulgt af en ild- og røgsøjle langt op i luften ved agtermasten, hvor den blev ramt. Egon havde lige passeret agterdækket med en pøs varmt vand, som man varmede med en steam-slange, midtskibs. Han blev med det samme slynget ud i havet, så han var den første der forlod „Inger Toft“.

Det tog 70 sekunder at sænke den. De må jo have taget tid på sådan noget. De viste os også et langt stykke papir med en masse punkterede prikker på, noget de hele tiden havde kørende i søen. Der kunne man se, at fra den ene side af papiret, var prikkerne brudt. Det var torpedoen der kom fra siden, så de vidste med det samme hvorfra den kom. De havde jo det sidste nye i ubådsbekæmpelse ombord. En ting var de meget forbavset over, det var at vi alle blev reddet. Fregatskipperen sagde, at det var flot gjort.

„Rota“ afsejlede fra London, igennem kanalen. Det var et farligt hav, op til Belfast, og fra Belfast til Glasgow.



**S/S „Axel Carl“ ankommer til Nordhavnen i København
den 21. maj 1941 på den sidste rejse med kul fra Rouerdam.**

Norsk motorship „Hermelin“

Bygget 1941 i Hong Kong Fire Orliconer, to maskingeværer
agter-en 12 punds kanon, foruden 16 tromler til røgslør 23
mands besætning.

s/s „Axel Carl“ i maj 1947

Rederiet Heimdals nye S/S „Axel Carl“

bygget på Helsingør Skibsværft 1947 3475 DWT

Skipperen Theiman Thomsen og hovmesteren Kurt Sørensen
fra den gamle „Axel Carl“ kom ombord i den og sejlede med
den i flere år til de blev pensionerede, den sejlede meget på
Bombay.

Bygget september 1940 på Helsingør Skibsværft 3437 DWT
Bombet og sunket i Leningrads havn august 1941. 21 mands.

I Glasgow lå vi sammen med bl.a. den store troppetransportliner „Queen Mary“ på over 10.000 t. Den og søsterskibet „Queen Elizabeth“, „Inger Toft“ og andre store passagerskibe gjorde jo et meget stort arbejde med at sejle med soldater fra Amerika og Australien til England. Blandt dem var også Polens M/S „Baltory“.

Mens vi lå i Glasgow, kom også verdens største bugserbåd i havnen, nemlig den hollandske „Zwarte See“. Den var med i mange konvojer, hvor den flere gange fik torpederede tankbåde med på slæb, så den gjorde stor nytte.

Vi på „Rota“ havde den oplevelse at sejle ud til „Queen Mary“ med proviant, så vi var da ombord i dette store skib. Der stod vagter ved nedgangene til maskin - og kedelrummene. Der blev ikke taget nogen chancer.

Det blev til 2-3 rejser med „Rota“, og hver gang vi var i London, havde vi det godt. Det er jo en stor by, og der kom mange skibe dertil under krigen. Vi så alt det, der var bombet af tyske flyvemaskiner. V2 bomberne kom hele tiden over byen, uden varsel.

Så lød luftalarms sirenen, og vi løb ned i undergrunden. På perronerne var der lavet køjer til børn og andre, der kunne hvile sig. Der var såmænd ret livligt dernede, mens det stod på.

Krigen mod Tyskland slutter. „Rota“ kom både i London dok og Tilbury dok, og helt oppe igennem London Bridge. Og der lå „Rota“ også, da krigen sluttede. Vi lå ude i en bøje midt i Themsen, lige nedenfor London Bridge. At være i London på frihedsdagen, var fantastisk. Alle skibene i dokkerne og ude på Themsen tudede i sirenerne hele dagen, i land var alle glade. På pub'erne var øllet gratis hele aftenen, og der var besætning mod Tyskland jo slut, men ikke mod japserne, hvor „Hermelin“ var, sammen med bl.a. „Roberth Mærsk“.

Men vi mønstrede 14 dage efter i „Ulla af lauritzen“, som lå i Blyth og var med dem til Canada og Island. Vi afmønstrede til sidst og rejste til Newcastle.

Krigen mod japanerne sluttede, og den danske pool, som omtrent havde virket under hele krigen, blev lukket. Det

var en sorgens dag. Der kom en højtstående minister fra london og holdt en afskedstale til os. Til sidst sagde han - „Vi ses i Danmark“.

Det var takken, søfolkene fik. De kunne bare ved først givne lejlighed tage hjem. Den engelske pool kunne de ikke komme ud at sejle fra, det var først senere den blev åbnet for dem. Men så var der den svenske konsul, der kom og tilbød os hyre. Der var mange der kom i svenske skibe, dengang fra Newcastle. En del kom også i norske skibe, så de danske søfolk kom ikke hjem samlet. Det kunne de jo i sagens natur ikke gøre, nogle kom aldrig hjem, andre bosatte sig i England og staterne. Ellers kom de hjem enkeltvis til først i halvtredserne. Kun halvdelen fra „Axel Carls“ besætning kom hjem igen.

Nu er der ikke mere at berette om sejladsen under krigen. Nu var der blevet fred igen, og det varede lidt inden man vænnede sig til det.

Til slut, denne beretning er skrevet til minde om S/S „Axel Carls“ besætning, hvor kun nogle kom hjem.



Edmund Petersen
f.h.v. messedreng
Kom til Danmark
august 1948

S / S „AXEL CARLS“

BESÆTNING 1941–45

Denne beretning er skrevet af Edmund Bonnano Petersen, født 1926. Messedreng på S/S „Axel Carl“ 1941.

S/S „Axel Carl“

2170 BRT. 3437 D.W.T.

Rederiet Heimdal

København

„Axel Carl“ er bygget på Helsingør værft i 1940. Den sejlede på Østersøen, Hamburg, Rotherdamm, samt et par danske havne, København, Korsør, Århus. Den kom til sidst til Leningrad, hvor russerne tog den, og hvor den blev bombet og sank i juni 1941. „Axel Carl“ havde 21 mands besætning. Den første mand forsvandt i Leningrad, russerne tog ham. Tre mand døde i Sibirien af underer- næring. De ligger begravet side om side.

Førstemester blev dræbt i Teheran, hvor han ligger begravet. Donkeymanden druknede i Alexandria havn, han ligger begravet samme sted. Resten af besætningen kom efter flere års sejlads med allierede skibe efterhånden til Danmark, sommeren 1948.

Skrevet til minde om S/S „Axel Carls“ besætning 1941–45.