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.

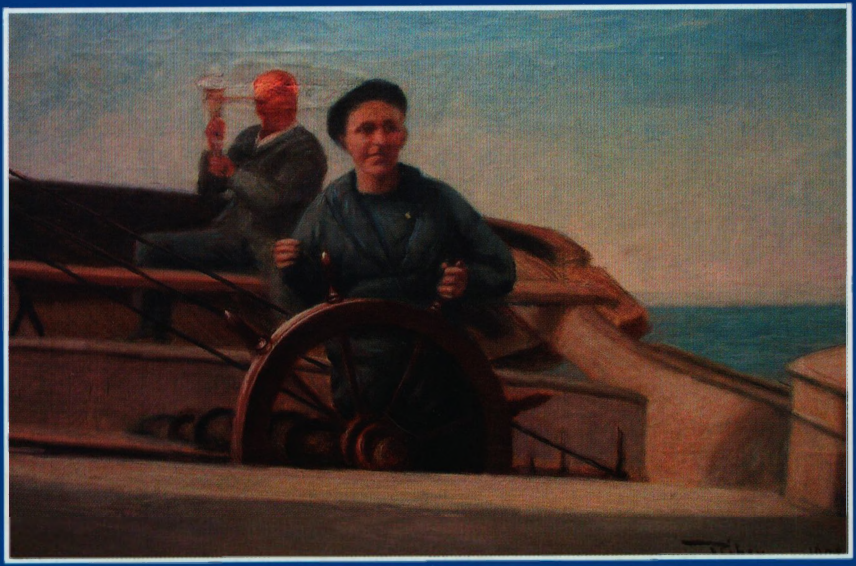
Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor
Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

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
Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

Andy Andersen

En krigssejler fra Hjerting



Fiskeri- og Søfartsmuseet

Fiskeri- og Søfartsmuseets Studieserie nr. 21
Esbjerg 2007
ISBN: 978-87-90982-25-6
ISSN: 0908-3421 (Studieserien)

© Forfatteren og Fiskeri- og Søfartsmuseets Forlag

Fremstilling og ekspedition:
Fiskeri- og Søfartsmuseets Forlag
Tarphagevej 2
DK-6710 Esbjerg V
fimus@fimus.dk
www.fimus.dk

Tekst: Andy Andersen

Fotos:
Hvor intet andet er angivet stammer fotos fra familien Andersens private billedsamling

Forlagsredaktion:
Morten Hahn-Pedersen

Tryk:
PE offset A/S, Varde

Udgivet af Edith, Ole og Andy Andersen i samarbejde med Fiskeri- og Søfartsmuseets Forlag

Forside:
Haise til rors. Oliemaleri lavet efter fotografiet p. 16 i denne bog. Signeret og dateret: "Rieber, 1928".

Bagside:
Haise på altanen i Korsør sammen med forfatteren, 1965.

Fiskeri- og Søfartsmuseet
Saltvandsakvariet. Esbjerg

Indholdsfortegnelse

Indledning 5

Til Søs – "Before the mast" 8

Styrmand 20

Giftermål – og ud til krig 29

Væk fra Japan 50

Hjemrejsen med M/S "Ramses" 54

Australien 59

Ankomst til USA 64

Liberty-skibene 67

S/S "James M. Goodhue" 71

S/S "Amy Lowell" 83

Afmønstring og hjemrejse 90

Hjemkomst 94

I arbejde igen 96

Lods i Korsør 102

Epilog 119

Kildemateriale og henvisninger 122

Indledning

Denne lille beretning er hovedsageligt skrevet til – og for - nogle unge mennesker, der aldrig kom til at kende deres bedstefar. Skæbnen ville, at bedstefaderen skulle overleve både krigssejlads under Stillehavskrigen og andre farefulde episoder til søs, men ikke en togrejse i fredstid hjemme i Danmark. Han blev dræbt ved lyntogsulykken nær Odense i august 1967. På dette tidspunkt var et par af hans børnebørn født, men endnu meget små, mens andre først kom til senere.

Beretningen er skrevet ned, fordi deres bedstefar i sin lange gerning til søs arbejdede under betingelser og kom ud for oplevelser, der her i 2007 må forekomme dem temmelig uvirkelige, men som de måske burde kende for bedre at forstå forskellige sammenhænge. Dette gælder ikke mindst tilfældighedernes spil i forbindelse med hans sejlads under 2. verdenskrig og forholdet til familien derhjemme i denne periode. Beretningen er da også inspireret af disse hændelser og hovedsageligt baseret på bedstefaderens egne beretninger om tiden til søs, fortalt dels til børnebørnenes forældre, dels til andre medlemmer af familien, men ikke mindst til den nu 95-årige bedstemoder, der med sin fænomenale hukommelse har formået at uddybe mange punkter og dermed har bidraget meget væsentligt til sammenhængen i historien.

En anden væsentlig kilde er bedstefaderens efterladte breve og dokumenter, hvortil kommer dokumenter fra 2. verdenskrig, der stadig er bevaret i Rigsarkivet og i de nationale arkiver i Australien og USA. Specielt de sidstnævnte dokumenter var under krigen og ganske mange år derefter stemplet både "Confidential" (Fortroligt), "Secret" (Hemmeligt) og endog "Most Secret" (Yderst Hemmeligt). Først i de senere år er disse dokumenter lidt efter lidt blevet tilgængelige for offentligheden. Selv på nuværende tidspunkt har det dog været nødvendigt at dokumentere tilhørsforhold til vedkommende person for at få adkomst til visse af dokumenterne, der af de australske myndigheder blev betragtet som "specielt følsomme", fordi vedkommende stadig kunne være i live. En nærmere omtale af det anvendte kildematerialet følger sidst i beretningen.

Beretningen handler om en sømand, Hans Gunni Andersen, af mange bedre kendt som "Haise", der den 6. oktober 1910 kom til verden ved Hjerting Strand nord for Esbjerg. Haise var den yngste af en flok på fire børn. Faktisk var han en rigtig efternøler, hvilket nok har præget hans barndom på flere måder. Formentlig godt forkælet i visse sammenhænge, men ifølge hans eget udsagn er der nok ikke mange børn, der har fået så mange lussinger af sin svigerinde, som han fik. Hun havde nemlig den til tider nok lidt tvivlsomme fornøjelse at være hans skolelærerinde i den stråtækte skole i Hjerting, hvor "Fru Andersen" havde ry for at være en meget bestemt dame.

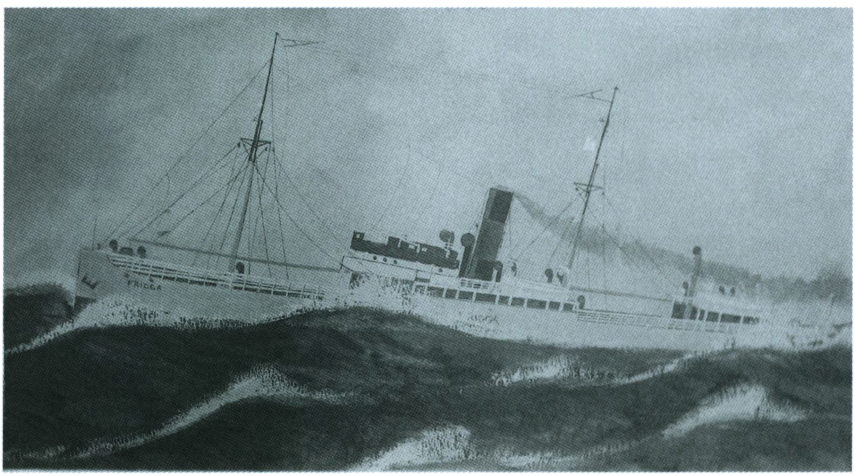
Haise med sin nye cykel foran Hjerting Badehotel, ca. 1920

Faderen, Hans "Smé" Andersen, var fiskeskipper, og de to ældre brødre var ligeledes fiskere. Da Haise nåede konfirmationsalderen var moderen af den meget bestemte opfattelse, at fisker skulle han i hvert fald ikke være. Hun havde haft rigeligt med havtøj at vaske og reparere på for de tre andre fiskere i familien, så Haise måtte finde på noget andet.

En "Sømandskonfirmand" klar til første udmønstring

Til Søs – "Before the mast"

Moderens indstilling har sikkert passet Haise fint, og kort efter sin 14 års fødselsdag fik han den 18. oktober 1924 hyre som hovmestermath på DFDS damperen "Frigga", der var beskæftiget i eksportfarten på England og denne dag lå i havnen i Esbjerg. Hovmestermath var et fint ord for de yngste drenge om bord, og arbejdet gik i store træk ud på at være hovmester, kok og den øvrige restaurationsbesætning behjælpelig med opvask, afrydning, rengøring, proviantering og andet forefaldende arbejde om bord.

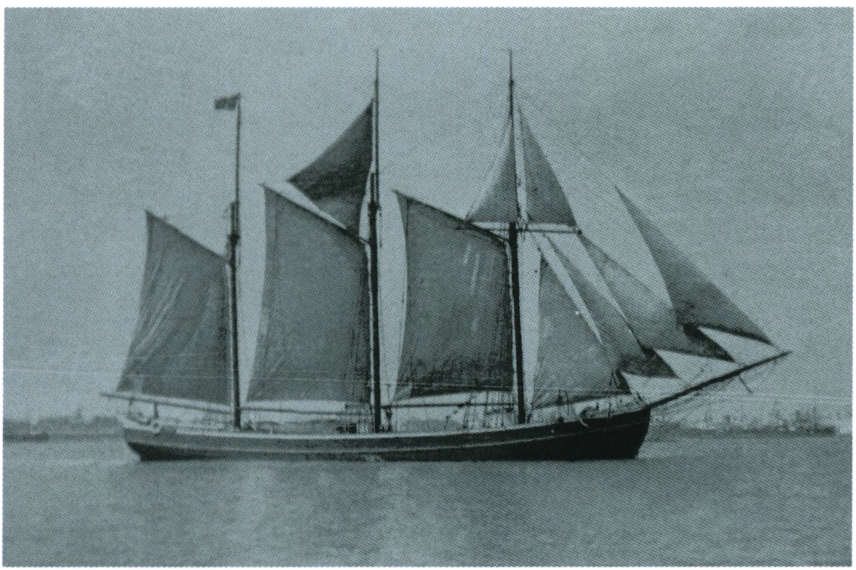


Haises's første hyre, S/S "Frigga", beskæftiget i eksportfarten på England

Denne hyre varede i godt 5 måneder indtil 27. marts 1925, hvor Haise afmønstrede i København og tilsyneladende rejste hjem til Hjerting på en lille ferie. Den 12. april 1925 udmønstrede han igen fra Esbjerg, denne gang med DFDS skibet "Ficaria", der ligeledes var en eksportdamper. Haise var nu avanceret til Messedreng og som sådan sejlede han i yderligere godt 5 måneder indtil den 25. september 1925, hvor han afmønstrede i Esbjerg.

Efter et lille års sejlads som dreng var det nu blevet tid til sømandsskole, og her faldt valget på Svendborg Sømandshøjskole, hvor Haise deltog i kurset hen over vinteren 1925/26. Med dette i bagagen kunne han den 14. april 1926 mønstre ud som Ungmand, og dette skete i første omgang med den svenske skonnert "Genius". Denne udmønstring blev dog kortvarig, idet Haise allerede den 25. juni 1926 afmønstrede i Malmø; muligvis fordi han allerede forinden havde fået lovning på en hyre med en 'langfartssejler'. Under alle omstændigheder rejste han ganske kort efter til Marstal, hvor han den 5. juli 1926 mønstrede som ungmand i 3-mastet sletskonnert "Marna" af Marstal til en månedlig hyre af 40 kroner. Det blev én af Haise's længerevarende udmønstringer, der skulle komme til at vare godt 2 år.

"Marna" hed oprindeligt "Duty" og var i 1919 blevet bygget af skibsbygger C.L. Johansen, Marstal, der også var reder for skibet. Skibet var fra starten beregnet til indsættelse i Newfoundlandsfarten og var derfor bygget af egetræ. Det målte 137 brutto registertons og havde en dødvægt på 240 tons. I 1923 var skibet blevet købt af kaptajn H.M. Boye, der ændrede navnet til "Marna" og derefter selv førte skibet. Da Haise mønstrede om bord, bestod besætningen foruden kaptajn Boye og styrmand Rosenbeck af 3 dæksfolk, der boede i et lugar forude.



3-mastet Sletskonnert "Marna" af Marstal. Bygget 1919 i Marstal, specielt til farten på Newfoundland

Efter afsejling fra Marstal gik turen til Newfoundland for lastning af saltfisk til Portugal; en fart, som adskillige Marstaller skonnerter var beskæftiget med i disse år. "Marna" sejlede de næste to år i denne fart, hvor der på returrejserne blev bragt salt, diverse stykgods, byggematerialer, fiskegrej, kork, vin m.v. tilbage til Canada og Newfoundland.

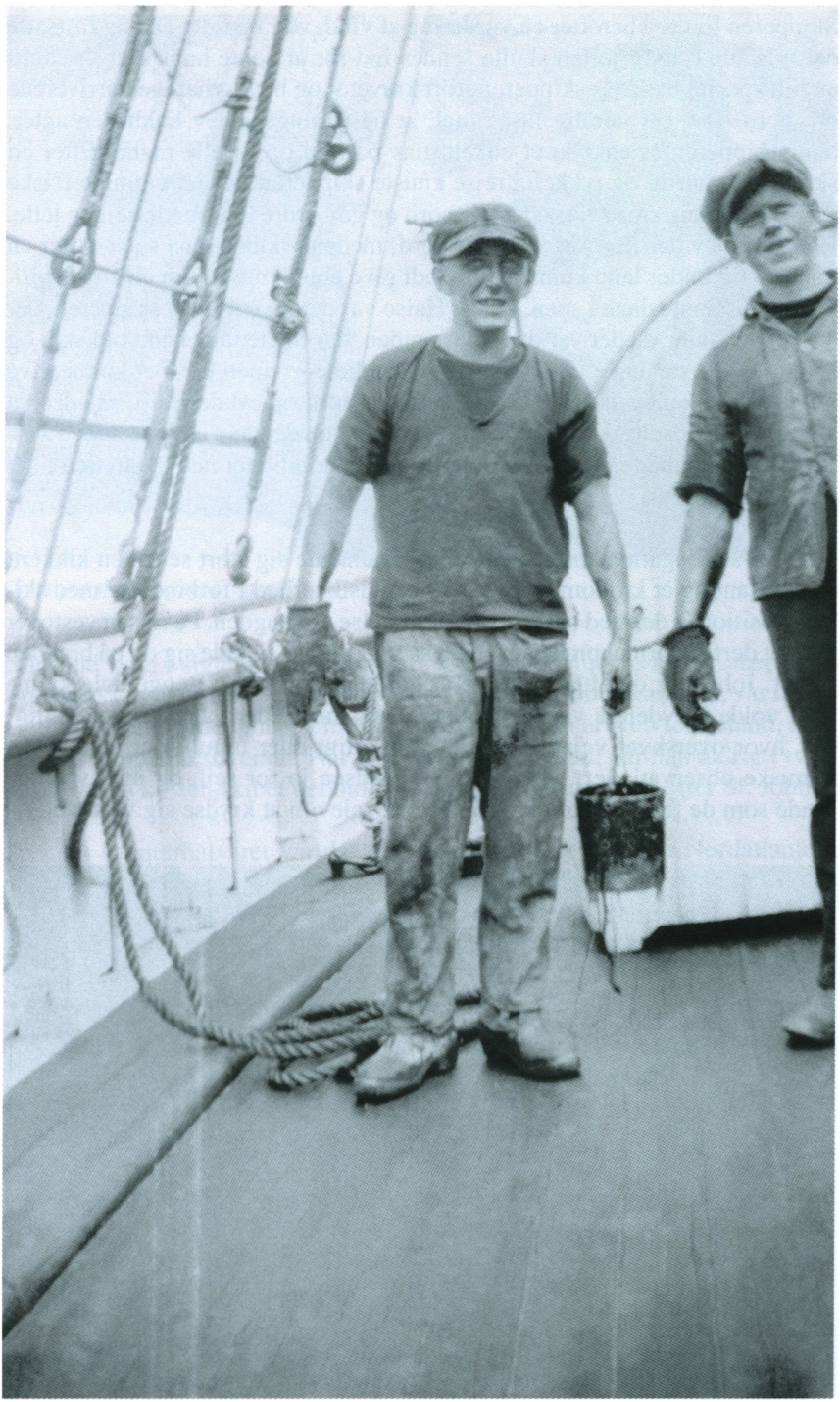
Lastning og losning blev foretaget af besætningen, og ofte blev det til ret lange havneophold, som Haise fra tid til anden fortalte lidt om. Det var som oftest skipperen, der på stedet traf aftaler omkring befragtningen. Det foregik naturligt nok i land, så specielt i Oporto flyttede skipperen normalt på hotel, hvor forhandlingerne kunne føres på værdig vis. I mellemtiden lå "Marna" som oftest til ankers eller fortøjet ved en bøje på floden, og tiden mellem losning og lastning blev brugt til vedligehold af skib, sejl og rigning. Når lastningen var tilendebragt og skibet gjort søklar, blev styrmanden roet i land, hvorefter han gik til hotellet og meddelte skipperen, at skibet på alle måder var klar til at påbegynde den forestående rejse.

Til søs med "Marna" - i bare fødder!

Skipperen foretog herefter en vurdering af vind, vejr og tidevand og fastsatte det tidspunkt, hvor jollen skulle sendes ind for at hente ham. Det var altid en lidt speciel dag, når skipperen iført kravetøj og bowlerhat igen arriverede om bord. Det var nemlig fast ritual, at besætningen blev kaldt hen agter, hvor skipperen skænkede et enkelt glas portvin op til alle mand. Efter en skål for en hurtig og lykkelig rejse knuste skipperen den halvtomme flaske mod lønningen, smed flasken over bord og gav ordre til at sætte sejl og lette. Herefter blev der ikke drukket om bord, medens skibet var i søen. Efter en måneds tid under land kunne dette godt give anledning til lidt abstinensproblemer de første dage i søen. Ifølge Haise var det ikke mindst skipperen, der led disse kvaler, så det var ofte styrmanden, der måtte tage hånd om skib og sejlads de første dage, mens skipperen svedte portvinen ud. Det kunne give nogle spøjse oplevelser. Under en natlig rortørn oplevede Haise således, at skipperen pludselig kom på dækket og tilsyneladende i en helt anden verden inviterede både grever, baroner og andre nobiliteter ned i kahytten til et større traktement.

"Marna"s navigationsinstrumenter indskrænkede sig stort set til en kikkert, en sekstant og et kronometer. Den største usikkerhed i forbindelse med skibets position lå dermed omkring bestemmelse af længden. På rejsen vestover var det derfor normal praksis, at man så vidt muligt sejlede sig op på bredden for St. Johns og derefter forsøgte at holde ret vestover. Begge dele kunne godt volde betydelige vanskeligheder. Dels kunne der være længere perioder, hvor overskyet vejr gjorde det vanskeligt eller umuligt at tage astronomiske observationer. Dels foregik sejladsen jo for sejl, og med vestlige vinde som de fremherskende, var der ofte tale om at krydse sig vestover.

"Marna" under frisk sejlads på Nordatlanten



Klar til at tjære stag og vanter

Overisning af fordækket på "Marna"

Når land kom i sigte gik skipperen til vejrs for at studere kysten nærmere. Efter måske i dagevis at have været uden pålidelige observationer, var det jo altid lidt spændende, præcist hvor man ramte kysten af Newfoundland, men her var skipperen suveræn. Når han igen kom på dæk, var han aldrig i tvivl om, hvor på kysten skibet befandt sig, og så blev kursen sat efter St. Johns.

Specielt i vinterhalvåret var det ofte nogle drøje rejser over Nordatlanten. Det kunne give lange perioder, hvor det kneb med tørt tøj for folkene, der boede i det lille lugar forude. Flere gange blev lugaret rent faktisk bordfyldt, når en voldsom sø vaskede over forskibet. Så blev der travlhed med at bjærge køjetøj og andre personlige ejendele, inden det hele sejlede ud over siden. På de østgående rejser gjaldt det ikke mindst de klipfisk, som søfolkene normalt fik tiltusket sig på Newfoundland og byttede væk i Portugal for vino og andre gode sager. De var stuvet i lag under madrasserne i lugaret og fik naturligvis første prioritet. Der var jo nærmest tale om rede penge.

Besætningsvelfærd var det også så som så med i "Marna". Medicinbeholdningen om bord bestod stort set af en dåse zink-salve, der sammen med saltvand blev brugt til at kurere de fleste forekommende dårligdomme. Det drejede sig nu også i de fleste tilfælde om vabler og rifter pådraget under arbejdet med sejl og ladning.

Iflg. Haise's beretninger er det heller ikke nogen helt tilfældig myte, at mågerne normalt fravalgte at flyve efter skonnerter, der havde Marstal skrevet som hjemsted på agterspejlet. Det var kun i tilfælde at virkelig fremskreden

tilstand af forrådnelse, at proviant blev smidt ud over siden, og det kunne formentlig afholde selv den mest forsultne havmåge fra at samle det op. Betegnelsen "uegnet til menneskeføde, men velegnet til nedsaltning til skibsbrug" var ikke helt grebet ud af den blå luft for noget af den proviant, der blev indkøbt – til fortæring i lugaret forude. Fra tid til anden blev der dog fanget lidt fisk, og ind i mellem lykkedes det også besætningen at harpunere en springer, hvilket alt sammen gav en kærkommen variation af kosten.

Springere slagtes på dækket af "Marna"

Springerkød klar til nedsaltning

I søen var den faste menu om lørdagen sødsuppe og pandekager. Sødsuppen blev lavet af tørrede æbler og svesker og var normalt slet ikke så dårlig. Pandekagedejen, derimod, var lavet af – ja, hvad var den i grunden lavet af. Brødrester og opblødte beskøjter indgik som helt naturlige ingredienser, og tilsætning af diverse rester fra andre måltider og diverse opfejning fra kabys og lastrum var alt sammen med til at sætte kolorit på det endelige resultat. Ingen af Haise's børn har nogen sinde oplevet, at deres far deltog i spisningen, når der – mange år senere – ved festlige lejligheder blev serveret pandekager!

Nybagte rugbrød. Ofte måtte kokken tage dejen med i køjen for at få den til at hæve

På et tidspunkt i 1928 blev der taget et billede af Haise, medens han står til rors og styrmand Rosenbeck sidder oppe i jollen og tager middagsbredden med sekstanten. Haise må have sendt billedet hjem til sine forældre, for samme år får Haise's mor den lokale kunstmaler Rieber til at male et billede efter fotografiet. Maleriet hang på væggen i forældrenes hjem, indtil Haise arvede billedet ved moderens død i 1956.

Haise til rors. Styrmand Rosenbeck sidder i jollen og tager middagsbredden med sekstanten

Efter 12 måneders tjeneste om bord blev Haise tildelt et månedligt hyretillæg på 20 kroner, og under skibets ophold i Oporto den 27. marts 1928, knap 21 måneder efter påmønstringen i Marstal, blev Haise forfremmet til Letmatros, og hyren steg yderligere til 75 kroner per måned. Herefter gik "Marna" til Cadiz og Italien for at laste tilbage til Newfoundland, og efter endnu en rejse til Oporto med saltfisk gik turen endelig tilbage til hjemhavnen Marstal, hvor Haise den 2. oktober 1928 afmønstrede med en slutafregning på 118,67 kroner efter i alt 27 måneders tjeneste om bord.

En stille stund på ankerspillet i portugisisk havn

Forfremmet til letmatros

Haise har nok følt, at han fortjente lidt ferie, eller også har det været småt med hyrer hen over vinteren, for først den 30. april 1929 vidner søfartsbogen igen om en udmønstring. Det var denne gang som matros i den 3-mastede bramsejlsskonnert "Garibaldi" af Thurø, der lå i Flensborg. Kaptajn var J. Jørgensen fra Thurø, der førte skibet i mange år og i vide kredse var bedre kendt som "Garibaldi-Jørgensen". Den månedlige hyre androg 75 kroner, og rejsen gik "Til Sverrig o.v."

"Garibaldi" var bygget af eg i 1904 af skibsbygger Z. Th. Jacobsen, Troense, der også var ejer af skibet. Skibet målte 225 BRT og havde en dødvægt på 370 tons. Til forskel fra den noget mindre "Marna" var "Garibaldi" hovedsa-

geligt beskæftiget i Nord-/Østersøfart. Det er ikke så meget, Haise berettede om tiden i "Garibaldi", men en enkelt ting fortalte han dog om flere gange. Det drejede sig om den sidste tur, hvor "Garibaldi" afgik fra København den 13. december i ballast på rejse mod Thurø for vinteroplægning, og alle glædede sig til at skulle fejre Jul hjemme. "Garibaldi-Jørgensen" valgte ruten nord om Sjælland, men det blev en lang og træls rejse med kuling og utallige kryds og sejlmanøvrer gennem Kattegat. Juleaften var "Garibaldi" kun nået om på højde med Ballen på Samsø. Det havde været en kold og drøj tur at nå så langt, hvilket formentlig var grunden til, at "Garibaldi-Jørgensen" helt ekstraordinært besluttede at gå til ankers i nogle timer i læ af Samsø, så måltidet juleaften kunne indtages i nogen lunde fred og ro.

Med julemaden vel indtaget blev der igen sat sejl, og Nytårsdag 1930 ankom "Garibaldi" endelig til Thurøbund. Med 193,85 kroner på lommen som slutafregning for 8 måneder og 3 dages tjeneste om bord, afmønstrede Haise den 2. januar 1930 og er formentlig rejst hjem til Hjerting for at fejre et forsinket Nytår med forældrene; og måske også for at være med til at fejre en speciel fødselsdag. Den 4. februar 1930 fyldte Haise's meget gode skole- og ungdomsveninde Edith nemlig 18 år. Som datter af Ditte og Jens Nielsen, der ligeledes var fiskeskipper, var Edith vokset op i Hjerting, hvor hun boede næsten dør om dør med Haise, og hvor de havde gået i skole sammen.

Efter omkring 35 måneders sejlads i sejlskibe har Haise åbenbart ment, at tiden nu igen var kommet til at prøve en udmønstring i en damper. I hvert fald udmønstrer han den 19. marts 1930 som matros i dampskibet "Halfdan" af København. S/S 'Halfdan' var bygget af Kockums Mekaniske Verkstad i Malmø i 1918 til D/S "Gorm", som i 1920 solgte skibet til DFDS. Det var et enkeltskruet stålskib på 1448 BRT, 854 NRT, med en lasteevne på 2.150 tons; plus 100 tons kul til at føde 'Triple Expansion' dampmaskinen, der udviklede 875 indicerede HK. Og så var der elektrisk lys om bord; formentlig en helt ny fornemmelse for Haise.

Påmønstring skete i København, kaptajnen hed T. Ørbech, og rejsen gik iflg. søfartsbogen "Til Dunquerque o.v.". Det blev en ret kortvarig udmønstring. Ifølge Haise var grunden hertil et større natligt bråvallaslag under land, der dels medførte forsinket søklaring og afgang fra havn, og dels ret massive 'afbrændinger' blandt dæksbesætningen. Hvorom alting er, da Haise den næste morgen overtog rortørnen på broen, nåede han lige præcis selv at opsige sin hyre "til fratrædelse ved næste anløb af dansk havn", inden en rasende 1' Styrmand "gav hele bundtet sækken" - til fratræden ved samme lejlighed. Lejligheden indtraf den 26. juni 1930 under et kort ophold på Københavns Red. Et stempel i søfartsbogen indikerer, at "Halfdan" i de godt 3 måneder havde været beskæftiget "i indskrænket Fart (nord for 53 ° Br.)".

Set i bakspejlet fik den næste udmønstring en væsentlig betydning for Haise's videre færden til søs. Den skete som matros i M/S "Nordhavet", der som nybygning nr. 575 fra Burmeister & Wain's Skibsværft i København, og til en pris af kr. 2.179.800 blev leveret til Dampskibsselskabet "Norden" i oktober 1930. Det var det hidtil største skib, Haise endnu havde været med, 8.325 TDW, og desuden det første skib med diesel motor.

Haise med M/S "Nordhavet" i baggrunden

Haise påmønstrede nybygningen i København den 10. oktober 1930. H. Holmqvist var kaptajn, og rejsen gik "Til Amerika og videre". Under datidens sømandslov krævede det 48 måneders udmønstring at få fri hjemrejse til Danmark, hvis man var udmønstret fra dansk havn. Efter godt 13 måneders udmønstring valgte Haise dog af afmønstre, da "Nordhavet" den 30. november 1931 kom til Bremen. Med et sømandsskoleophold og i alt 58 måneders sejltid logget i søfartsbogen, heraf 30 måneder i sejlskibe, var Haise nemlig nu berettiget til at søge optagelse på en navigationsskole for at læse til styrmand.

Styrmand

Opvokset ved Hjerting strand med udsigt fra barndomshjemmet over Vadehavet var det vel meget naturligt, at Haise valgte at gå på navigationsskole på Fanø. Studiet udi de navigatoriske kundskaber var dog ikke uden sine problemer, når man som 14-årig var gået ud af "den stråtægte" uden nogen form for matematik på programmet.

Praktisk sømandskab var ikke det store problem, men ligninger med to ubekendte, sfærisk trigonometri og astronomisk navigation var helt klart meget ubekendte størrelser at stifte bekendtskab med for Haise.

Der er dog næppe tvivl om, at Haise havde en god tid på Fanø, hvor der blev etableret venskaber, som holdt i mange år. Hvis man skal dømme efter Haises beretninger om den sociale side af studieopholdet er der næppe heller tvivl om, at styrmandseleverne den gang fik endog meget 'lang line' af de fastboende Fannikker. De unge mennesker skulle jo have lov til at more sig lidt efter de mange drøje tørn til søs.

Styrmandselever sammen med "Madmor" Metha uden for hendes pensionat i Nordby, Fanø

Stud. Nav'er på udflugt med damer til den nye Lillebæltsbro, 1933

Arbejdes skulle der jo imidlertid også, og med sin begrænsede skolegang måtte Haise hænge i for at lære alt det nye. Derfor har det uden tvivl været med en vis stolthed, at han på sidste eksamensdag, den 19. oktober 1933, kl 17.50 kunne afsende følgende telegram fra posthuset i Nordby:

Til H.N. Andersen
Hjerting

No. 2. Bestaaet 152 Point
Haise

Ikke alene havde Haise altså gennemført styrmandsstudiet på normal tid, han var også blevet nr. 2 i klassen, og de 29 karakterer havde givet 152 point, eller et gennemsnit på 5,24. Karakterskalaen på navigationsskolerne gik dengang fra minus 5 til plus 7.

Det fine resultat gav blod på tanden, så Haise fortsatte straks efter i Skibsførerklassen, hvor han ved eksamen den 10. april 1934 scorede 126 point for 24 karakterer og dermed forbedrede sit gennemsnit til 5,25. I mellemtiden havde Politimesteren i Skads Herred og Fanø Birk den 13. februar 1934, "Under Haand og Embedssegl" meddelt Haise

"BEVIS SOM STYRMAND
hvilket Bevis giver ret til at være Styrmand på dansk skib af hvilken som helst størrelse i hvilken som helst fart, dog ikke til at være 1ste Styrmand i dansk Udvandrerskib i Fart på Fremmede Verdensdele".

Afgangsholdene Fanø Navigationsskole, april 1934

Med disse formaliteter på plads var Haise klar til at mønstre ud som styrmand, men det var ikke nogen nem sag at få en styrmandshyre i midten af 1930'erne. Depressionen havde sat ind, og mange skibe lå oplagt på grund af manglende eller i hvert fald lønnende beskæftigelse. Haises søfartsbog er et tydeligt vidnesbyrd om dette. Den første hyre som styrmand gjaldt således

kun en enkelt afløserrejse med DFDS skibet "A.P. Bernstorff" med påmønstring i Esbjerg den 21. april 1934 og afmønstring samme sted kun 4 dage senere, den 25. april 1934.

Klare sig selv skulle man jo, og som mange andre styrmænd tog Haise derfor tjanser som vagtsmand på oplagte skibe i København, hvor der alt andet lige var de største muligheder for at få en hyre. Det var hårde tider, også for søens folk, og pengene var meget små, så man fandt hurtigt ud af, hvor en kop kaffe eller en øl kunne købes billigst muligt. Iflg. Haise var der rent faktisk steder, hvor sidstnævnte kunne erhverves for 19 øre, medens en kop kaffe flere steder kunne fås for 30 øre. I denne periode grundlagde Haise et venskab med en styrmandskollega, der senere skulle få stor betydning for ham. Kollegaen var i samme situation og boede lige som Haise i starten på Sømandshjemmet Bethel i Nyhavn. Senere fandt de sammen en lille lejlighed, hvor de deltes om udgifterne.

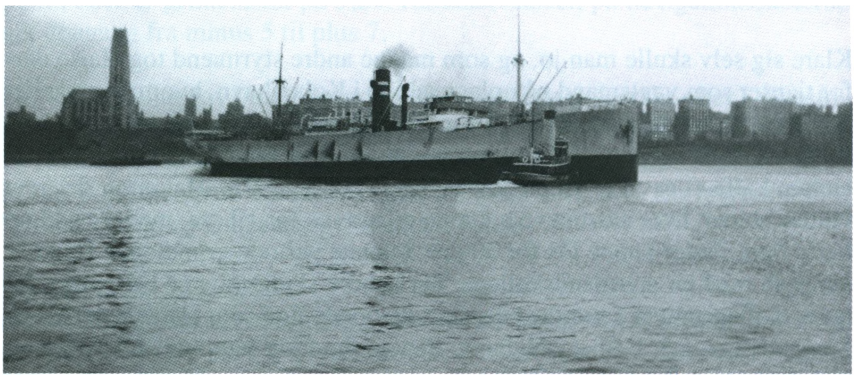
Der blev indsendt ansøgninger til forskellige rederier, og Haise har formentlig gjort sig forhåbninger om, at der skulle blive en mulighed i hans gamle rederi, "Norden". I starten af juli dukker imidlertid en anden mulighed op, denne gang som 3' Styrmand i den lille damper "E.M. Dalgas" tilhørende rederiet Vendila. Påmønstring finder sted i Øresund den 3. juli 1934, og Haise bliver ved samme lejlighed omfattet af en pensionsforsikring, der indgår i overenskomsten. Han får udstedt Police Litra A Nr. 52357 i Pensionsforsikringsanstalten. Præmien på kr. 24,00 per måned berettigede Haise til:

1. En årlig Alderspension på kr. 1.226,40, hvis udbetaling tager sin begyndelse den 3. juli 1971
2. En årlig Invalidepension af samme størrelse som alderspensionen
3. En årlig enkepension, der er halvt så stor som Alderspensionen.

Igen bliver det dog til en meget kort udmønstring, for allerede den 14. juli 1934 afmønstrer Haise igen ved skibets passage af Københavns Red. I mellemtiden er D/S "Norden"s damper, S/S "Nordlys", blevet taget ud af oplægning, og Haise fik hyre om bord som 3' Styrmand. Påmønstring fandt sted i København den 14. august 1934, den månedlige hyre androg 225 kroner, kaptajn om bord var F. Bønnelycke, og rejsen gik "Til Amerika og videre".

S/S "Nordlys" var et af de ældre skibe i Norden's flåde, leveret til rederiet som nybygning nr. 305 fra B&W's Skibsværft i København i juni 1916. Skibet målte 3718 BRT, 2307 NRT og havde en lasteevne på 6.390 tons, plus 360 bunkers (kul). Maskineriet bestod af en Triple-expansion dampmaskine, der udviklede 1650 IHK.

Det blev til en både længerevarende og ret begivenhedsrig udmønstring, hvor Haise kom vidt omkring. I en periode var skibet beskæftiget i fart mel-



S/S "Nordlys" under bugsering

Edith på besøg om bord i S/S "Nordlys" i Hamburg, marts 1936

lem USA's østkyst og vestkysten af Sydamerika, senere kom der også rejser mellem USA og Europa. I marts 1936 gik turen blandt andet til Hamburg, hvor Edith kom på besøg.

På den efterfølgende rejse fra Hamburg til New York mistede skibet den 19. marts roret og det meste af skruen midt i Atlanterhavet. Besætningen gik straks i gang med at rigge nødror til, men det blev hurtigt klart, at der ikke var megen virkning at få fra skruen. Kort efter blev et andet af Norden's skibe, M/S "Nordhavet", der på samme tidspunkt var på rejse New York til Middelhavet, derfor omdirigeret for at gå til assistance. Den 23. marts var en slæbewire rigget til, og den 29. marts var man nået frem til Fayal på Azorerne, hvor slæbebåden "Zwartezee" tog over og slæbte "Nordlys" videre til Falmouth i England for dokning og reparation. Iflg. Dampskibsselskabet Norden's jubilæumskrift (udgivet i anledning af rederiets 125 års jubilæum, 1871 – 1996) kostede dette havari i alt 117 dages tabt indtjening for S/S "Nordlys".

S/S "Nordlys" i dok i Falmouth for reparation af ror- og skruehavari

Det langvarige dokophold i Falmouth blev også benyttet til udskiftninger i besætningen, hvilket bl.a. kom Haise til gode. Efter 9,5 måneders tjeneste som 3' Styrmand blev han den 1. juni forfremmet til 2' Styrmand om bord til en hyre på 370 kroner per måned.

Haise fortsatte tjenesten om bord i denne stilling, indtil S/S "Nordlys" den 5. marts 1937 lå i New York. Afmønstringen denne dag, efter næsten 19 måneder om bord, skete dog ikke for at rejse hjem og holde ferie, men for den næste dag, den 6. marts 1937, at tiltræde stillingen som 2' Styrmand i rederiets M/S "Nordkap", der også lå i New York. Kaptajn om bord var L. Buch, og skibet var bestemt for "Sydamerika og videre".

En passager på broen af S/S "Nordlys"

Arbejde på søvagten

"Nordkap" var både større og yngre end "Nordlys", og så var det et motorskib, 8.180 TDW, leveret til D/S Norden som nybygning nr. 41 fra Nakskov Skibsværft i 1930.

M/S "Nordkap", som Haise sejlede med som 2' styrmand fra 6. Marts 1937 til 8. Maj 1939

Igen blev det til en ganske langvarig udmønstring for Haise, nemlig 28 måneder, hvor skibet hovedsageligt var beskæftiget på Time Charter i fart mellem Nord- og Sydamerika, dog med enkelte afstikkere til bl.a. England og Middelhavet. Efter en samlet udmønstringstid i de to skibe "Nordlys" og "Nordkap" på 4 år og 9 måneder afmønstrede Haise den 8. maj 1939 i New York for at rejse hjem og holde ferie – og med penge på bogen også for at blive gift med sin Edith, der i 1937 havde afsluttet sin uddannelse som sygeplejerske og det meste af 1938 havde arbejdet på et hospital på Island. Da Haise kom hjem slutningen af maj 1939, arbejdede Edith på sygehuset i Esbjerg.

Giftermål – og ud til krig

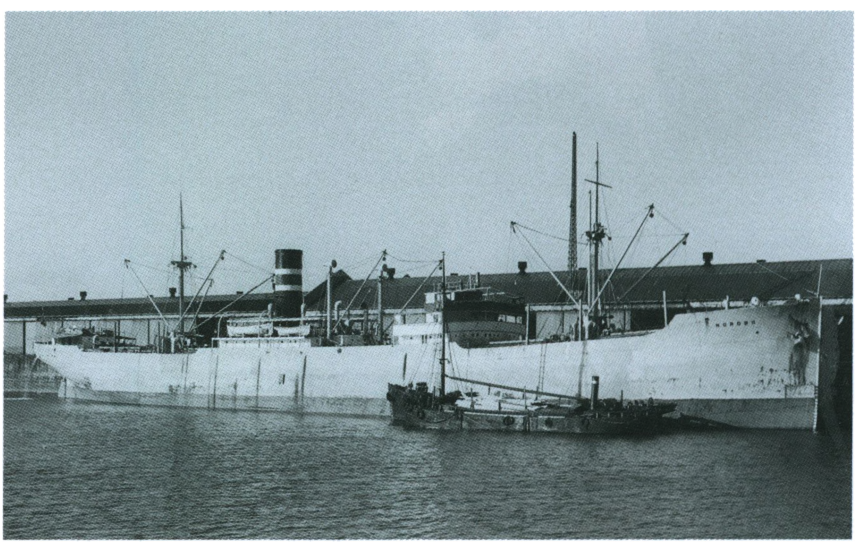
Brylluppet med Edith stod i Guldager Kirke den 27. juni 1939. Det var på denne tid meget småt med fiskeriet på Vestkysten, så der var ikke meget at gøre godt med for brudens forældre, men Haise havde selv penge på bogen, så der blev også til bryllupsfest på Hjerting Badehotel.

Edith og Haise på bryllupsdagen, den 27. Juni 1939

Hvedebrødsdagene gik med sejlture til Langli og indretning af en lille lejlighed i den vestre ende hos "Hans Smé", og så nærmede tiden sig, hvor andejagten gik ind. Det var noget, Haise uden tvivl havde glædet sig meget til efter den lange periode ude, men sidst på året blev det selvfølgelig igen aktuelt med at tænke på arbejde og udmønstring.

I mellemtiden var krigen brudt ud den 1. september 1939, og selv om den endnu ikke var kommet til Danmark, var den reel nok for de danske rederier og deres søfolk, som sejlede i international fart. Det varede ikke længe, før de første danske skibe blev ramt af minesprængning og torpedering.

Ved krigsudbruddet var fem af 'Nordens's skibe beskæftiget i fart på Stillehavet; blandt disse også Haise's næste hyre, M/S "Nordbo", 8,250 TDW, leveret til 'Norden' som nybygning nr. 327 i 1923 fra B&W i København som rederiets første motorskib. "Nordbo" var netop den 1. september 1939 blevet sluttet for et otte måneders Time Charter til firmaet East India Navigation Co. (Joh. Bruhn & Co.) i København for fart mellem USA og Japan.



M/S "Nordbo", 8.250 TDW, bygget på B&W i 1923 (Foto: Handels- og Søfartsmuseet Kronborg)

Efter den foregående lange udmønstring som 2' Styrmand var tiden nu kommet, hvor Haise skulle udmønstre som 1' Styrmand, en stilling der senere fik betegnelsen overstyrmand. Påmønstring skulle ske dog først ske i det nye år, 1940, og den skulle finde sted i Oakland, Californien, så der forestod Haise en længere udrejse for at møde om bord.

Vinteren 1939/40 blev streng, og færgefarten mellem Nyborg og Korsør var i perioder indstillet på grund af is. Da Haise i februar 1940 skulle af sted,

fulgte Edith med på togrejsen til København, men det blev med udstigning i Odense, hvorefter de med et lille fly fløj over Storebælt. Fra København gik turen for Haise's vedkommende videre med fly til Rotterdam, hvor der var bestilt billet hos Holland-Amerikalinien til USA. Edith opholdt sig hos familie i København i venten på, at isvinteren skulle få ende, så hun igen kunne rejse hjem til Hjerting.

Om bord i M/S "Nordbo" i Oakland, marts 1940

I Rotterdam gik Haise som passager om bord i Atlanterhavs-lineren "Volendam", der afsejlede den 8. februar 1940. Det skulle senere vise sig at blive Holland-Amerika Liniens sidste afgang til New York, før Holland blev besat af tyskerne. Efter en togrejse tværs over USA mønstrede Haise den 4. marts 1940 i M/S "Nordbo" i Oakland. Kaptajn var P.F. Schultz, men det varede dog kun nogle få dage, idet han netop var i færd med at overlevere til skibets hidtidige 1' Styrmand, Hans Chr. Andersen, der var blevet forfremmet til kaptajn.

Da Haise mønstrede om bord, var skibet befragtet af det japanske firma Mitsui Bussan KK for en enkelt rejse med en fuld ladning salt til Tokuyama i det japanske indlandshav. Lastningen tog sin tid, så Haise fik også tid til at opsøge en kusine, Oline, der i 1912, i en alder af 24 år, var udvandret fra Sjelborg til USA og senere var blevet gift med en anden udvandret dansker, Walther fra Randers. De var bosat i San Francisco, og det lykkedes at finde frem til adressen, men i stedet for blot at præsentere sig, følte Haise åbenbart trang til at afprøve både sine engelsk- og sine sælgerkundskaber. Med et glimt i øjet udgav han sig for at være en stakkels støvsugersælger, der var slemt i bekneb for at sælge en støvsuger eller to. Efter de mange års forløb kunne Oline selvfølgelig ikke genkende "Lille Haise", og hun var bestemt ikke interesseret i at købe en støvsuger, så han blev faktisk smidt på porten flere gange, før han brød sammen af grin og på dansk fortalte, hvem han var.

Da dette var bragt på plads, blev Haise vældig godt modtaget af Oline, der de sidste 20 år ikke havde været hjemme i Danmark, og det samme gjaldt Walther og deres 4 voksne børn, Aksel, Arlene, Phyllis og Elsie. Det blev til adskillige hyggelige stunder, hvor Haise måtte fortælle alt om familien hjemme i Sjelborg og Hjerting.

Efter indladning af i alt 7.615 tons salt afgik "Nordbo" fra Oakland den 9. marts 1940. Allerede samme dag modtog man om bord telegram med instruktioner for skibets næste beskæftigelse. "Nordbo" var blevet befragtet for en ladning sukker, 7.500 tons, +/- 5 pro cent, fra 3 havne på Philippinerne til 1 havn på den amerikanske østkyst nord for Cape Hatteras. Agent i Manila var firmaet Sharp and Company, som ved ankomst ville overgive kaptajnen en kopi af certepartiet for rejsen. Fragten var betalbar i New York. Kaptajnen blev instrueret om at holde agenten godt underrettet og i øvrigt fremskynde rejsen mest muligt. I Manila skulle der hos firmaet Socony indtages tilstrækkelig bunkerolie til at kunne nå San Pedro i Californien.

Rejsen over Stillehavet forløb planmæssigt, og "Nordbo" ankom til Tokuyama den 8. april 1940. Losningen blev påbegyndt den næste morgen, nogle få timer før Danmark blev besat af tyske tropper. Da denne nyhed nåede de ombordværende, gav den selvfølgelig anledning til mange spekulationer og diskussioner om, hvad fremtiden ville indebære.

Det var sparsomt med pålidelige nyheder og derfor svært for besætningen at finde ud af, hvad der reelt foregik, men losningen fortsatte og blev afsluttet den 13. april. I mellemtiden havde kaptajn Andersen modtaget telegram fra rederiet i København om at afvente yderligere instruktioner, inden skibet kunne afsejle. Der indløb desuden telegrammer fra New York, hvor Danish Shipping Committee var blevet etableret umiddelbart efter Danmarks besættelse med henblik på at varetage interesserne for dén del af dansk skibsfart, der var uden for tysk kontrol. Det gik primært ud på at finde frem til en løsning, der gjorde det muligt at fortsætte driften under dansk flag og undgå opbringelse af allierede, primært engelske orlogsfartøjer. Også fra USA blev der opfordret til, at skibet forblev i havn i Japan, der jo var neutral, medens der over BBC blev opfordret til, at danske skibe søgte mod allierede havne. Det var således ikke nogen nem situation, også fordi der om bord hurtigt bredte sig en fornemmelse af, at meldinger fra København måske var censurerede og derfor skulle tages "med et gran salt".

Den 13. april sendte kaptajnen telegram til agenten i Manila med meddelelse om, at han fra rederiet havde modtaget instruks om ikke at forlade japansk havn, før der indløb yderligere instruktioner. Imidlertid var havnen i Tokuyama reelt en lukket japansk flådebase, hvor "Nordbo" kun fik lov til at blive liggende i 2 dage efter udlosningen. Kaptajnen sendte derfor et telegram til den danske konsul i Kobe, hvori han forespurgte om muligheden for eventuelt at ankre op på Kobe Red, indtil skibets situation blev nærmere afklaret. Konsulen svarede allerede den 14. april med et telegram, der anmodede kaptajnen om straks at afgå til Kobe og rapportere til konsulatet ved ankomst. Samme dag sendte kaptajnen telegram til Danish Shipping Committee, hvori han orienterede om instruksen fra rederiet i København og samtidig forespurgte, om skibets drift var overtaget af komiteen, eller om han fortsat skulle reagere på instruktioner fra rederiet.

Dette forblev ubesvaret, men kaptajn Andersen efterkom konsulens anmodning og afgik fra Tokuyama den 16. april. Den næste dag, den 17. april 1940 kl. 21.00, ankom "Nordbo" til Kobe, hvor skibet blev lagt til ankers på reden – for ordre. Til varetagelse af skibets interesser over for myndigheder m.v. udpegede kaptajnen det lokale firma Daido Kaikun KK (The United Ocean Transport Co. Ltd.) som agent.

Medens skibet nu lå relativt sikkert til ankers, bidrog forlægningen til Kobe ikke synderligt meget til at afklare situationen for besætningen, der naturligt nok også var noget bekymrede for, hvordan det gik familierne hjemme i det besatte Danmark. Formelt var der jo ingen udeståender mellem Japan og Danmark. Ingen af landene havde erklæret hinanden krig, men iflg. Haise var den stedlige tyske gesandt dog ikke særlig meget i tvivl om, hvad der skulle ske. Over for skibets besætning, og efter eget udsagn også over for de japanske myndigheder, gav han klart udtryk for, at Danmark nu var kommet under tysk "beskyttelse" og kontrol, og dette gjaldt naturligvis også danske skibe.

Det var umiddelbart svært for besætningen at vurdere, i hvilket omfang de japanske myndigheder delte denne opfattelse, men den 24. april modtog skibet via konsulatet meddelelse om, at det danske udenrigsministerium havde beordret danske skibe i neutrale havne til at forblive i havn og ikke forsøge at nå Danmark. Om bord blev meddelelsen tolket derhen, at den jo nok ikke, skibets position taget i betragtning, var specielt møntet på "Nordbo", og en række af skibets officerer opfordrede da også kaptajn Andersen til at sejle skibet til Philippinerne for at slippe for den tyske "kontrol" og om muligt gennemføre den planlagte rejse med sukker til USA. Opfordringen blev understøttet af en melding modtaget nogle dage senere, den 28. april, fra det danske Gesandtskab (Ambassaden) i Tokyo via konsulen i Kobe. Det fremgik heraf, at den britiske ambassadør over for den danske gesandt havde lovet, at "Nordbo" frit kunne sejle til Philippinerne uden indgriben fra engelske flådeenheder, der jo ellers i andre dele af verden opbragte danske skibe og bragte dem ind til allierede havne. Opfordringen blev dog afvist af kaptajn Andersen, der henviste til ordrer fra rederiet om at forblive i neutral havn.

Imidlertid koster det jo penge at drive et skib med fuld besætning, og rede penge havde man ikke for mange af om bord. Kort efter ankomsten til Kobe var det lykkedes rederiet at få arrangeret overførsel af 2.000 Yen fra en konto i USA, men allerede den 18. april finder kaptajnen det nødvendigt at anmode Danish Shipping Committee om overførsel af yderligere 4.000 Yen til dækning af lønninger, proviant og andre fornødenheder. Anmodningen kunne dog ikke imødekommes, og den 8. maj giver kaptajnen over for konsulatet udtryk for nogen bekymring over skibets pengesituation. Allerede den 10. maj reagerer den danske gesandt i Tokyo på dette og meddeler konsulen i Kobe vigtigheden af, at kaptajnen imødekommer alle økonomiske forpligtelser for at undgå en generel embargo af danske skibe i japanske havne. Hvis penge ikke kan skaffes fra rederiet, men eventuelt kan udbetales i Manila, foreslår gesandten desuden, at kaptajnen straks telegraferer til Danish Shipping Committee i New York og anmoder om tilladelse til at afsejle til Philippinerne.

Den 23. maj meddelte D/S Norden per telegram, at det ikke var muligt p.t. at overføre penge til skibet. Rederiet spurgte samtidig, om hele besætningen stadig var om bord, og om kaptajnen eventuelt kunne få udbetalt penge fra den danske ambassadør. Det sidste blev besvaret benægtende den 27. maj, men på trods heraf henholdt kaptajnen sig til rederiets oprindelige ordre om at forblive i Kobe, og han blev formentlig bestyrket i sin holdning, da der samtidig indløb telegram fra New York med besked om, at Danish Shipping Committee var blevet opløst grundet manglende enighed med de allierede om betingelserne for den fremtidige drift af danske skibe. Det blev samtidig oplyst, at skibe tilhørende rederierne A.P. Møller, J. Lauritzen og DFDS ikke ville forlade neutrale havne, med mindre der blev givet garanti for, at de kunne bibeholde dansk flag og dansk registrering.

På denne baggrund inviterede den danske gesandt kaptajn Andersen til et møde på Gesandtskabet i Tokyo den 27. maj. På mødet pointerede gesandten, at hvis der ikke kunne tilvejebringes penge fra USA, var der tilsyneladende kun to muligheder åbne, nemlig:

- Optagelse af lån mod pant i skibet, eller
- Indtjening ved genoptagelse af fragtfart.

Gesandten anførte, at der siden skibets ankomst til Kobe havde været stor lokal japansk interesse for charter af "Nordbo"; dog på betingelse af indforståelse fra de britiske myndigheders side, så opbringelse kunne undgås. Japan havde på dette tidspunkt ført krig i Kina siden 1937 og havde et stigende behov for tonnage til forsyning af tropperne og hjemtagelse af råvarer til industrien. Japanerne var meget interesserede i "Nordbo" til dette formål, men englænderne ville kun acceptere en charter til japanske befragtere, hvis skibet forinden blev omflaget til engelsk eller fransk flag. Det forlangtes desuden, at der til den overordnede varetagelse af skibets drift blev udpeget en "competent manager of British Nationality".

Den danske gesandt opfordrede kaptajn Andersen til nøje at overveje et charter arrangement, f.eks. til fart mellem Japan og Australien eller Japan og Siam (Thailand), som foreslået af flere japanske befragtere. Han mente ikke, at dette ville give problemer med tyskerne, der på dette tidspunkt strakte sig langt for at tilgodese japanske ønsker. Han mente desuden, at rederiet ville dele denne opfattelse, der dels ville resultere i et gældfrit skib efter krigens ophør, og dels ville sikre besætningen en indkomst. I lyset af den seneste melding fra Udenrigsministeriet fandt gesandten det imidlertid nytteløst at forelægge sagen for København. Det måtte alene blive kaptajnens afgørelse. Med dette sluttede mødet, og kaptajnen rejste tilbage til Kobe, hvor situationen herefter blev drøftet med Haise og de andre ledende officerer om bord.

I mellemtiden havde den engelske ambassadør forelagt den konkrete sag for London, og allerede den 29. maj kunne den danske gesandt meddele kaptajn Andersen, at man fra britisk side accepterede en japansk charter for "Nordbo" i fart på enten Siam eller Australien. Det var dog en forudsætning, at "Nordbo" på første rejse skiftede til engelsk flag i enten Hong Kong eller Australien.

Omkring dette tidspunkt modtog kaptajnen brev fra rederiet i København med instruks om, at dé folk af den menige besætning, der ikke havde krav på at forblive om bord, skulle afmønstres. Under gældende regler i Kobe ville dette imidlertid være ulovligt, men brevet bestyrkede de ledende officerer i deres opfattelse af rederiets ønske om, at skibet skulle forblive oplagt i Kobe.

Ved brev af 30. maj 1940 meddeler kaptajnen derfor den danske gesandt:

- at menigt mandskab p.t. ikke kan afmønstres i Kobe,
- at rederiet i København formentlig ikke er bekendt med, at der er mulighed for lokal charter af skibet,
- at kaptajn og officerer ikke føler sig bemyndiget til at skifte flag, med mindre rederiet instruerer herom, og
- at kaptajnen håber, det vil lykkes for rederiet at sende ham penge (han skal til skibets drift bruge ca. 1.000 Yen per uge).

Kaptajnen anfører sluttelig, at han tolker rederiets meldinger derhen, at man forventer, at "Nordbo" forbliver oplagt i Kobe, hvorfor alle forhandlinger om lokal charter af skibet efter hans opfattelse bør indstilles.

Pengeproblemerne melder sig allerede i starten af juni, hvor en række besætningsmedlemmer beklager sig til konsulen over, at de ikke kan få udbetalt tilgodehavende hyre og derfor truer med strejke. De ønskede at afmønstre for at søge hyre på andre skibe, enten i Japan eller i Shanghai. Det første var der ikke rigtig mulighed for, men i midten af juni blev seks menige besætningsmedlemmer afmønstret. Med indforståelse fra de japanske myndigheders side rejste de for egen regning til Shanghai, hvor det dog ikke lykkedes dem at få hyre, og de kom efter sigende til at føre en temmelig kummerlig tilværelse i det japansk besatte land resten af krigen.

Omtrent samtidig lykkedes det rederiet gennem Udenrigsministeriet og det danske gesandtskab i Tokyo at overføre 7.000 Yen til kaptajnen. Det svarede til ca. 8.500 kroner og rakte til afvikling af nogle mindre gældsposter samt dækning af skibets fornødenheder ca. fire uger frem.

Sidst i juni modtog skibet endnu et telegram fra rederiet i København med advisering om overførsel af penge, denne gang 5.000 Yen. Samtidig meddelte rederiet, at der ikke måtte ske afmønstring af officerer, hvorimod menige besætningsmedlemmer gerne måtte forlade skibet. Sluttelig blev kaptajnen bedt om at undersøge, om der ville blive tale om betaling af japanske afgifter eller skatter, hvis maskinreservedele henliggende i Christobal blev fremsendt til skibet i Kobe. Blandt kaptajn og officerer blev telegrammet tolket som endnu en indikation af rederiets hensigt om, at skibet skulle forblive oplagt i Kobe.

Medens man om bord i "Nordbo" så småt indstillede sig mentalt på en længerevarende oplægningsperiode i Japan, blev den danske konsul og det danske gesandtskab til stadighed kontaktet af japanerne, der fremdeles ønskede at chartre eller leje skibet. I starten af juni kunne konsulen således meddele Gesandtskabet, at det japanske firma Mitsubishi Shoji Kaisha under indtryk af det herskende fragtmarked tilbød en månedlig time charter rate på USD 2,50 per ton dødvægt. Alternativt var man også interesseret i køb af skibet til

at pris af USD 50,00 per ton dødvægt; eller i alt ca. USD 412.500.

Tilbudene blev gennem Gesandtskabet og Udenrigsministeriet i København forelagt D/S Norden, der gennem de samme kanaler i august fremsendte et 'modbud' med flg. betingelser:

- Charter rate USD 4,00 per ton.
- Forsikringspræmier for skibet, incl. Krigsrisikoforsikring, for befragters regning baseret på en forsikringssum på 700.000 USD.
- Garanti fra kompetent britisk myndighed mod opbringelse af skibet, selv om det sejler under dansk flag.
- Overførsel til Danmark af nettoprovenu i frit omsættelig valuta.

Japanerne kunne af flere grunde ikke acceptere rederiets tilbud. Ratemæssigt fandt man, at rederiets forlangende lå langt over det herskende niveau for fragtrater. Desuden skønnedes det, at betingelsen om overførsel af penge til Danmark ville gøre det umuligt at opnå den forlangte garanti mod opbringelse fra englænderne.

"Nordbo" forblev derfor oplagt i Kobe, men kaptajn Andersen var klart bekymret for skibets fremtidige pengesituation. I starten af august var kaptajnen således blevet adviseret om, at Udenrigsministeriet i København havde anmodet ØK's agent i Japan om at udbetale ham 8.000 Yen for ØK's regning, men dette havde agenten ikke set sig i stand til. Kaptajnens bekymring blev delt af den danske gesandt, der fandt det sandsynligt, at japanerne ville lægge forhindringer i vejen for fremtidige pengeoverførsler. Deres interesse lå i at chartre skibet. I et brev til kaptajn Andersen foreslog Gesandten derfor, at skibet i lyset af det vigende fragtmarked blev tilbudt de japanske befragtere til at en rate af USD 2,50 per ton, hvilket kaptajn Andersen dog ikke mente sig bemyndiget til at tage stilling til. Den 2. september foreslår Gesandten derfor til Udenrigsministeriet i København, at han bemyndiges til at acceptere charter aftale til en rate af USD 2.50 per ton per måned for at sikre skibet de nødvendige pengemidler til driften. Forslaget blev afvist, men til gengæld lykkes det den 17. september rederiet fra Danmarks Nationalbank via The Yokohama Specie Bank at få overført 8.000 Yen til Gesandtskabet for udbetaling til kaptajn Andersen.

For besætningen om bord var situationen således uforandret, men stadig præget af stor uvished om fremtiden. Alle indikationer pegede på en længerevarende oplægningsperiode i Japan. For de fleste besætningsmedlemmer var dette ikke særlig attraktivt, men kaptajnen og officererne følte en forpligtigelse til at forblive om bord og varetage rederiets interesser bedst muligt i en svær situation. Dog anmodede en yngre maskinmester om tilladelse til at afmønstre og rejse hjem til Danmark via Sibirien og Rusland for at læse videre.

Skønt Danmark var blevet besat af tyskerne, var brevveksling mellem Japan og Danmark stadig mulig, idet hverken Japan eller USSR endnu var blevet inddraget i krigen. Haise fik således per brev underretning om, at det første barn, sønnen Ole, var kommet til verden hjemme i Hjerting den 6. juni 1940. For en nygift 1' Styrmand var det måske meget naturligt at overveje et besøg af hustruen. Mulighederne for et sådant besøg blev i hvert fald drøftet i brevvekslinger i slutningen af 1940 og starten af 1941. I betragtning af krigens udvikling skulle rejseruten for Edith jo i givet fald gå med den transsibiriske jernbane fra Leningrad til Vladivostok og videre med skib til Japan. Planerne var dog endnu ikke blevet ført ud i livet, da tyskerne i sommeren 1941 invaderede Sovjetunionen, og dermed var muligheden forpasset. I mellemtiden havde man om bord i "Nordbo" fejret julen 1940, der blev forsødet af, at den danske gesandt havde tilsendt besætningen to flasker dansk snaps som et lille bidrag til julefrokosten.

Forinden havde det japanske udenrigsministerium i starten af december 1940 henvendt sig til det danske gesandtskab i Tokyo og formelt forespurgt, om "Nordbo" kunne bringes til salg og i givet fald på hvilke betingelser. Forespørgslen blev telegrafisk hjemsendt til Udenrigsministeriet i København den 9. december. Svaret indløb den 14. januar 1941, hvor Udenrigsministeriet kort meddelte Gesandten, at de kompetente danske myndigheder ikke for tiden kunne meddele tilladelse til et salg af skibet.

Afgørelsen fra København blev meddelt japanerne under et møde i Tokyo den 16. januar, hvor japanerne som alternativ igen fremsatte ønske om at chartre skibet. Anmodningen blev formaliseret i en henvendelse i midten af februar 1941, hvor japanerne med henvisning til en nyligt vedtaget lov tilbød en rate på 5,70 Yen per ton; denne gang for beskæftigelse i lokal japansk kystfart, idet man nu anså det for omsonst at anmode om britiske garantier mod opbringelse.

I slutningen af februar kunne den danske konsul i Kobe imidlertid meddele Gesandtskabet, at den britiske konsul i Kobe over for kaptajn Andersen havde givet udtryk for, at der fra britisk side ikke ville blive lagt hindringer i vejen, hvis kaptajnen skulle ønske under dansk flag at afgå til Philippinerne eller USA. Efter samråd med besætningen om bord meddelte kaptajn Andersen Gesandtskabet sin indforståelse hermed, men refererede samtidig til det oprindelige brev fra Gesandtskabet, hvori det blev meddelt, at intet dansk skib måtte forlade neutral havn uden tilladelse fra en dansk legation. Foranlediget heraf sendte Gesandtskabet den 1. marts 1941 følgende telegram til Udenrigsministeriet i København:

"Kaptajn Andersen udbeder sig rederiets bemyndigelse afsejle Philippinerne eller USA. Britisk konsul Kobe meddelt britiske myndigheders indforståelse sejle under dansk flag. Besætning indforstået. Anmodningen uden forbindelse med japansk charter forslag. Telegramsvar udbedes"

Det telegrafiske svar fra København indløb den 5. marts:

"Rederiet ønsker ikke at give den ønskede bemyndigelse sejle Filippinerne eller De Forenede stater. Som gesandten bekendt kan danske skibe i japanske havne iflg. den danske regerings anvisninger af 10' og 22' april ikke sættes i fart. "Nordbo" må derfor forblive Kobe. Bedes meddelt "Nordbo"s kaptajn. De bedes telegrafisk bekræfte anvisningens overgivelse til kaptajn"

Kaptajn Andersen fik beskeden, og den var jo krystalklar. Senere på måneden genfremsatte de japanske myndigheder tilbudet om charter af skibet til sejlads i kysttrafik, men også dette blev afvist fra København.

Sammenfattende efterlod rederiets svar besætningen med det indtryk, at "Nordbo" næppe ville komme ud at sejle, før krigen var forbi. Denne opfattelse blev bestyrket, da kaptajnen i maj modtog brev fra rederiet, hvori det anførtes, at de japanske betingelser for charter fandtes ganske uantagelige, hvorfor rederiet ikke fandt anledning til at foretage sig yderligere i sagen.

Fra juni 1941 var det stort set slut med postforbindelsen mellem Danmark og Japan på grund af krigstilstanden mellem Tyskland og USSR. Bortset herfra gav denne udvikling i krigen ikke anledning til de store forandringer om bord i "Nordbo". Skibet forblev oplagt i Kobe, og besætningen boede stadig om bord i skibet, men havde dog mulighed for i begrænset omfang at gå i land. Imidlertid blev det på grund af rationering stadig vanskeligere at få den fornødne proviant til skibet. Situationen var bedre hos skibshandlerne i Shanghai, hvorfra kaptajn Andersen i november fik tilbud om en fødevareleverance. Betaling skulle imidlertid ske forud, og kaptajnen forespurgte derfor Gesandtskabet, om betaling eventuelt kunne foretages via det danske generalkonsulat i Shanghai mod en anvisning udstedt på D/S Norden.

Sagen var endnu ikke afgjort, da japanerne den 7. december 1941 angreb Pearl Harbour og dermed blev direkte inddraget i anden verdenskrig. Dagen efter blev hele "Nordbo"s besætning (i alt 11 danske) hentet i land efter ordre fra Havnepolitiet og måtte stille på dettes kontor. Her blev de underrettet om, at Japan havde erklæret krig mod Amerika og England, og at de måtte forblive i land indtil videre, men dog ikke ville blive betragtet som krigsfanger.

Kaptajnen protesterede mod denne tvungne landgang med den begrundelse, at Danmark var et neutralt land og, at hele besætningen bestod af danskere. Derefter forelagde kaptajnen situationen for den danske konsul, Mr. Pearce.

Tirsdag den 9. december meddelte Havnepolitiet, at besætningen kunne gå om bord igen på betingelse af, at visse dele af maskinen blev fjernet, så sejlads med "Nordbo" var umuligt. Kaptajnen gik ind på dette, idet han dog kraftigt understregede, hvor farligt det ville være, såvel for "Nordbo" som

for andre skibe, hvis skibet henlå på reden uden hovedmaskinen i funktionsdygtig stand. Det kunne for eksempel medføre, at skibet i tilfælde af storm eller tyfon kunne komme til at drive helt ukontrollabelt rundt i havnen.

Onsdag formiddag blev besætningen atter sat om bord. Officerer fra Havnepolitiet og en maskinkyndig fulgte med ud til "Nordbo" for at påse fjernelsen af maskindelene, men inden dette var fuldført, indløb der kontraordre fra Havnepolitiet. Sagen kunne nu afgøres ved, at kaptajnen afgav en skriftlig erklæring om ikke at ville forlade Kobe uden forudgående tilladelse fra myndighederne. Dette havde kaptajnen ingen problemer med, og fjernelse af maskindele blev dermed undgået.

Under en efterfølgende samtale med den danske konsul drøftede man skibets forsynings- og pengesituation i lyset af den nye situation. Kaptajnen havde penge til ca. 5 måneders forbrug, men udtrykte nogen bekymring omkring mulighederne for fremtidige pengeoverførsler. Desuden blev det stadig vanskeligere, og dyrere, at købe forskellige fødevarer og storesartikler. Konsul Pearce, der var englænder, benyttede samtidig lejligheden til at meddele kaptajn Andersen, at hans egen situation, og specielt funktionen som dansk konsul, nu var behæftet med en betydelig usikkerhed på grund af krigstilstanden mellem Japan og England. Konsulens antagelse skulle vise sig at være korrekt, for allerede den 11. december 1941 anså Gesandtskabet det for nødvendigt at overdrage hvervet som dansk konsul til en dansker, A.N. Pedersen, der var bosat i Kobe og ansat som cargo surveyor i det svejtsiske firma Far East Superintendence Company.

Med den aktive deltagelse i krigen voksede japanernes behov for skibstonnage yderligere, og iflg. Haise drog tyskerne god fordel af dette. En række allierede skibe, der var blevet opbragt af tyske raiders og indbragt til Japan eller japansk kontrollerede områder, blev nu solgt til japanerne til rigtigt gode priser.

Japanerne gav også udtryk for, at de manglede erfarne søfolk til deres handelsflåde, og besætningen i "Nordbo" blev tilbudt hyrer i japanske skibe i indenrigsfart. Dette blev drøftet nøje om bord, og en del var fristet på grund af den langvarige lediggang. Der var dog stor skepsis omkring japanernes motiver. Besætningen følte klart, at de konstant blev overvåget af japanerne. For officererne var der således ingen tvivl om, at den japanske messedreng, der var blevet forhyret efter en del af besætningen rejste til Shanghai, var "plantet" om bord af den japanske sikkerhedstjeneste med henblik på at holde øje med besætningen og videregive informationer til politiet. Imidlertid var situationen jo spidset til, og iflg. Haise var der enighed om, at man skulle undgå en konflikt med japanerne. Sagen blev løst ved, at danskerne stillede hyrekrav, som de japanske myndigheder ikke var indstillet på at efterkomme, og dermed faldt planen på gulvet. Også julen 1941 blev således fejret med skibet liggende til ankers i Kobe.

I februar 1942 lykkedes det D/S Norden at få overført 30.000 Yen til kaptajn Andersen, der nu skønnede at have penge nok til yderligere 6 måneders forbrug. Samtidig kunne kaptajnen meddele Gesandtskabet, at det var lykkedes at få en sending proviant sendt af sted til "Nordbo" fra Shanghai. Til indløsning heraf bad kaptajnen om Gesandtskabets hjælp til betaling af 5.766,80 Shanghai Dollars, svarende til kr. 732,38, til skibshandleren, firmaet Melchers & Co., i Shanghai

De japanske marinemyndigheder havde i mellemtiden udpeget firmaet Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha til at varetage al indchartring af udenlandske skibe, og der var blandt andet indgået aftale med Rhederi M. Jebsen i Åbenrå omkring en charter for dette firmas skib "Gustav Diederichsen".

I marts 1942 meddelte den danske gesandt kaptajn Andersen, at Jebsen's agent i Japan nu foreslog et lignende 6-måneders time charter arrangement for "Nordbo" for fart mellem Japan og Nordkina under dansk flag. Dog skulle skibes først i dok for afrensning og opmaling af skibsbunden. Der blev tilbudt en Time Charter rate på 15.00 Yen per ton dødvægt per måned samt separat overtidsbetaling til officerer og besætning. Man var desuden indstillet på at betale 80% af lejen i danske kroner i København og 20% lokalt i Japan, så der var penge til lønninger og skibets løbende udgifter. Forsikring af skibet ville blive tegnet i Tokyo Marine & Fire Insurance med kaskopræmien for rederiets regning og krigsrisikopræmien for japansk regning. Gesandten påpegede samtidig, at manglen på fragtskibe i Japan nu var så udpræget, at det i høj grad lå inden for mulighederne grænse, at japanerne ville skride til rekvirering af ledige skibe, hvis der ikke kunne opnås frivillige aftaler.

Kaptajn Andersen ønskede en afgørelse fra rederiet og meddelte samtidig gesandten, at skibets besætning for nærværende kun bestod af 11 mand mod normalt 30. I tilfælde af genoptagelse af sejlads ville han akut mangle 1 styrmand, 2 maskinmestre og 3 maskinassistenter, som formentlig kunne blive vanskelige at finde. Forslaget blev den 13. marts via Udenrigsministeriet sendt til rederiet i København.

Svaret indløb i starten af april, hvor gesandten i Tokyo kunne meddele kaptajn Andersen, at rederiet ikke ønskede at indgå i en charteraftale med japanerne. Gesandten oplyste samtidig, at denne reaktion formentlig ville føre til en japansk beslaglæggelse af skibet. Han udtrykte endvidere håb om, at kaptajn og officerer, hvis dette skulle ske, ville vælge at forblive om bord for at forbedre chancerne for at få skibet tilbage "når tingene normaliseres".

Dette var et emne, som selvfølgelig angik alle om bord og gav anledning til mange overvejelser for den enkelte, ikke mindst omkring hensynet til familien derhjemme. Det blev da også drøftet indgående, og der var selvfølgelig forskellige meninger. Den 14. april sammenfattede kaptajn Andersen

sin opfattelse af situationen i et brev til gesandten. Han gav her udtryk for, at de danske officerer efter hans opfattelse ikke frivilligt burde forblive om bord, hvis skibet blev beslaglagt. Kaptajn Andersen fortsatte: *"Det vil muligvis kunne have nogen indflydelse på D/S Nordens chancer for at få skibet tilbage, om vi forbliver om bord eller ej. Men jeg er ikke helt sikker på, at Rhederiet vil synes om, om vi sejler skibet under et fremmed flag, og i en fart, det ikke selv har ønsket at slutte skibet for. Dette er af væsentlig betydning, navnlig for officererne og mig. Desuden er jeg bange for, at vor personlige stilling vil blive vanskeliggjort, om vi forbliver om bord (Pension, udbetalinger til familie m.v.)"* Endelig anførte kaptajn Andersen, at det jo var sin sag under de herskende forhold at sejle under en krigsførende nations flag, og han tvivlede da også på, at samtlige officerer havde interesse i dette. I øvrigt fandt han det også tvivlsomt, om japanerne havde interesse i at have 11 danskere om bord i ledende stillinger.

Gesandtens formodning om beslaglæggelse blev mere konkret den 18. maj, hvor Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha i et brev klart indikerede, at den japanske regering ønskede en snarlig beskæftigelse af "Nordbo", uanset rederiets indstilling. Det blev således stillet i udsigt, at man ville skride til beslaglæggelse, hvis der ikke kunne opnås en aftale. Brevets indhold blev af Gesandtskabet telegraferet til Udenrigsministeriet i København med anmodning om instrukser, hvis beslaglæggelse blev en realitet. Gesandten anførte ligeledes, at kaptajnen og et flertal af officererne om bord var uvillige til at sejle under japansk flag, hvorfor der også måtte træffes bestemmelse om besætningens underhold m.v. i Japan.

Gesandten meddelte japanerne, at deres brev var blevet tilsendt rederiet og de danske myndigheder til afgørelse, men japanerne havde ikke megen tålmodighed. Allerede den 29. maj modtog Gesandtskabet et brev, hvori Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha beklagede at måtte meddele, at den japanske flåde nu havde besluttet at beslaglægge "Nordbo" og samtidig havde bemyndiget Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha til at gøre brug af skibet uden yderligere forhandlinger med rederiet. Det blev indikeret, at kaptajnen havde fået direkte besked om situationen fra de relevante japanske myndigheder i Kobe. Gesandten blev derfor anmodet om at undersøge med kaptajnen, om officerer og besætning var villige til at forblive om bord og ligeledes, om der fra Shanghai kunne suppleres med manglende besætningsmedlemmer. Det anførtes, at man selvfølgelig var indstillet på at betale for alle skibets udgifter, incl. hyre og proviant m.v., hvis kaptajn og besætning var enige i at gøre tjeneste om bord.

Gesandtskabet orienterede straks Udenrigsministeriet i København om beslaglæggelsen og meddelte Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha, at man nu afventede instruktioner. Om bord i "Nordbo" modtog kaptajn Andersen samme dag flg. telegram fra Gesandtskabet i Tokyo:

"Teikoku Senpaku informs Legation "Nordbo" seized asking whether officers and crew willing remain on board and whether supplementary Danish crew available Shanghai. Please confirm whether Japanese authorities have notified you and state your viewpoints. No instructions yet received from Copenhagen – Tillitse"

Svaret til Gesandtskabet blev afsendt den 1. juni 1942 med følgende telegram:

"Not yet notified of seizure by Japanese authorities Stop officers and crew eventually remaining on board will depend upon terms and general circumstances stop awaiting further instructions Legation – Andersen Nordbo"

Ved brev af 3. juni 1942 kunne Gesandtskabet meddele følgende til kaptajn Andersen og den danske konsul i Kobe:

- Instrukser er modtaget fra København
- "Nordbo"s nationalitet og rederiets råderet over skibet skal fastholdes over for Japanerne
- Kaptajnen skal skriftligt protestere mod beslaglæggelse
- Kaptajnen skal opgøre og om muligt værdiansætte beholdningerne af dieselolie, smøreolie, reservedele, stores, vand og proviant
- Gesandtskabet i Tokyo bemyndiget til at yde de søfolk, som ønsker at gå i land, rimeligt underhold og hjemsendelse, når hjemsendelse bliver muligt.

Den 6. juni afsendte Gesandtskabet i Tokyo en formel protest mod beslaglæggelsen af "Nordbo" til den japanske udenrigsminister. Ministeriet besvarede henvendelsen med brev af 13. juni 1942, hvoraf det fremgik, at "Nordbo" ville blive beslaglagt under udnyttelse af "Krigens ret" og, at man under hensyntagen til de venskabelige forhold mellem Japan og Danmark, og de specielle omstændigheder for danske skibe i Japan, ville sørge for, at det japanske operatørselskab traf fornøden ordning med kaptajnen om brug af skibet og ansættelse af dansk besætning.

Ved brev af 16. juni orienterede Gesandtskabet kaptajn Andersen om svaret. Samtidig blev officerer og besætning fritstillet med hensyn til eventuel hyre om bord. Allerede dagen efter kunne den danske konsul rapportere tilbage til Gesandtskabet, at firmaet Mitsubishi havde været på besøg om bord i "Nordbo"; angiveligt med ordrer fra de japanske flådemyndigheder om at sætte skibet i fart. Der var i forbindelse hermed blevet spurgt om besætningens stillingtagen til fortsat tjeneste om bord, og kaptajn Andersen havde som svar herpå forelagt de forhyringsbetingelser, som var blevet diskuteret om bord. Over for konsulen havde kaptajnen også noteret sig den meddelte fritstillelse, og på besætningens vegne udbad han sig en skriftlig garanti

fra Gesandtskabet omkring besætningens rettigheder og pensionsforhold i Danmark, hvis de lod sig forhyre af et krigsførende land. Endelig udbad kaptajnen sig også en afklaring af den danske regerings holdning til skibets nationalitet ved sejlads under japanske flag.

Spørgsmålene blev i hvert fald delvist besvaret den 2. juli, hvor Gesandtskabet modtog telegram fra det danske udenrigsministerium med tilkendegivelse af D/S Norden's holdning. Det fremgik heraf, at rederiet ikke kunne påtage sig garantier for kaptajn og besætning ved sejlads under fremmed flag og heller ikke ville være i stand til at fortsætte pensionsindbetalinger og hyreudbetalinger til familier. Gesandtskabet kommenterede meddelelsen med en bemærkning om, at kaptajn og besætning ved deres afgørelse burde erindre:

- at Mitsubishi formentlig ville kunne sende penge til familie i Danmark (dette var blevet arrangeret for besætningen om bord i "Gustav Diederichsen"),
- at det meget vel kunne blive umuligt at overføre penge fra Danmark til Japan, både til besætningen og til den danske Legation, hvorefter alle ville stå hjælpeløse,
- at hjemrejse til Danmark i forudseelig fremtid var udelukket,
- at uvirksom ledighed ville blive resultatet, hvis forhyring ikke blev accepteret, og
- at de i dette tilfælde måtte forblive i Japan, hvor bevægelsesfriheden var stærkt begrænset for ledige udlændinge, og i øvrigt skete under skarp opsigt.

Beskeden satte selvsagt kaptajn og besætning i et dilemma, som det tog nogen tid at diskutere og vurdere for den enkelte. Japanerne have imidlertid travlt, og allerede den 9. juli blev kaptajn Andersen og den danske konsul i Kobe indkaldt til møde hos Kobe Kaimu Kyoko (Kobe Maritime Bureau), hvor også Mitsubishi var til stede. Her fik de meddelt:

- at "Nordbo" ville blive overtaget af japanerne mandag, den 13. juli 1942,
- at hele besætningen samme dag ville blive sat i land,
- at en japansk kaptajn og besætning ville komme om bord for check og overtagelse af skibets beholdninger, samt
- at det danske konsulat måtte underskrive en garantierklæring for hver mand af den danske besætning, stilet til den lokale guvernør og indleveret via Havnepolitiet, før mandskabet kunne få lov til at tage ophold i Kobe.

På vegne af rederiet afgav kaptajnen en formel protest mod beslaglæggelsen.

Konsulen adviserede straks Gesandtskabet om forløbet, idet han samtidig gjorde opmærksom på, at Mitsubishi tilsyneladende ikke havde modtaget instruktioner vedrørende betaling af logi og leveomkostninger for den danske besætning efter ilandsætningen. Som en midlertidig foranstaltning udbad konsulen sig derfor tilladelse til, for konsulatets regning, at arrangere kost og logi for besætningen på billige familiehoteller i Kobe; alternativt i møblerede huse.

Gesandtskabet besvarede konsulens henvendelse den næste dag og anførte blandt andet, at japanerne havde fundet de danske hyrekrav alt for stramme og derfor havde besluttet sig for at sætte japansk kaptajn og besætning om bord i "Nordbo". Desuden bad Gesandtskabet konsulen vurdere, hvor meget "rimeligt underhold" ville koste lokalt i Kobe.

Om formiddagen den 13. juli 1942 ankom repræsentanter fra Kobe Kaimu Kyoku (Kobe Maritime Bureau), Mitsubishi Shoji Kaisha's Steamship Department og en Staff Captain fra den japanske marine om bord og erklærede, at man ville skifte flag og overtage skibet kl 11:00. Kaptajn Andersen og konsul Pedersen, som også var til stede, bemærkede over for japanerne, at de ikke kunne anerkende beslaglæggelsen og afleverede deres skriftlige protester herimod. Derefter forelagde japanerne et Memorandum med flg. tekst:

By order of Imperial Japanese Government
The Danish Motorship "Nordbo"
of 4472.20 tons gross, 8365.00 tons D/W
now lying off the harbour at Kobe has, under protest, been taken over
by the Imperial Japanese Government at 11.00 a.m. 13th July 1942,
With bunker oil: 158.00 tons m.
Fresh water: 55.00 tons m.
and all fittings, stores, spares etc. belonging to the ship as per attached inventory.
Kobe: 13th July 1942

On behalf of	*Kobe Maritime Bureau*
Owners:	*Imperial Japanese Government*
H.C. Andersen	
Master	*On behalf of Teikoku Senpaku Kaisya*
m/s "Nordbo"	*Mitsubishi Shoji Kaisha Ltd.*

Efter underskrivelse af dokumentet blev originalen overdraget kaptajnen, og det japanske flag blev hejst samtidig med, at skibet fik navneforandring til "Teibo Maru". Kaptajnen blev herefter anmodet om at sejle skibet til en bøje nærmere havnen, hvorefter den danske besætning forlod skibet kl. 15:00.

Iflg. Konsul Pedersen skete beslaglæggelsen af skibet på en rolig og værdig måde, og japanerne udtrykte deres fulde tilfredshed over den høflighed og professionelle hjælp, de havde modtaget fra kaptajnen og mandskabet.

Senere på eftermiddagen gik turen til Havnepolitiet i Kobe, hvor Konsulatet måtte underskrive en 'Declaration of Surety' for hvert af de tilbageværende 11 danske besætningsmedlemmer bestående af kaptajnen, 1' og 2' styrmand, telegrafisten, to maskinmestre, en maskinassistent, hovmesteren, 2 matroser og 1 letmatros. Herefter blev der til hver enkelt udstedt en 'Landing Permit'. Efter afsendelse af et telegram til rederiet med orientering om beslaglæggelsen, og en anmodning om at stoppe yderligere hyreudbetalinger fra rederiet, blev kaptajnen indlogeret på Tor Apartments, medens resten af besætningen blev indlogeret på Kobe Hotel, hvor konsulen havde truffet aftale om flg. dagspriser for kost og logi:

Værelse uden bad	Yen 4,00
3 måltider	Yen 5,50
10% Service charge	Yen 0,95
Tax on meals	Yen 0,90
I alt per dag:	Yen 11,35

Den næste dag var besætningen igen om bord for en kort bemærkning for at hente deres sidste ejendele og bagage, og i den følgende uges tid kunne de stadig se skibet ligge i havnen i Kobe. Derefter hørte de, at japanerne havde sejlet det til Osaka for dokning og klargøring til aktiv tjeneste. Det skulle senere vise sig, at "Teibo Maru" på den første egentlige rejse under japansk flag blev torpederet og sænket af den amerikanske ubåd "Sargo" den 25. september 1942 ved Campong Bay ud for Vietnam's kyst.

Knapheden på fødevarer var også slået igennem på Kobe Hotel, hvor maden klart var utilstrækkelig for voksne danskere. For Haise og de andre blev det derfor hurtigt et spørgsmål om at finde alternative løsninger. Et oplagt alternativ var at undersøge muligheden for hjemsendelse med ét af de evakueringsskibe, som fra tid til anden blev sendt af sted med udenlandske diplomater og andre civilpersoner, som på grund af krigen var strandet i Japan. Disse skibe gik primært til Laurenco Marques i den neutrale portugisiske koloni Mozambique, hvorfra passagererne så selv måtte finde vej til deres respektive hjemlande. Besætningens anmodning om at komme i betragtning til evakuering blev gennem konsul Pedersen afsendt til Gesandtskabet i Tokyo, men der var et stort pres på de relativt få skibe, som kom af sted fra Japan; blandt andet fra amerikanske og engelske statsborgere. Strandede danske søfolk stod ikke øverst på prioriteringslisten, så det blev aldrig aktuelt.

Som et mere jordnært alternativ foreslog konsul Pedersen da også, at besætningen i mindre grupper forsøgte at leje sig nogle møblerede huse, hvor

flere kunne bo sammen på en bedre og billigere måde. Som underhold til besætningen til dækning af husleje, varme, kost og andre fornødenheder (toiletartikler, tøjvask, reparation af tøj og sko m.v.) foreslog konsulen til Gesandtskabet, at konsulatet blev bemyndiget til at udbetale et fast månedligt beløb på 550 Yen til kaptajnen, 450 Yen til hver af de 7 officerer og 350 Yen til hver af de tre matroser.

Konsulens forslag blev aktualiseret af, at kaptajn Andersen den 16. juli modtog telegram fra rederiet med advisering om, at Udenrigsministeriet i København havde instrueret ambassadøren i Tokyo om at arrangere besætningens underhold og hjemrejse. Alle omkostninger i den forbindelse skulle afholdes af Gesandtskabet. Telegrammet understregede, at kaptajnen ikke måtte betale nogen udgifter til besætningens underhold af rederiets midler. Det ville også have været vanskeligt for ham, idet skibets tilbageværende pengebeholdning stort set kun rakte til betaling af udestående regninger og til afregning af tilgodehavende hyre til besætningen frem til den 13. juli 1942.

Herefter udestod to spørgsmål af nok så væsentlig betydning for besætningen, nemlig (1) hvor store beløbene til besætningen skulle være for at der kunne siges at være tale om 'rimeligt underhold', og (2) om der var tale om egentligt statsligt underhold af besætningen begrundet i den specielle situation eller, om beløbene skulle ydes som lån fra staten, som det ville have været tilfældet i forbindelse med konsulathjælp til ordinære danskere i akut pengenød i udlandet.

Til brug for sidstnævnte kategori havde konsulatet en standard låneformular, som besætningen dog ikke umiddelbart så sig i stand til at underskrive på grund af den generelle uvished omkring rederiets, alternativt japanernes, eventuelle forpligtigelse til at betale hyre. Men der skulle selvfølgelig på én eller anden måde kvitteres for modtagelse af pengebeløb, og det endte med, at kvitteringen fik en tilføjelse, hvor det enkelte besætningsmedlem lovede " *– ifald en kompetent Domstol, efter behørig Undersøgelse og Kendelse, kender mig pligtig hertil – at tilbagebetale dette Beløb ved Paakrav. Endvidere erklærer jeg mig – på samme Betingelse – indforstået med, at ovennævnte Beløb bliver refunderet direkte af mine Arbejdsgivere ud af de Penge, jeg har til gode nu, eller som jeg senere hen oppebærer i Løn.*"

Som årsag til den opståede pengetrang anførtes på kvitteringen: *"Den japanske Regerings Beslaglæggelse af M/S "Nordbo".*

Med hensyn til beløbenes størrelse kendte konsul Pedersen jo forholdene i Kobe, og han mente ikke, at de kunne være mindre end foreslået. En opfattelse, som besætningen var helt enige i. Fødevarer var rationeret i Kobe, og rationerne til udenlandske statsborgere blev fastlagt og tildelt af en japansk myndighed, 'Kenchoen'. I denne sammenhæng var danskerne i gruppe med

bl.a. svenskere, svejtsere m.v. Disse nationer havde for egen regning måttet danne et 'Food Distribution Centre', der havde kontakten med Kenchoen. Konsul Pedersen var selv inkluderet i denne gruppe, som han i øvrigt mente var meget dårligere stillet end for eksempel tyskerne, der gennem det tyske fordelingskontor syntes at få rigeligere portioner og mange flere varearter end andre udlændinge, der var henvist til grøntsager, lidt sukker, ris og mel og kun 50 momme (ca. 175 gram) kød per mand per måned. Hvis hans egen gruppe skulle have eksisteret på, hvad Kenchoen tildelte, ville de for længst være afgået ved en smertelig sultedød. Som alle andre var de derfor nødt til at supplere med indkøb i det såkaldte 'åbne marked', hvis de engang imellem ønskede at smage kød, som godt kunne fås, men til meget høje priser. I øvrigt syntes alle varer i Kobe at blive dyrere og dyrere måned for måned, inklusive tøj, sko og toiletartikler.

Det var ikke nemt at finde velegnede, møblerede huse til leje i Kobe. I hvert fald ikke af en rimelig vestlig standard. Efter nogle få dage lykkedes det dog konsulen at finde det første, som blev lejet af 1' Mester og hovmesteren. Lidt senere lykkedes det også Haise sammen med kaptajn Andersen og 2' Styrmand Jørgen Paulsen at leje et lille hus i den gamle bydel i Kobe. De kunne gå ret frit omkring i byen, hvor der jævnligt blev afholdt mørklægningsøvelser. Der blev bygget beskyttelsesrum i parker og lignende, men danskerne blev ikke mødt med krav om general mørklægning af deres hus. Alle indbyggerne i Kobe var organiseret i "vandspandsbrigader", der trådte i aktion i tilfælde af brand, og alle husstande skulle have fyldte vandspande og brandtæpper stående klar udenfor huset. Desuden var alle husejere blevet beordret til at grave et hul i jorden ved deres ejendomme og indrette det til et nødtørstigt beskyttelsesrum mod flyangreb.

De tre danskere hyrede i fællesskab en japansk dame til at være behjælpelig med vask og rengøring. Hun hjalp ligeledes med indkøb, og med den strenge rationering var det en stor hjælp. Specielt var det vanskeligt at få kødvarer og sukker, men også en ting som sæbe var det vanskeligt at opdrive, og den sæbe, man kunne få, var lavet af hvalolie og lugtede fælt, når man brugte det. Frugt og grønsager gik det bedre med, og japansk fremstillet spiritus og cigaretter var også tilgængelige i rigelige mængder på det 'åbne marked', men specielt cigaretterne var ikke af særlig god kvalitet, eller i hvert fald smag, set med europæiske øjne.

På trods af rationeringen havde skibshandlerne tilsyneladende ikke de store problemer med at skaffe proviant og forsyninger til skibe. Den lokale skibshandler, der i over 2 år havde stået for leverancerne af dagligvarer til "Nordbo", var da også de tre danske officerer behjælpelige med fremskaffelse af mange ting, som det ellers var meget svært at opdrive i Kobe. Iflg. den japanske dame var årsagen, at det i høj grad var skibshandlerne, der stod bag den meget omfattende sortbørshandel, eller 'åbne marked', der florerede livligt i Japan på denne tid. Varemanglen i de større japanske byer som Kobe

var hovedsageligt forårsaget af en meget streng rationering af olie og benzin. Dette bevirkede, at det var vanskeligt, og meget kostbart, at få fragtet kød og andre landbrugsvarer ind til byerne. For at spare på benzinen holdt japanerne stort set også op med at fragte landbrugsvarer og andre fornødenheder fra produktionsstederne til andre dele af landet.

På landet i Japan var der iflg. den japanske dame rigelige mængder af disse varer, og skibshandlerne havde tilsyneladende metoder til at omgå benzinrationeringen. Iflg. Haise var hun dog ikke selv tabt bag en vogn, hvad dette angik. Hun havde tilsyneladende sine forbindelser, og flere gange blev der dækket op til festmåltid, når det var lykkedes hende at fremskaffe en nyslagtet ged eller gris til de sultne danske søfolk; sædvanligvis dog til uhørt høje priser.

Forholdene blev ikke bedre, som tiden gik, og med udviklingen i krigen var der formentlig en ret oplagt mulighed for, at japanerne af sikkerhedsgrunde ville skride til anbringelse af de danske søfolk i interneringslejr. Der blev derfor talt meget om mulighederne for at komme væk fra Japan, hvis dette på nogen måde kunne lade sig gøre.

Reelle informationer om krigen var mest baseret på nyheder og rygter bragt til torvs af andre udlændinge i Kobe. De japanske avisers dækning af krigen var helt klart meget censurerede. Søslagene ved Midway, i Koralhavet og ved Solomon Island blev alle rapporteret som store japanske sejre, og, viste det sig senere, med store overdrivelser omkring de allieredes tab af skibe. De japanske flystyrkers sænkning af de to engelske slagskibe "Prince of Wales" og "Repulse" fik meget stor mediedækning, og det samme gjaldt naturligvis, da japanske styrker indtog Malaya, Singapore, Philippinerne og Java m.v.

Nyheder hjemmefra fik de ikke mange af, så der var selvfølgelig en vis bekymring over, hvordan det gik med familierne, og allerhelst ville de fleste derfor gerne hjem. Dette gjaldt også for andre danskere, der af forskellige årsager var strandet i Japan, blandt andet den danske maskiningeniør Holger Klinkby Knudsen, der af Burmeister & Wain var blevet sendt til Japan i foråret 1941 for at føre tilsyn med licensbyggeri af B&W motorer på japanske motorfabrikker.

Væk fra Japan

Iflg. Haise var det kaptajn Andersen, der første gang omtalte muligheden for eventuelt at komme hjem til Europa med en "blokadebryder"; d.v.s. et tysk, italiensk eller japansk kontrolleret handelsskib, der uden eskorte forsøgte at nå frem til det af aksemagterne besatte Europa med forsyninger fra Østen. Han havde hørt om denne mulighed fra en tysk styrmand, der var stationeret i Kobe som lokal repræsentant for et tysk rederi. Kontakten til styrmanden blev skabt, da tyskeren i forbindelse med beslaglæggelsen af "Nordbo" opsøgte kaptajn Andersen med anmodning om at købe overskuddet af den proviant og skibsstores, som det tidligere var lykkedes at få igennem til "Nordbo" fra Shanghai. Dette havde han god brug for til de tyske skibe, der fra tid til anden anløb Kobe.

Kaptajn Andersen bragte emnet på bane, fordi han fra tyskeren havde hørt rygter om, at der var planer om at sende en blokadebryder af sted fra Kobe i løbet af efteråret 1942. Haise, Jørgen Paulsen og Holger Knudsen var enige om at undersøge dette nærmere og henvendte sig i første omgang til "Nordbo"s tidligere agent i Kobe for at høre, om de kunne være behjælpelige med oplysninger og eventuelt også de praktiske arrangementer.

Det kunne agenten måske godt, men det blev hurtigt klart, at uden formel godkendelse fra den tyske gesandt i Kobe kom de ingen vegne. De opsøgte derfor konsul Pedersen for at søge råd. Han viste stor forståelse for situationen, og ved hans mellemkomst lykkedes det at få foretræde for den tyske vice-gesandt, der over for de japanske myndigheder skulle erklære, at der var tale om "gode danskere", der var berettigede til at forlade Japan som frie mænd. Danskerne skulle altså behandles anderledes end de allierede skibsbesætninger, herunder også norske søfolk, som tyskerne fra tid til anden landsatte i Japan efter opbringelse af deres skibe og senere bragte tilbage til Tyskland om bord i blokadebryderne som krigsfanger.

Den tyske vice-gesandt var tilsyneladende kun lykkelig for at slippe af med nogle danskere og havde derfor ingen problemer med at udstede den krævede erklæring. Han indikerede samtidig, at der kunne skaffes plads på det næste skib, og han ville desuden tage skridt til at få udstedt et "fripassagepas" til danskerne. Dette dokument blev udstedt som en ordre til alle tyske myndigheder og militære enheder om at give indehaveren enhver mulig hjælp til at nå tilbage til Danmark, inklusive fri transport.

Haise og de to andre diskuterede selvfølgelig med konsul Pedersen, om der fra tysk side skulle være en bagtanke med al denne hjælpsomhed. Pedersen var ikke i tvivl om, at tyskerne generelt brugte de heldigt gennemførte rejser med råmaterialer fra det Fjerne Østen til Europa i deres propagandavirksomhed. Han advarede også om, at hvis det skulle lykkes Haise og de to

andre at nå sikkert hjem, var der nok ikke tvivl om, at dette vil blive benyttet i tyskernes propaganda i Danmark. Pedersen vurderede dog også, at den tyske gesandt måske så mere kynisk på situationen, nemlig som en oplagt mulighed for at være behjælpelig med at stille kvalificerede danske søfolk til rådighed for den danske hjemmeflåde, der jo hovedsageligt sejlede i dansk/tysk tjeneste i Nord-/Østersøfarten.

Alt dette gav selvfølgelig anledning til alvorlige overvejelser hos de tre danskere og i øvrigt også hos kaptajn Andersen. Iflg. Haise var kaptajn Andersen selv meget opsat på at komme hjem til Danmark, men han var på dette tidspunkt tydeligt mærket af de foregående års usikkerheder og en meget lang udmønstring. Hans første hyre med ansvar som kaptajn havde jo bestemt heller ikke været problemfri, og i en alder af 57 så han betydeligt ældre ud, end hans alder berettigede til.

Reelle informationer om krigens udvikling var det meget småt med i Japan i efteråret 1942, men alle var dog klar over, at det bestemt ikke var uden risiko at foretage en sørejse med et tysk skib fra Japan, syd om Afrika og op gennem Atlanterhavet til Europa. Det oplagte alternativ til denne risiko var imidlertid risikoen for internering i en japansk fangelejr. Efter moden overvejelse besluttede Haise, Jørgen Paulsen og Holger Knudsen derfor at acceptere tilbudet fra den tyske vice-gesandt. Kaptajn Andersen derimod meldte fra. Iflg. Haise gav han udtryk for, at han simpelthen ikke kunne overskue konsekvenserne af strabadserne i en redningsbåd i tilfælde af, at skibet skulle blive sænket undervejs af allierede styrker. Kaptajn Andersen og de resterende besætningsmedlemmer forblev derfor i Japan. Mere om deres videre skæbne senere i denne beretning.

Ved fornyet henvendelse til den tyske vice-gesandt fik de tre danskere opgivet, at de kunne få skibslejlighed om bord i m/s "Ramses", der skulle laste i Kobe og via det japansk besatte Indonesien for yderligere lastning var bestemt for losning i Bordeaux i Frankrig.

M/S "Ramses" under lastning i Japan

M/S "Ramses", bygget 1926 i Flensburg, tilhørte Hamburg-Amerika Linien og var på 7.983 TDW. Den 1. juli 1939 var skibet afsejlet fra Hamburg på sin sædvanlige rute, der via Rotterdam, Antwerpen, Genoa, Suez, Singapore, Miri, Manila og Hong Kong gik til Shanghai, hvortil skibet ankom den 25. august 1939. "Ramses" lå således i Shanghai, da krigen i Europa brød ud, og antagelig derfor blev det besluttet at holde skibet i området; bl.a. med et par rejser mellem Kina og Japan. I maj 1941 lastede "Ramses" dog i Dairen til Valparaiso. Skibet afgik den 20. maj 1941, men den 27. juni 1941, på en position ca. 200 sømil NNW for Hawai, blev skibet fra Tokyo beordret til at vende om og gå tilbage til Yokohama, hvortil skibet ankom den 30. juli 1941 og oplossede sin last. Iflg. norske søfolk, der som "krigsfanger" var om bord i "Ramses", skyldtes denne beslutning, at engelske flådestyrker netop havde sænket "Bismarck" i Atlanterhavet. "Ramses" lå herefter oplagt i Yokohama i over 1 år. I denne periode blev skibet benyttet som logiskib for adskillige søfolk fra allierede skibe, der af tyske armerede handelsskibe (hjælpekrydsere) var blevet opbragt i Stillehavsområdet og indbragt til Japan som priser. Det drejede sig blandt andet om 28 kvinder, 73 børn og 130 mænd fra det engelske skib "Nankin". I denne periode var "Ramses" også tre gange i tørdok; den første gang for normal afrensning og bundsmøring og de to sidste gange for reparation af ror og træk af skrueaksel.

Den 5. oktober 1942 påbegyndtes lastning til den forestående hjemrejse til Bordeaux; bl.a. 700 tons animalsk fedt i tønder (produceret i USA), 300 tons te, 80 tons kokosnødolie i tønder, 20 tons fiskeleverolie i dåser og 1200 tons hvalolie i tønder. Skibet afgik fra Yokohama den 10. oktober og ankom den 13. oktober 1942 til Kobe, hvor skibet indlastede yderligere 3000 tons hvalolie og 700 tons fiskeolie i tønder samt ca. 1400 tons diverse stykgods, hovedsageligt byggematerialer, bestemt for det japansk besatte Balik Papan i Indonesien.

Til forskel fra andre overtallige, der skulle med "Ramses" til Europa, herunder bl.a. norske og finske søfolk, ville tyskerne ikke acceptere de tre danskere som passagerer. Hvis de ville med, skulle de mønstres om bord, og hyren var fastsat til "1 Mark for rejsen". Det blev aldrig helt klart for danskerne, hvad denne forskel skyldtes, men sådan blev det i hvert fald.

Der skulle mange mennesker med skibet, og pladsen var trang, så det var meget begrænset, hvad der måtte medbringes af personlige ejendele. Desuden var der selvfølgelig en oplagt mulighed for, at skibet skulle forlades i hast i tilfælde af opbringelse eller sænkning. Haise og de andre havde derfor også selv en interesse i at reducere bagagen. Dette gjorde Haise bl.a. ved at sælge de fleste af sine personlige ejendele og omsætte indkomsten i meget små værdigenstande, bl.a. en ægte perlekæde, som han sammen med de mest nødvendige personlige papirer syede ind i et mavebælte af sejldug, der efter bedste evne blevet gjort vandtæt med voks.

De tre danskere nærede tilsyneladende ikke mange illusioner om risikoen ved den forestående rejse, hvor chancen for opbringning af allierede styrker formentlig også var ganske overvældende. Haise havde ved afmønstringen fra "Nordbo" fået udbetalt 1.500 Yen i kontanter. Af disse indbetalte han nu 750 Yen til konsul Pedersen med anmodning om, at de telegrafisk blev overført til hustruen Edith; men først efter den 10. november 1942. Han efterlod samtidig et brev til hende, hvori han redegjorde for sine bevæggrunde og planer i tilfælde af, at han ikke skulle nå hjem. De indeholdt bl.a. nøje instruktioner om, hvordan Edith i givet fald skulle forholde sig over for Styrmandsforeningen og rederiet Norden med henblik på at få udbetalt resterende hyre- og ferietilgodehavende og forsikringserstatning.

Konsul Pedersen indsatte pengene på Gesandtskabets konto i Kobe og anmodede samtidig telegrafisk Gesandtskabet i Tokyo om at overføre penge som ønsket af Haise. Dette skete ved telegram afsendt til Udenrigsministeriet i København den 12. november med teksten:

"Pay Mrs Edith Andersen Strandvejen Hjerting Jylland Yen 735.42 from Hans Gunni Andersen first mate ex Nordbo".

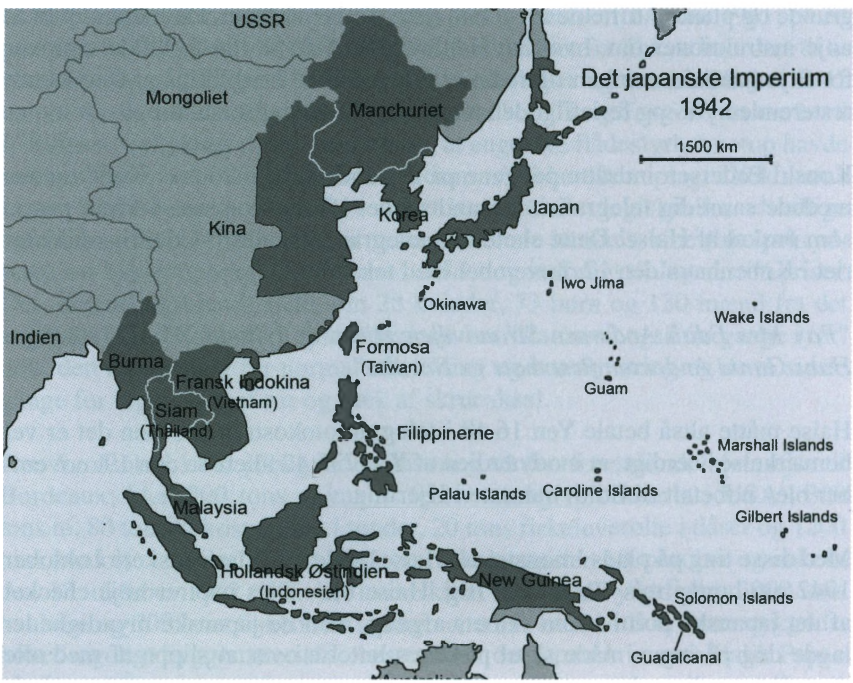
Haise måtte altså betale Yen 16.48 i telegramomkostninger, men det er vel bemærkelsesværdigt, at modværdien af Yen 735.42 allerede den 19. november blev udbetalt til Edith hjemme i Hjerting.

Med disse ting på plads 'mønstrede' Haise og de to andre danskere i oktober 1942 om bord i m/s "Ramses". Iflg. Haise blev alles papirer nøje checket af det japanske politi inden skibets afgang, men de japanske myndigheder lagde dog på ingen måde skjul på deres lettelse over at slippe af med alle disse 'besværlige elementer'.

Om bord i "Ramses" blev Haise indlogeret i et 4-mands kammer sammen med Jørgen Paulsen, Holger Klinkby Knudsen og en nordmand ved navn Birkestrand, en kok fra et norsk skib opbragt af tyskerne.

Hjemrejsen med M/S "Ramses"

M/S "Ramses" afgik fra Kobe den 24. oktober 1942. Den første del af rejsen gik igennem og til områder, der på dette tidspunkt af krigen stort set var under fuld japansk kontrol efter det gigantiske japanske erobringstogt i løbet af 1942.



Tegning: Niels Knudsen, Fiskeri og Søfartsmuseet

Søslagene i Koralhavet i maj og ved Midway i starten af juni havde dog resulteret i vigtige sejre for de allierede flådestyrker, og den 7. august havde de allierede med landgangen på øerne Tulagi og Guadalcanal på Solomon øgruppen i den allersydligste del af det japansk kontrollerede område indledt de første egentlige modangreb.

Inden afgangen fra Japan var kaptajn Falke da også blevet advaret om amerikansk ubådsaktivitet, og rejsen foregik derfor så vidt muligt tæt under land og i grundt vand.

"Ramses" ankom sikkert til Balik Papan på Borneo i Indonesien den 3. november. Efter losning af den medbragte stykgods og ombordtagning af 1415 tons bunkerolie afsejlede "Ramses" igen den 10. november og ankom den 13. november 1942 til Tanjong Priok på Batavia. Her blev der indlastet

yderligere 3400 tons rågummi i baller og 15 tons raffineret kinin i kasser. "Ramses" afgik fra Batavia den 22. november 1942, men måtte få timer efter afgang returnere til samme havn på grund af maskinproblemer. Reparationen var dog hurtigt overstået, og allerede dagen efter, den 23. november 1942, afgik skibet igen med kurs mod Sunda Strait; i øvrigt samme dag som japanerne indledte et 2-dages luftbombardement af Darwin i Australien.

Afgangen fra Batavia skete med eskorte af en japansk patruljebåd, der fulgte med "Ramses" indtil man ved midnat var klar af Prince's Channel. Grunden til dette var, at det tyske skib "Regensburg" kort forinden var blevet torpederet i dette område. Der skete dog intet med "Ramses", der herefter stod ud i det Indiske Ocean.

Iflg. Haise modtog kaptajnen løbende sine sejlordrer over radio, dels fra handelskibssektionen på den tyske ambassade i Tokyo, der tilsyneladende kontrollerede alle tyske skibe i det fjerne Østen, og dels direkte fra Tyskland via Nordeich Radio. Dette erfarede Haise ved at lytte til officerernes samtaler på broen, hvor han som erfaren navigatør var blevet tildelt udkigstjeneste af den tyske kaptajn "for at tjene til hyren". Om bord i "Ramses", var der på hver vagt 6 mand posteret som udkig, 1 mand (tysker) i udkigstønden i masten, 1 i hver brovinge, 1 på bakken, 1 agter og 1 i reserve til afløsning. Alle udkigge fik udleveret kraftige kikkerter, og rorgængeren havde til stadighed telefonforbindelse med manden i udkigstønden og udkiggen agter.

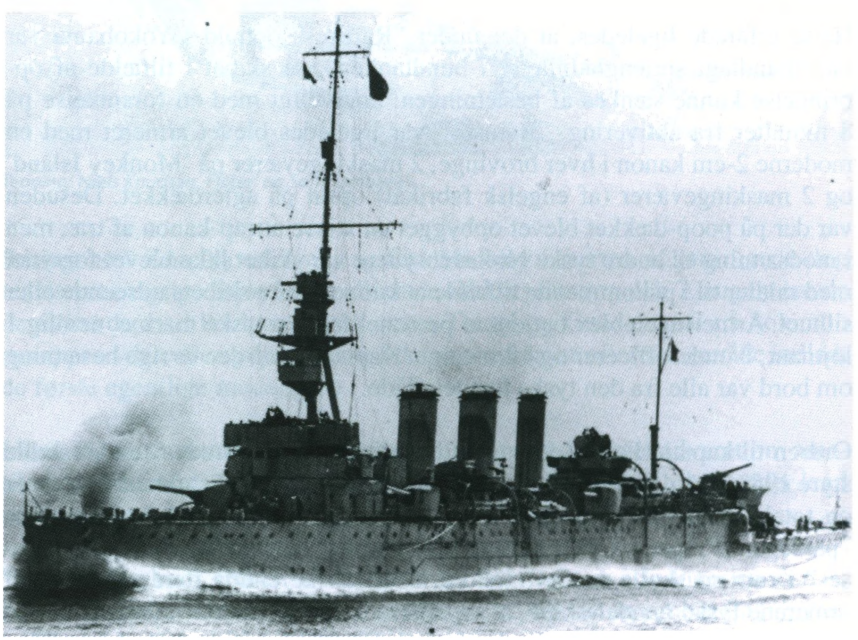
Haise erfarede ligeledes, at der under "Ramses" ophold i Yokohama var blevet indlagt sprængladninger i bundtankene, så skibet i tilfælde af opbringelse kunne sænkes af besætningen; angiveligt med en forsinkelse på 8 minutter fra aktivering. "Ramses" var ligeledes blevet armeret med en moderne 2-cm kanon i hver brovinge, 2 maskingeværer på 'Monkey Island' og 2 maskingeværer (af engelsk fabrikat) opsat på agterdækket. Desuden var der på poop-dækket blevet opbygget en større attrap-kanon af træ, men i modsætning til andre tyske blokadebrydere var skibet ikke blevet forsynet med midler til i påkommende tilfælde at kunne ændre skibets udseende eller silhuet. Armeringen blev betjent af personel fra den tyske marine, nemlig 1 løjtnant, 2 underofficerer og 12 menige. Kaptajnen og den øvrige besætning om bord var alle fra den tyske handelsflåde.

Ordren til kaptajn Falke lød angiveligt på, at han fra Sunda Strædet skulle styre 195° "indtil videre". Sejladsen foregik selvsagt med slukkede lanterner og total "black-out" om bord. Der var blandt flere af de ombordværende "passagerer", specielt de norske søfolk, stærke formodninger om, at "Ramses" i rum sø skulle mødes med én, eller måske endda flere, af de svært armerede tyske handelsskibe, af de allierede kaldt "raiders", der i det Indiske Ocean og i Sydatlanten opbragte eller sænkede allierede handelsskibe. Mistanken blev dels næret af indbyrdes samtaler mellem de tyske officerer,

som blev overhørt af passagererne, og dels af det faktum, at mellemdækket i 6-lugen tilsyneladende blev klargjort til modtagelse af ca. 100 krigsfanger. Der blev i hvert fald udlagt både madrasser og tæpper, og der blev ligeledes bragt spande, spisebestik, håndklæder m.v. ned på mellemdækket. Desuden var der ude under bakken på "Ramses" blevet indrettet en grisesti, hvor der gik 14 levende grise, der formentlig var tiltænkt som proviant for de pågældende raiders. Rygterne gik på, at mødet med den første "raider" skulle ske allerede søndag, den 29. november, eller mandag den 30. november 1942.

Det blev dog aldrig til noget møde med tyske raiders. Klokken 14:15 den 28. november 1942 rapporterede udkiggen i mastetønden om "mange skibe i horisonten, inklusive krigsskibe". Ved een af krigens mange tilfældigheder var "Ramses" langt ude i det Indiske Ocean, ca. 700 sømil syd for Cocos Islands, løbet ind i konvoy "OW.1", der under eskorte af den australske krydser, HMAS "Adelaide", de australske korvetter "Cessnock" og "Toowoomba" og den hollandske krydser "Jacob van Heemskerck", var på vej fra Fremantle i Australien til Diego Garcia.

Det må straks have stået klart for kaptajn Falke, at der måtte være tale om fjendtlige enheder, og hans stående ordrer lød på at bruge alle midler til at undgå kontakt med allierede styrker. Kursen blev derfor ændret væk fra konvoyen, og der blev beordret "forceret fuld frem" på maskinen. Samtidig blev der hejst norsk flag under gaflen.



HMAS "Adelaide", let krydser, 5.500 tons, bygget 1922, hovedbestykning 8 stk. 6" kanoner, 462 mands besætning (Foto: Department of Defence Australia)

"Ramses" var imidlertid blevet observeret fra konvoyen, der var ca. 12 sømil borte, og de to krydsere kom hurtigt nærmere for at undersøge sagen. Belært af tidligere erfaringer med kraftigt armerede, men godt maskerede tyske "hjælpekrydsere" (den australske krydser "Sydney" var tidligere blevet sænket, da den kom for tæt på en sådan) optog de to krydsere position på hver sin side af "Ramses" og påbegyndte signalering fra en afstand af ca. 6 sømil. Kaptajn Falke undlod at svare og forsøgte sig i stedet med en krigslist, idet der fra "Ramses" over radioen blev udsendt nødsignal med melding om at skibet var under angreb af fjendtlige fly. Der blev opgivet et norsk skibsnavn, der dog blev forkert stavet. Ved gentagelse af nødmeldingen blev stavemåden ændret, men om bord i den australske krydser var man klar over, at det pågældende norske skib ikke befandt sig i dette farvandsområde. Alt tydede derfor på, at man stod over for en fjendtlig hjælpekrydser, der meget vel kunne have svær armering skjult bag kamuflering, og der blev ikke taget nogen chancer. Da "Ramses" undlod at besvare yderligere signalering om at stoppe og identificere sig, blev der fra "Jacob von Heemskerck" affyret flere varselsskud fra en afstand af ca. 5,5 sømil.

På dette tidspunkt har kaptajn Falke formentlig vurderet, at spillet var ude. Han stoppede i hvert fald op og gav ordre til at forlade skibet. Haise og de to andre danskere kom med i de to redningsbåde, der i al hast blev sat i vandet på bagbord side. Kort efter, at de var kommet klar af "Ramses", observerede de en meget kraftig eksplosion, der tilsyneladende gennemløb hele skibet og udløste en kæmpe røgsky, som snart indhyllede hele skibet. Det stod nu klart, at besætningen selv forsøgte at sænke "Ramses". Begge redningsbåde var drevet godt agterud, og de to krydsere åbnede nu ild for at fremskynde sænkningen. Den anden salve fra "Adelaide" ramte "Ramses" lige agten for brobygningen, og man kunne nu se, at der stadig var nogle få personer om bord på "Ramses". Det viste sig senere at være kaptajnen, telegrafisten og marineløjtnanten, der nu fik travlt med at forlade skibet i en flåde, som sluttede sig til de to redningsbåde. Det var åbenbart dem, der havde udløst sprængladningerne i bundtankene. Arbejdet var vel udført. "Ramses" sank på mindre end 10 minutter på positionen 23° 46'S, 99° 05'E.

Den hollandske krydser "Jacob van Heemskerck" var i Hollandsk Ostindien, da krigen brød ud i Europa, og tyskerne besatte Holland. Skibet blev herefter stillet til rådighed for de allierede styrker under australsk kommando. Konvoychefen, kaptajnen på den australske krydser "Adelaide", har næppe været i tvivl om, at hollænderne om bord i "Jacob van Heemskerck" var rasende på tyskerne over behandlingen af deres hjemland, så det var sikkert med velberådet hu, at det var "Adelaide", der samlede de overlevende fra "Ramses" op fra redningsbådene.

Det pudsige ved denne episode var, at da "Adelaide" nærmede sig redningsbådene, var det en overlevende gris, der svømmede forrest og først blev samlet op. Dette blev selvfølgelig bemærket fra nogle af de andre skibe.

Da "Adelaide" havde samlet alle op, blev der fra "Jacob van Heemskerck" forespurgt per signallampe, hvor mange, der var blevet opsamlet. Fra "Adelaide" lød svaret "*78 overlevende og 1 gris*". Dette fik prompte den hollandske kaptajn til at spørge: "*How is the pig ?*" (Hvordan har grisen det ?). Om bord i den hollandske krydser nærede man helt klart ikke de helt store bekymringer over tyskernes velbefindende !

Et andet skib, der havde fulgt operationen i kikkert, gav udtryk for, at det stod meget sløjt til med bacon om bord. Kunne man eventuelt få overladt den overlevende gris? Fra "Adelaide" lød svaret: "*Pig regrets he is unable to swim any more today. He has just jumped out of the fire and does not wish to end up in your frying pan*". Som den eneste af de opsamlede krigsfanger fik grisen lov til at gå relativt frit rundt ombord i "Adelaide". Den blev af de australske marinesoldater betragtet som en agtet passager og blev i øvrigt senere landsat i god behold i Australien, hvor den efter behørigt karantæneophold blev overladt en australsk landmand.

Den australske efterretningsofficer om bord i HMAS "Adelaide" begyndte med det samme at registrere og afhøre de opsamlede søfolk. Hans liste viste, at de 78 opsamlede personer bestod af 54 tyskere, 10 finner, 10 nordmænd, 1 italiener og så de 3 danskere. Den tyske kaptajn kunne herefter bekræfte, at alle ombordværende i "Ramses", bortset fra de resterende grise, var blevet samlet op i god behold.

De 10 norske søfolk kunne ret hurtigt godtgøre deres status som "ægte" tyske krigsfanger. Deres skib var blevet opbragt af tyskerne, og de var i februar 1942 blevet anbragt om bord i "Ramses" som krigsfanger, medens skibet lå oplagt i Yokohama. De havde i de foregående 8 måneder boet og levet om bord i "Ramses" under stadig bevogtning uden at have været i land overhovedet. Deres forklaringer blev accepteret af den australske efterretningsofficer og skibschef, og de 10 nordmænd blev herefter lukket ud af deres celler og betragtet som passagerer om bord i "Adelaide".

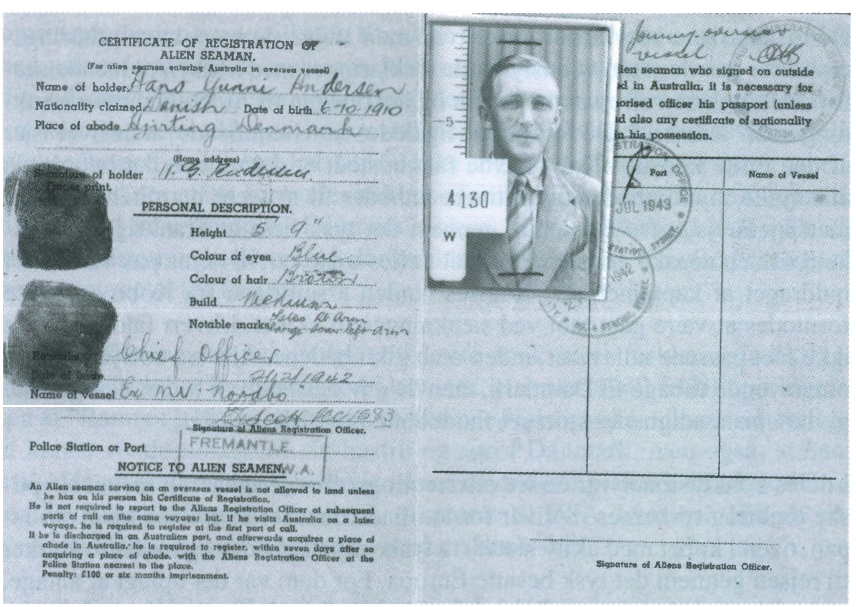
Lidt anderledes stod det til med de 3 danskere, der jo iflg. egen forklaring havde gået frit omkring i Kobe og selv havde valgt at foretage rejsen med "Ramses". De blev helt klart betragtet som suspekte; blandt andet fordi de ikke kunne fremvise deres danske pas. De tre danskere hævdede samstemmende, at kaptajn Falke havde inddraget deres pas, da de mønstrede om bord, og de nåede ikke at få dem udleveret, inden skibet blev forladt. De kunne dog fremvise anden form for legitimation, blandt andet søfartsbog og sønæringsbevis, som havde været indsyet i deres mavebælter. Efterretningsofficeren har formentlig efterprøvet deres forklaringer ved samtaler med kaptajn Falke. I hvert fald blev også de 3 danskere efter et par dage lukket ud af deres celle om bord, og det var Haise's indtryk, at deres forklaringer omkring opholdet i Japan blev taget for gode varer af efterretningsofficeren.

Australien

HMAS "Adelaide" ankom til Fremantle i Australien den 2. december 1942. Tyskerne, finnerne og den enlige italiener blev straks overført til en australsk interneringslejr, hvor de kom til at tilbringe resten af krigen under bevogtning af den australske hær.

De resterende, herunder de 3 danskere, blev underkastet yderligere afhøringer, og de var nok så grundige. De måtte igen redegøre i detaljer for egen situation og baggrund, men den australske marine var også meget interesseret i forholdene i Japan og i de japansk kontrollerede havne, som "Ramses" havde anløbet på turen fra Kobe. De blev spurgt om alt fra fødevareforsyning, fødevarepriser, offentlig transport over nyhedsdækning og den offentlige mening blandt civile japanere til bevogtning, adkomstforhold og kvaliteten af den bunkerolie skibet tog om bord i Balik Papan. Alle oplysninger blev nedfældet i efterretningsrapporter, som på daværende tidspunkt blev stemplet "Top Secret" (Yderst Hemmelig), men som nu er blevet offentligt tilgængelige i de australske arkiver.

Danskernes forklaringer blev tilsyneladende accepteret af den australske flåde, og den 2. december 1942 udstedte Politiet i Fremantle til Haise et "Certificate of Registration of Alien Seaman", der dengang sædvanligvis blev udstedt til alle udenlandske søfolk ved anløb af Australien.



CERTIFICATE OF REGISTRATION OF ALIEN SEAMAN.
(For alien seamen entering Australia in overseas vessel)
Name of holder: Hans Yvonne Andersen
Nationality claimed: Danish Date of birth: 6-10-1910
Place of abode: Gjirting Denmark
(Home address)
Signature of holder: H. G. Andersen
Thumb print.
PERSONAL DESCRIPTION.
Height: 5' 9"
Colour of eyes: Blue
Colour of hair: Brown
Build: Medium
Notable marks: Tattoo R. Arm, Large burn left arm
Rank: Chief Officer
Date of birth: 21-3-1942
Name of vessel: Ex MV "Noordho"
Signature of Aliens Registration Officer.
Police Station or Port: FREMANTLE
NOTICE TO ALIEN SEAMEN.
An Alien seaman serving on an overseas vessel is not allowed to land unless he has on his person his Certificate of Registration.
He is not required to report to the Aliens Registration Officer at subsequent ports of call on the same voyage; but, if he visits Australia on a later voyage, he is required to register at the first port of call.
If he is discharged in an Australian port, and afterwards acquires a place of abode in Australia, he is required to register, within seven days after so acquiring a place of abode, with the Aliens Registration Officer at the Police Station nearest to the place.
Penalty: £100 or six months imprisonment.

4130
W

...ien seaman who signed on outside ...d in Australia, it is necessary for ...orised officer his passport (unless ...d also any certificate of nationality ...n his possession.
Port | Name of Vessel
...UL 1943
Signature of Aliens Registration Officer.

"Certificate of Registration", udstedt til Haise, 2. december 1942

Efter endt afhøring blev de tre danskere sendt videre til Sydney om bord i det australske skib "Mauretania". I Sydney blev de igen grundigt afhørt af den australske efterretningstjeneste. På dette tidspunkt var den danske konsul blevet orienteret, og på hans foranledning blev de tre danskere løsladt og foreløbigt indlogeret på the Seaman's Institute i George Street North.

Sænkningen af "Ramses" gav i øvrigt anledning til en større intern polemik mellem de australske myndigheder omkring offentliggørelse af nyheden. Den 30. november 1942 inkluderede General MacArthur i den daglige briefing til pressen en ultrakort meddelelse gående ud på, at allierede flådestyrker i "Pacific N.W. Sector" havde interceptet et tysk hjælpeskib på 8000 tons, der efter beskydning blev sænket af besætningen. 78 tyskere var blevet taget som fanger. På grund af mistanken om andre tyske raiders i området ønskede den australske flåde ikke yderligere omtale af hændelsen, men åbenbart ved en fejl fra hærens side blev det muligt for journalister og fotografer at dække "Adelaide"'s ankomst til Fremantle. Der blev taget adskillige fotos af de bjærgede søfolk, da de gik i land fra "Adelaide", og der blev lavet et par interviews; bl.a. med nogle af nordmændene.

Den 18. december 1942 blev de tre danskere indkaldt til yderligere afhøringer af den australske sikkerhedstjeneste og i den forbindelse taget i forvaring. Tiden op til og henover Julen 1942 tilbragte de således i fængsel, medens afhøringerne stod på. Afhøringerne blev foretaget af tre efterretningsofficerer fra Security Service Department i Sydney.

De tre danskere blev afhørt enkeltvis, men ifølge de respektive afhøringsrapporter gav de stort set enslydende forklaringer med hensyn til hændelsesforløbet omkring afrejsen fra Japan og ankomsten til Australien efter sænkningen af "Ramses". De forklarede ligeledes samstemmende, at de hver især af den tyske konsul i Kobe havde fået udstedt et dokument, der beordrede alle tyske myndigheder og militære enheder til at være dem behjælpelige med hjemrejsen fra Bordeaux gennem det tysk besatte Frankrig og Tyskland til den danske grænse. Et andet fælles træk var, at deres pas var blevet inddraget af kaptajnen på "Ramses" inden afsejlingen fra Kobe og måtte formodes at være gået tabt ved sænkningen af skibet. I hvert fald havde de ikke fået passene udleveret, inden man gik i bådene. Alle tre udtrykte ønske om at vende tilbage til Danmark, men de gav også udtryk for, at de under de givne omstændigheder stort set fandt dette praktisk umuligt.

I deres konklusioner var de tre efterretningsofficerer generelt meget skeptiske omkring tyskernes motiver for at tillade danskerne at rejse hjem fra Japan, oven i købet med aktiv støtte fra tyske myndigheder og militære styrker til rejsen gennem det tysk besatte Europa. For dem var det oplagt at antage, at der til gengæld herfor måtte være afgivet løfte om én eller anden form for modydelse, eventuelt som efterretningsagent for tyskerne.

Dertil kom den manglende legitimation, der ligeledes blev betragtet med stor skepsis. De fleste andre fra "Ramses" havde tilsyneladende haft deres pas i behold ved ankomsten til Australien, selv de finske og norske krigsfanger, medens Haise og Jørgen Paulsen kun havde deres søfartsbøger og sønæringsbeviser og Knudsen kun sit danske kørekort.

Med hensyn til Jørgen Paulsen (født og hjemmehørende i Dybbøl) anbefalede afhøringsofficererne, at det under ingen omstændigheder skulle tillades Paulsen af forlade Commonwealth (d.v.s. engelsk kontrollerede områder) i denne fase af krigen. Efter deres opfattelse havde han opnået et betydeligt kendskab til den australske krigsindsats, og hans forbindelse til tyskerne, inklusive hans tilstedeværelse i besætningen på et tysk skib, burde give anledning til alvorlige overvejelser omkring indskrænkninger i hans bevægelsesfrihed.

Holger Klinkby Knudsen blev presset meget hårdt af de tre efterretningsofficerer, der henviste til, at han med tyskernes accept var rejst fra Danmark til Japan, og desuden efterlyste en plausibel årsag til, at de tyske og japanske myndigheder havde tilladt ham at rejse hjem. Knudsen kunne ikke kaste meget lys over dette, idet han oplyste, at han selv havde spekuleret meget over, om tyskerne eventuelt havde til hensigt at sende ham på tvangsarbejde i Tyskland som specialist i dieselmotorer. Dette var et punkt, som efterretningsofficererne helt klart ikke var tilfredse med i Knudsens forklaring.

De tre efterretningsofficerer anbefalede afslutningsvis, at det under ingen omstændigheder burde tillades Knudsen at forlade "Commonwealth", idet han måtte formodes at have opsamlet en ganske betydelig viden omkring den allierede krigsførelse under opholdet i Australien. Det anførtes, at der var tale om en veluddannet ung mand med en veludviklet fornuftssans, med et ekseptionelt godt kendskab til både det engelske og det tyske sprog og en persontype, der måtte formodes at kunne formes til en agent for en fremmed magt. Med henvisning til Danmark's nære, allierede forhold til Tyskland kunne efterretningsofficererne derfor ikke udelukke, at Knudsen muligvis nærede sympati for fjenden.

Haise's afhøringsrapport gengiver i korte træk hans forklaring omkring hændelsesforløbet fra han forlod Danmark i februar 1940 indtil opbringelsen af "Ramses". Ifølge rapporten indikerede Haise ønske om snarest muligt at kunne vende tilbage til sin hustru og søn i Danmark, men også, at han under de givne omstændigheder stort set fandt dette praktisk umuligt. Hans umiddelbare ønsker gik derfor på at komme til USA, hvor han håbede på mulighed for at kunne mønstre ud med et dansk skib.

De tre efterretningsofficerer konkluderede afslutningsvis, at Haise var velbevandret i det engelske sprog og åbent havde besvaret deres spørgsmål. De

fandt det dog vanskeligt at vurdere, hvor hans sympatier præcist lå. I relation til den allierede krigsindsats forekom han dem nærmest at være en ret uinteresseret neutral iagttager. Fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt var de af den opfattelse, at det ville være farligt at lade Haise forlade Australien inden krigens afslutning, idet han måtte formodes at have opsamlet en ganske betydelig viden om den australske og allierede krigsførelse. Det anførtes i denne forbindelse, at Haise bortset fra sin danske søfartsbog og sønæringsbeviser ikke var i besiddelse af legitimation eller andre personlige akkreditiver ved ankomsten til Australien.

Efterretningsofficererne fandt det dog sandsynligt, at Haise reelt var dansk statsborger, men fastholdt mistanken om, at han kunne have indgået én eller anden form for aftale med nazisterne som modydelse for tilladelsen til at vende tilbage til Danmark. I deres afsluttende bemærkninger anførte de tre efterretningsofficerer, at afhøringen ikke umiddelbart gav belæg for gennemførelse af drastiske restriktioner mod Haises bevægelsesfrihed (Formentlig hentydes der her til muligheden for anbringelse i interneringslejr). Det foresloges mere konkret, at Haise enten blev indkaldt til tjeneste i en arbejdsbrigade eller blev ansat i en stilling, hvor hans bevægelser og aktiviteter kunne holdes under observation. Afhøringen den 18. december blev den 22. december fulgt op af en kortfattet afhøringserklæring, som Haise underskrev.

De tre afhøringsrapporter blev efterfølgende vurderet af den australske sikkerhedstjenestes afdeling i Sydney. Det anbefaledes herfra, at de tre danskere blev løsladt, idet der ikke fandtes tilstrækkelig begrundelse for internering som krigsfanger. Der blev opnået telefonisk accept af anbefalingen fra chefen for den australske sikkerhedstjeneste i Canberra. Telefonsamtalen blev efterfølgende bekræftet i et "Secret" notat af 23 december 1942 fra Deputy Director of Security for New South Wales til Director General for Security i Canberra. Notatet blev vedlagt de tre afhøringsrapporter, og det anførtes afslutningsvis, at der var blevet taget skridt til at overvåge de tre danskeres gøren og laden efter løsladelsen. Der var ligeledes blevet taget kontakt til den danske konsul i Sydney med henblik på at finde egnet beskæftigelse i Australien til de tre danskere.

Haise blev selvfølgelig ikke orienteret om disse overvejelser og beslutninger, men i forlængelse heraf fik han den 23. december 1942 overdraget et dokument, udskrevet på "Commonwealth of Australia" brevhoved, hvori Collector of Customs for delstaten New South Wales over for "Den det måtte vedkomme" attesterer, at der ikke er indvendinger imod, at Haise tager beskæftigelse inden for Commonwealth området.

Med dette dokument i hånden kunne Haise så småt begynde at gøre sig nogle tanker om, hvad der videre skulle ske. Og i lighed med mange andre danske søfolk, der ved krigsudbruddet blev fanget uden for Danmark, måtte

han nødvendigvis gøre sig nogle overvejelser om, hvorvidt hans handlinger eventuelt kunne føre til tyske repressalier mod hustru og barn derhjemme.

Edith kendte jo af gode grunde ikke noget til alle disse begivenheder. For Haise var det derfor magtpåliggende at få sendt en melding hjemover, hvis dette overhovedet var muligt. Via Røde Kors lykkedes det ham rent faktisk at få et telegram igennem til Edith i Hjerting. I Røde Kors telegrammer kunne der ikke ruttes med ordene, så hun modtog kun den ultrakorte besked: "*Haise safe in Australia*". Så kunne Edith ellers selv spekulere på, hvordan det var gået til.

Det mest naturlige for Haise var at søge en hyre, men det var slet ikke så nemt, for på trods af den officielle clearance fra de australske myndigheder, var der hos kaptajnerne på de fleste allierede skibe en klar skepsis over for de to danske styrmænd's historie og måske også deres kvalifikationer. Som Haise udtrykte det: "*Mange af enlænderne og amerikanerne ville ikke røre ved os med en ildtang*". Spørgsmålet om kvalifikationer blev dog afklaret den 18. marts 1943, hvor den danske generalkonsul i Sydney udfærdigede en engelsk oversættelse af Haise's to sønæringsbeviser som henholdsvis styrmand og skibsfører med ret til at forrette tjeneste som styrmand og skibsfører på ethvert dansk skib i fart på alle have.

På trods heraf var det stadig svært at opnå en styrmandshyre, og det begyndte efterhånden også at knibe med penge til livets ophold. På den led var det danske konsulat dog behjælpelig med forstrækning i form af lån.

I starten af april 1943 viste der sig en mulighed for at komme væk fra Australien. Det norske fragtskib "Vito" lå i Port Kembla og manglede en række menige besætningsmedlemmer til den forestående rejse, der gik til USA. Haise har næppe været bekendt med den australske efterretningstjenestes beslutning om, at han skulle holdes inden for grænserne af Commonwealth. I hvert fald benyttede han sig af muligheden og påmønstrede "Vito" som letmatros, og det skete tilsyneladende uden indvendigheder fra de australske havne- og immigrationsmyndigheder.

Den væsentligste årsag til denne beslutning var, at Haise anså det for noget nemmere at få en styrmandshyre i et dansk skib i USA. Desuden gav det jo også en mulighed for igen at opnå kontakt med familien i San Francisco og måske dermed lidt nyheder hjemmefra. Også en anden dansker påmønstrede "Vito". Det drejede sig om en styrmand Ivar Nyholm, der tog tjansen som steward om bord for at komme til USA, hvor hans bror var gift og boede i Washington.

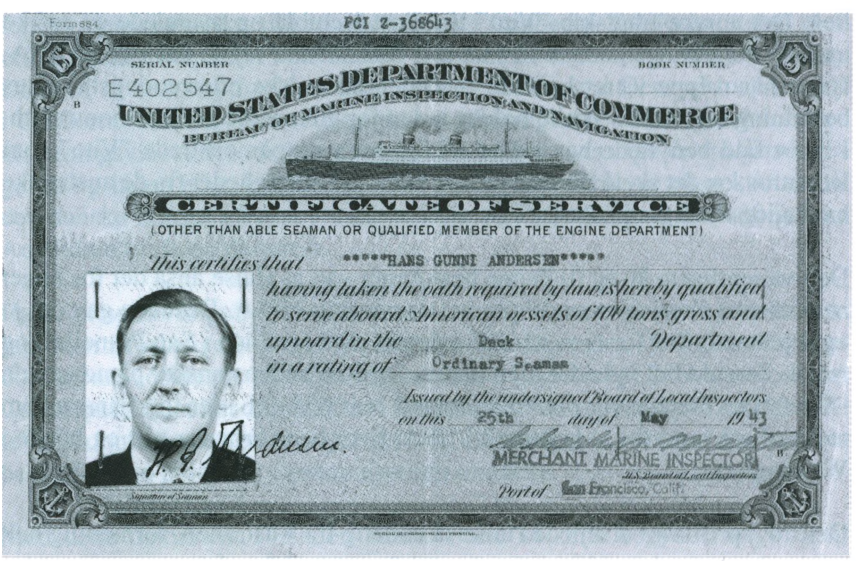
Den 10. april 1943 afsejlede Haise så endelig fra Australien, formentlig helt uvidende om, at dette skete meget imod den australske efterretningstjenestes vilje.

Ankomst til USA

M/S "Vito" ankom til San Francisco den 15. maj 1943. Både Haise og Ivar Nyholm afmønstrede straks efter ankomsten, og kort efter rejste Ivar Nyholm videre til Washington og New York.

Haise opsøgte den danske generalkonsul, der allerede den 18. maj 1943 udsteder en attesteret engelsk oversættelse af Haises danske "Bevis som Skibsfører". Tre dage senere, den 21. maj, udsteder konsulatet desuden en udskrift af Haises søfartsbog, der i form af et "Certificate" attesterer Haises sejltid som styrmand, startende den 14. august 1934 som 3' Styrmand om bord i S/S "Nordlys" og afsluttende med afmønstringen fra M/S "Nordbo" i Kobe, den 13. juli 1942.

Bevæbnet med disse dokumenter opsøger Haise den lokale afdeling af U.S. Bureau of Marine Inspection and Navigation i San Francisco, hvor Senior Merchant Marine Inspector, Lt. Cmdr. U.S. Coast Guard Stuart H. Waring, den 25. maj 1943 udsteder et "Seaman's Certificate of Identification" til Haise. Samtidig udstedes der til Haise et "Certificate of Service", der bevidner, at Haise har aflagt ed og er kvalificeret til at gøre tjeneste i amerikanske skibe på 100 brutto tons og derover i dæksafdelingen i en kapacitet som "Ordinary Seaman", eller på dansk "Ubefaren matros". Begge dokumenter er forsynet med foto og Haises fingeraftryk.


Form 884

FCI 2-368643

SERIAL NUMBER E 402547

BOOK NUMBER

UNITED STATES DEPARTMENT OF COMMERCE

BUREAU OF MARINE INSPECTION AND NAVIGATION

CERTIFICATE OF SERVICE

(OTHER THAN ABLE SEAMAN OR QUALIFIED MEMBER OF THE ENGINE DEPARTMENT)

This certifies that *****HANS GUNNI ANDERSEN*****

having taken the oath required by law is hereby qualified to serve aboard American vessels of 100 tons gross and upward in the Deck Department in a rating of Ordinary Seaman

Issued by the undersigned Board of Local Inspectors on this 25th day of May 1943

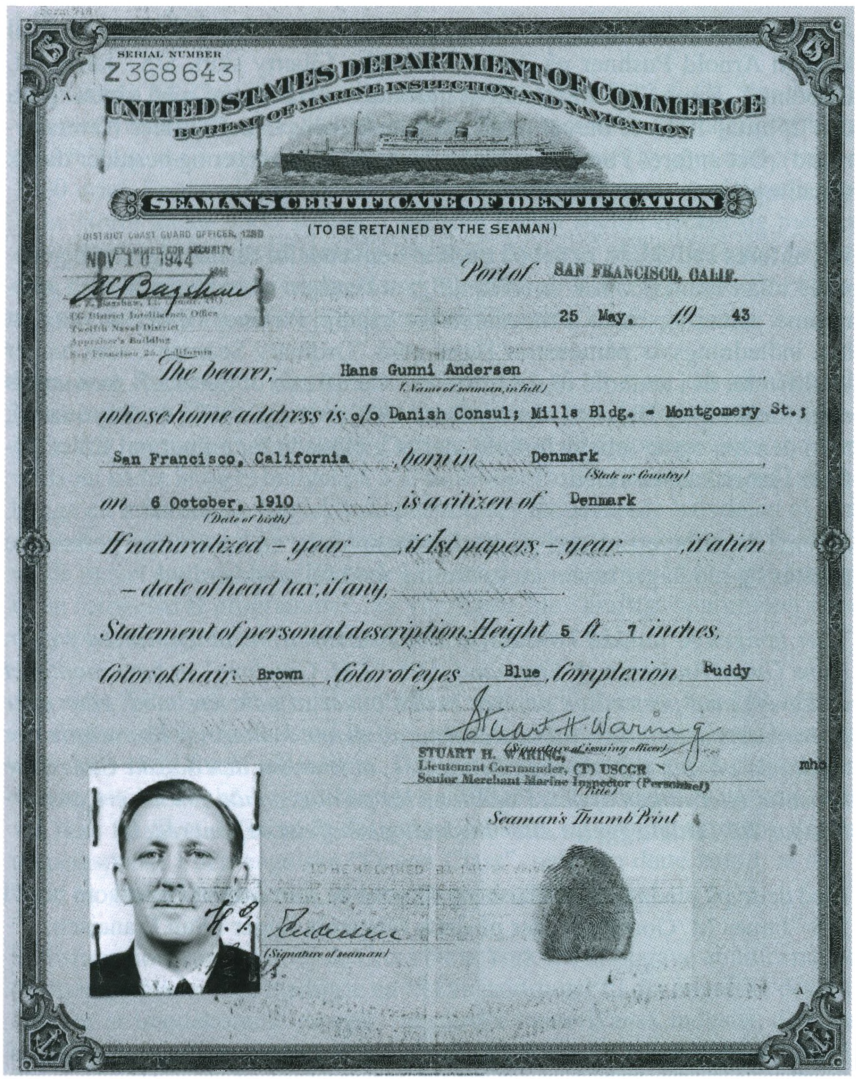
MERCHANT MARINE INSPECTOR

U.S. Board of Local Inspectors

Port of San Francisco, Calif.

Signature of Seaman

Certificate of Service, udstedt til Haise den 25. Maj 1943



SERIAL NUMBER
Z368643

UNITED STATES DEPARTMENT OF COMMERCE
BUREAU OF MARINE INSPECTION AND NAVIGATION

SEAMAN'S CERTIFICATE OF IDENTIFICATION

(TO BE RETAINED BY THE SEAMAN)

DISTRICT COAST GUARD OFFICER, 12ND
EXAMINER FOR SECURITY
NOV 10 1944

Port of SAN FRANCISCO, CALIF.

25 May, 19 43

The bearer, Hans Gunni Andersen
(Name of seaman, in full)

whose home address is c/o Danish Consul; Mills Bldg. - Montgomery St.;
San Francisco, California, born in Denmark
(State or Country)

on 6 October, 1910, is a citizen of Denmark
(Date of birth)

If naturalized – year ____, if 1st papers – year ____, if alien – date of head tax, if any, ____

Statement of personal description: Height 5 ft. 7 inches,
Color of hair Brown, Color of eyes Blue, Complexion Ruddy

Stuart H. Waring
(Signature of issuing officer)
STUART H. WARING,
Lieutenant Commander, (T) USCGR
Senior Merchant Marine Inspector (Personnel)
(Title)

Seaman's Thumb Print

(Signature of seaman)

Seaman's Certificate of Identification udstedt til Haise den 25. Maj 1943

Der har åbenbart ikke været udsigt til en snarlig udmønstring med et dansk skib, for samme dag opsøger Haise bemandingsafdelingen i U.S. War Shipping Administration, der på dette tidspunkt havde et meget stort behov for kvalificerede søfolk. Haise får da også med det samme udstedt en hyreanvisningsslip til rederiet American-West African Line, der havde fået overdraget beskæftigelsen af en række skibe for U.S. War Shipping Administration. Henvendelse skulle ske til General Superintendent Captain Trout hos rederiets lokale agent i San Francisco, firmaet Coastwise (Pacific Far East) Line på Pier 35 i San Francisco.

Allerede den næste dag, den 26. maj 1943, skriver Capt. Trout et brev til kaptajn Arnold Pushner på det amerikanske Liberty skib, S/S "James M. Goodhue". Brevet har til formål at introducere Haise, der med virkning fra den 25. maj 1943 er blevet ansat til tjeneste som Chief Officer (Overstyrmand). Det anføres i brevet, at Haise er dansk statsborger og besidder dansk sønæringsbevis som skibsfører.

Det anføres endvidere, at det på trods af henvendelse til alle tilgængelige kanaler i San Francisco har været umuligt at finde en overstyrmand med amerikansk sønæringsbevis. Proceduren for kaptajn Pushner vil derfor være, at han indledningsvis påmønstrer Haise som "Ordinary Seaman", som han er kvalificeret til i henhold til det udstedte "Certificate of Service", men straks efter forfremmer Haise til Acting Chief Officer (fungerende overstyrmand); med den løn og de arbejdsforhold, der er gældende for en normal Chief Officer i amerikanske skibe.

Samme dag afleverer Haise på det danske konsulat en kuvert med personlige papirer og modtager herfor en kvittering med følgende ordlyd:

"Det kongelige danske konsulat i San Francisco bevidner herved fra hr. Hans Gunni Andersen, 1' Styrmand, M/S "J.M. Goodhue" at have modtaget en kuvert med personlige papirer hvilke bliver at udlevere mod, eller efter Konsulatets skøn uden, tilbagelevering af denne kvittering. Konvolutten er modtaget på den udtrykkelige betingelse, at hverken den danske Stat, dette konsulat eller nogen af dets Funktionærer på nogen måde skal være ansvarlige for Tab, Ødelæggelse eller Beskadigelse af det deponerede".

Med dette på plads melder Haise sig til tjeneste som overstyrmand om bord i S/S "James M. Goodhue", der på dette tidspunkt ligger i San Francisco.

Liberty-skibene

S/S "James M. Goodhue" var et fragtskib af typen EC2-S-C1, der var en videreudvikling af en engelsk skibstype. Den stammede oprindeligt tilbage fra 1879 og var med forskellige modifikationer blevet bygget til op midt i 1930'erne. Englænderne lavede en krigsversion af typen, også kendt som "The North Sands 9300 Tonner", der som lukket shelter-decker og med en dybgangsforøgelse på 18 tommer havde en dødvægt på 10.100 tons. I efteråret 1940 kontraherede englænderne 60 skibe af denne type hos amerikanske værfter. Den fik officielt betegnelsen "Ocean Class".

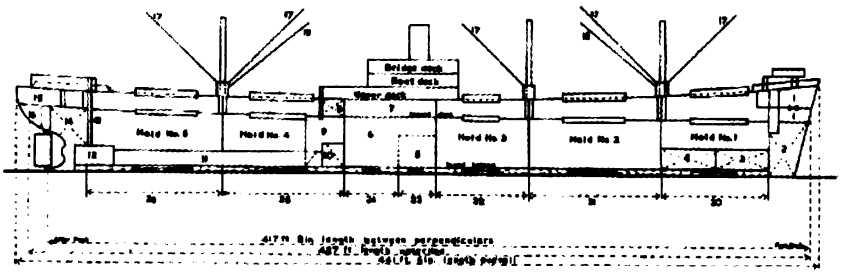
Præsident Rooseveldt så med stor bekymring på de store tab af allierede handelsskibe i 1940. I januar 1941 annoncerede han derfor et massivt program for bygning af fragtskibe. Det var reelt et nødprogram, som med en horisont på tre år og et budget på 350 millioner Dollars havde som mål at opbygge en amerikansk fragtskibskapacitet, der modsvarede halvdelen af den samlede verdenstonnage ved krigens start. Tyskernes invasion af Rusland og de meget store tab af allieret skibstonnage i sommeren 1941 førte hurtigt til en forøgelse af programmet, der yderligere blev kraftigt opnormeret efter det japanske angreb på Pearl Harbour i december 1941.

Ansvaret for at nå de meget ambitiøse mål blev placeret hos US Maritime Commission, og det stod hurtigt klart, at der måtte tages utraditionelle metoder i brug for at nå målene. Den første prioritet gik på at definere en skibstype, der kunne bygges hurtigt og billigt og var simpel at operere. Der var ikke tid til at definere et design fra bunden, og programmet tog derfor udgangspunkt i den engelske "Ocean Class", selv om dette betød, at der i bund og grund blev tale om en ret gammeldags skibstype.

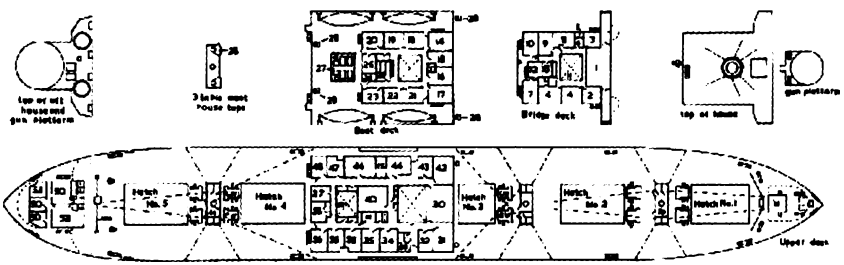
Skibsingeniørfirmaet Gibbs & Cox i New York fik til opgave at udforme de detaljerede planer, der medførte en række ændringer til det engelske design, dels for at imødekomme gængse standarder i amerikansk industri, dels for at undgå brug af materialer, der på grund af krigen var vanskelige at få fat i. Sidst, men ikke mindst var kravet at opnå et byggeri, der kunne gennemføres så billigt og så hurtigt som overhovedet muligt.

Resultatet fik officielt betegnelsen EC2-S, der stod for "Emergency Cargo Ships" (2-tallet stod for 'Large Capacity' og 'S' for "Steamship"). Et af de mere kendte øgenavne var "The Ugly Duckling" (Den grimme ælling) på grund af skibenes meget rudimentære og noget gammeldags udseende. Da det første skib, S/S "Patrick Henry", blev søsat den 27. september 1941 holdt Præsident Roosevelt en tale, hvor han blandt udtalte, at "*..these ships will bring Liberty to Europe*". Herefter omtaltes typen stort set udelukkende som "Liberty Ships".

Type EC2-S-C1 "Liberty Ship" General Arrangement Plan



1- Stores
2- Fore Peak
3- Deep Tank #1 (P & S)
4- Deep Tank #2 (P & S)
5- Fuel Oil Settling Tank (P & S)
6- Machinery Space
7- Refrig. & Storerooms (P & S)
8- Fresh Water Tanks (P & S)
9- Deep Tank (P & S)
10- Thrust Recess
11- Shaft Tunnel
12- Tunnel Recess
13- Tunnel Escape Trunk
14- After Peak
15- Steering Gear
16- Void Space
17- 5 Ton Boom (P & S)
18- 50 or 30 Ton Boom
19- 30 or 15 Ton Boom
20- Fuel Oil or ballast tank #1
21- Fuel Oil or ballast tank #2
22- Fuel Oil or ballast tank #3
23- Void space
24- Reserve feed water tank #4
25- Fuel Oil or ballast tank #5
26- Fuel Oil or ballast tank #6



1- Wheelhouse
2- Chartroom
3- Radio Room
4- Captain
5- Battery Room
6- Toilet
7- Captain's Office
8- Cadets – Deck Dept
9- Radio Operators
10- Spare
11- Boiler Casing
12- Unknown
13- Store Room
14- Chief Engr's Office
15- Chief Engineer
16- 1st Ass. Engineer
17- Chief Mate
18- 2nd Ass. Engineer
19- 3rd Ass. Engineer
20- 2nd Mate
21- 3rd Mate
22- Chief Steward
23- Engineering Cadets
24- Showers & Toilets
25- Gunnery Officer
26- Locker
27- Skylights
28- Ventilators
29- Deck Lockers
30- Officers Mess
31- Six Gunners
32- Cooks & Messman
33- Showers & Toilets
34- Oilers
35- Seamen
36- Bos'n & Clerk
37- Messmen
38- Ships Office
39- Engine Casing
40- Galley
41- PO's Shower/Toilet
42- Six Gunners
43- Steward
44- PO's Mess
45- Scullery
46- Crews Mess
47- Deck Eng. & Oilers
48- Firemen
49- Paint Room/Lockers
50- Two Gunners
51- Showers & Toilets
52- Hospital
53- Medical Store

Et standard Liberty-skib var et 5-luget skib med mellemdæk og en dødvægt på 10.572 tons. Rumindholdet i de fem lastrum udgjorde 458.448 cubic feet, hvortil kom tre højtanke med et kubikindhold på i alt 41.135 cubic feet. Brutto- og nettotonnagen var henholdsvis 7.176 BRT og 4.380 NRT. Med fradrag for bunkers og stores kunne skibene medbringe en nyttelast på ca. 9.000 tons eller ca. det samme som indholdet i 300 jernbanevogne. I militære termer svarede det til, at der kunne lastes 2.840 jeeps eller 440 lette tanks eller ca. 230 millioner stykker ammunition. Lænden var 441 fod og 6 tommer (ca. 134,55 meter), bredden 56 fod og 10,75 tommer (ca. 17,35 meter) og lastet dybgang var 27 fod og 9 tommer (ca. 8,45 meter). Til lastning

og losning var skibene udrustet med 5 x 2 stk. bomme med en kapacitet på 5 tons, hvortil kom en sværvægtsbom på fordækket med en kapacitet på 50 tons og en lignende på agterdækket med en kapacitet på 15 tons. Langt de fleste Liberty-skibe blev desuden armeret med en 5" kanon agter og en 3" kanon på bakken til brug mod overflademål samt en anti-luftværnsbeskyttelse bestående af 8 stk. 20 mm maskinkanoner.

Hovedmaskineriet bestod af en ret simpel og billig 3-cylindret doppeltvirkende dampmaskine, der med fødning fra to kedler udvirkede 2.500 indikerede hestekræfter. Med 76 omdrejninger per minut gav dette skibene en fart på 11 – 12 knob. Myndighederne havde gerne set en bedre fart, men dette ville have fordret anvendelse af turbinemaskineri, der dels var noget dyrere og dels blev prioriteret til anvendelse i egentlige krigsskibe. Bunkersforbruget var ca. 190 barrels fuel oil per dag. Med normal bunkerskapacitet havde skibene en aktionsradius på ca. 16.000 sømil.

Alle eksisterende værfter blev inddraget i projektet, og på adskillige flodbredder over hele USA blev der etableret nye værfter og byggebeddinger på stribe. De nyetablerede værfter var reelt samlebånd, hvor komponenter modtaget fra virksomheder over hele USA blev samlet til et færdigt skib. Der blev taget ved lære af bilindustriens erfaringer, og som noget relativt nyt blev stålsektionerne svejset sammen. Allerede i løbet af 1941 opnåede man en produktion på eet nyt skib hver 3,5 dag, og i 1943 blev der i gennemsnit afleveret 5 skibe om dagen fra de amerikanske værfter. Produktionen i 1943 nåede op på i alt 19.210.000 tons dødvægt. Det var mere, end der var blevet produceret ved alle amerikanske værfter i perioden fra 1914 til 1938.

Et Liberty-skib blev fremstillet af ca. 250.000 enkeltkomponenter med en samlet vægt på 3.658 tons. Komponenterne blev fremstillet af firmaer over hele USA og samlet i sektioner på op til 250 tons, der herefter blev sendt til de i alt 18 skibsværfter i USA, der byggede Liberty-skibe. Her blev sektionerne samlet og skibet endeligt udrustet og afprøvet. I perioden 1941 til 1945 blev der bygget i alt 2751 Liberty-skibe, og den gentagne produktion af de samme komponenter på de forskellige virksomheder, og samling af de samme komponenter på skibsværfterne, bevirkede, at produktiviteten steg dramatisk, ca. 40% per år. Det første Liberty-skib, S/S "Patrick Henry", der som nævnt blev søsat den 27. september 1941, tog det ca. 300 dage at bygge, og der medgik ca. 1,5 millioner arbejdstimer. I 1945 var disse tal i mange tilfælde reduceret til ca. 35 dage og ca. 350.000 timer. Den gennemsnitlige byggetid fra køllægning til aflevering var ca. 70 dage, men det varierede en del fra værft til værft, og der gik sport i at opnå den korteste produktionstid. Rekorden blev sat af Permanente Metals Corporation No. 2 Yard i Richmond, Californien, der fra køllægningen af Liberty-skibet S/S "Robert E. Peary" den 8. november 1942 kl. 12:01 brugte 4 døgn, 15 timer og 29 minutter før skibet løb af stabelen. Skibet blev afleveret den 16. november og gik i drift den 22. november 1942.

Liberty-skibene blev bygget til krigsforhold, og udrustningen var absolut skrabet, blandt andet af brandhensyn. Desuden bevirkede serieproduktionen, at det selv efter datidens forhold var meget billige skibe. Gennemsnitsprisen for et færdigt Liberty-skib lå mellem 1,8 og 2 millioner US-Dollars. Det var således ikke en økonomisk katastrofe, hvis et Liberty skib gik tabt, hvad mange jo også gjorde (Liberty skibe blev i militære termer betragtet som "Expendable"). Hvis et Liberty-skib gennemførte blot 1 rundrejse, blev det rent faktisk betegnet som en fornuftig investering af de militære myndigheder.

Konstruktion af et Liberty-skib indebar, at der skulle svejses ca. 600.000 fod (ca. 180 kilometer) svejsesøm, hvilket slugte circa en trediedel af de anvendte arbejdstimer. Det enorme tidspres, der blev lagt på værfterne, bevirkede næsten naturligt, at ikke alle svejsninger var af lige god kvalitet. Arkiver har desuden afsløret, at American Bureau of Shipping, der var ansvarlige for tilsyn med byggerierne, pålagde deres inspektører en lidt mere afslappet holdning til kvalitet end den, der normalt var gældende i fredstid. Resultatet heraf udeblev da heller ikke, idet adskillige Liberty-skibe var ofre for knækkede svejsninger i større eller mindre omgang. I et enkelt tilfælde knækkede et skib midt over, medens det stadig lå ved udrustningskajen, men som oftest opstod skaderne, når skibene kom ud i dårligt vejr; i flere tilfælde med totalforlis til følge.

S/S "James M. Goodhue"

California Shipbuilding Corporation i Los Angeles var ét at de 18 værfter, der byggede Liberty-skibe. På værftets 14 byggebeddinger på Terminal Island blev der i perioden 1942-1945 bygget i alt 306 standard Liberty-skibe, 30 tankere opbygget på Liberty-skibets skrog samt 90 af de noget større og hurtigere skibe af Victory-typen.

S/S "James M. Goodhue" var ét af Liberty skibene, nemlig værftets nybygning nr. 727. Kølen blev strakt på byggebedding nr. 11 den 15. februar 1943, søsætningen fandt sted den 15. marts, og skibet blev afleveret til War Shipping Administration den 30. marts 1943; i alt en byggetid på 43 dage. Efter afleveringen blev skibet overdraget til udrustning og administration hos rederiet American-West Africa Line, der var hjemmehørende i New York. Skibet afgik fra byggehavnen San Pedro den 5. april og ankom til San Francisco dagen efter. Herefter blev der foretaget en rundrejse til Honolulu, hvorfra skibet returnerede til San Francisco den 20. maj.

Da Haise påmønstrede den 26. maj 1943 lå skibet under indlastning ved Pier 35 i San Francisco. I det store og hele var det således en nybygning, han kom om bord i med alt, hvad dette indebar af arbejde med at få det hele til at virke og få besætningen til at fungere. Godset, der blev indlastet, bestod udelukkende af krigsmateriel og anden militær udrustning, der alt sammen var destineret til "Foreign Ports". Ingen var derfor i tvivl om, at rejsen gik til et eller flere af de krigsområder, hvor amerikanske tropper på dette tidspunkt var involveret i hårde kampe med japanerne.

S/S "James M. Goodhue" afgik fra San Francisco den 1. juni 1943 og paradoksalt nok for Haise, gik første del af rejsen direkte tilbage til Australien, nemlig til Brisbane, hvortil skibet ankom 26. juni 1943. Herfra videre til Sydney, der blev anløbet 6. juli 1943, og hvor Haise benyttede lejligheden til at afvikle sin gæld til den danske konsul. Blandt Haises efterladte papirer finder vi nemlig en kvittering, dateret Sydney 10. juli 1943, med følgende ordlyd:

"Undertegnede, kgl. Dansk Generalkonsulat i Sydney, N.S.W. anerkender herved at have modtaget af Styrmand Hans Gunni Andersen et beløb af A.£ 19-7-0 til fuld Afgørelse af hans økonomiske Mellemværende med nærværende Generalkonsulat."

Opholdet i Sydney varede til 14. juli, hvorefter rejsen efter et kort ophold i Caloundra gik videre nordover langs den australske østkyst til Townsville med ankomst den 23. juli. I Townsville blev den sidste australske last bragt om bord. Iflg. Haise drejede det sig primært om entreprenørmateriel og fødevarer til tropperne ved fronten, men også militær udrustning af forskellig

art, der havde været til reparation eller opgradering i Australien. I nogle tilfælde blev der også lastet levende kreaturer og får på et eller flere mellemdæk, og endelig var det ikke unormalt, at der blev medtaget soldater, som havde været i Australien på orlov. De blev også indkvarteret på mellemdækkene, i hængekøjer og med latriner på dækket. S/S "James M. Goodhue" afgik fra Townsville den 26. juli, og nu gik turen til den egentlige krigszone i New Guinea.

På dette tidspunkt af krigen var den allierede og specielt den amerikanske krigsmaskine i Stillehavet oppe på fulde omdrejninger. Efter de store erobringer i 1942 var japanerne nu på retræte; blandt andet havde de efter 6 måneders hårde kampe måttet forlade øen Guadalcanal, men på de andre øer i Salomonøgruppen og i New Guinea blev der kæmpet hårdt, både til søs og til lands. Den 21. juni havde de allierede påbegyndt angrebet på øgruppen New Georgia nordøst for Guadalcanal, og ikke langt fra "James M. Goodhue"s position indledte 15 amerikanske PT-torpedobåde natten mellem den 1. og 2. august et angreb på en japansk konvoy syd for Kolombangra Island. Det var under denne aktion, at PT-109 med løjtnant John F. Kennedy som skipper blev påsejlet og sænket af den japanske krydser "Amagiri". To medlemmer af besætningen blev dræbt og adskillige andre såret, herunder Kennedy, der som bekendt senere blev præsident i USA og i øvrigt udmærkede sig ved trods sin egen tilstand at bringe et hårdt såret besætningsmedlem sikkert ind til land.

"James M. Goodhue"s destination var Buna, en lille plads på nordkysten af New Guinea mellem Oro Bay og Lae. Det var meget tæt på fronten, og "James M. Goodhue" var rent faktisk det første allierede fragtskib, der nåede frem til Buna, som kort forinden var blevet tilbageerobret af australske tropper efter en heroisk indsats på det smalle og meget vanskeligt tilgængelige bjergspor tværs over Owen Stanley bjergene, Kokoda Trail. Det var denne indsats, der forhindrede en japansk indtagelse af Port Moresby på sydkysten af New Guinea. Lae var stadig på japanske hænder, byen blev først indtaget af de allierede den 4. september 1943, og japanske fly var meget aktive i området. Under opholdet på reden ved Buna blev der døgnet rundt losset til lægtere, alt mens skibet i godt 8 døgn var udsat for stadige japanske flyangreb, typisk omkring solopgang og solnedgang, men ofte også på andre tider af døgnet. Skibet fik ingen skader, men ikke alle om bord havde nerver til dette konstante pres. Flere af Haises papirer vidner om, at der blandt andet var problemer med 3' Styrmand, der gentagne gange udeblev fra sin klartskibspost ved én af kanonstillingerne om bord. En erklæring afgivet af en kystlods fra Queensland Coast and Torres Strait Pilot Service, som var fulgt med "James M. Goodhue" fra Townsville, beskriver således et optrin den 10. august, hvor 3' Styrmand i overværelse af både besætningsmedlemmer og soldater optræder meget provokerende over for Haise i forbindelse med et vagtskifte på dækket. Styrmanden var klart nervesvækket og blev senere sygeafmønstret og indlagt på en psykiatrisk afdeling i Australien.

Fra Buna gik rejsen tilbage langs kysten til Milne Bay i det østlige New Guinea, hvorfra "James M Goodhue" den 14. august blev sendt tilbage til Australien for losning og fornyet lastning. Første anløbshavn var Townsville fulgt af Brisbane, Sydney, Caloundra og sluttelig igen Townsville, hvorfra "James M Goodhue" den 16. september afgik med kurs tilbage til krigsområderne i Milne Bay og Buna i New Guinea.

Arbejdet på kysten var tilendebragt den 16. oktober, og endnu engang blev skibet sendt tilbage til Australien med last. Første anløbshavn var igen Townsville, hvor det blev til 11 dages ophold og hvor Haise den 30. oktober 1943 skrev et brev, der senere skulle komme til at volde ham betydelige kvaler, ikke mindst fordi han, formentlig ved en tilfældighed, først fik det lagt i en postkasse i den næste havn, som var Brisbane. "James M. Goodhue" ankom hertil den 2. november 1943, dagen efter at styrker fra U.S. Marines indledte invasionen af øen Bougainville, der dengang tilhørte Salomonøerne, men nu er en del af Papua New Guinea. Den 5. november var der igen afgang fra Brisbane, og nu gik rejsen tilbage til staterne, hvor San Francisco efter en sørejse på 28 døgn, og en rundrejse på lige godt 6 måneder, blev anløbet den 3. december 1943.

Om bord i S/S "James M. Goodhue", Haise sammen med to US Army officerer

Som vanligt i amerikanske skibe blev hele besætningen formelt afmønstret og afregnet kort efter ankomst til amerikansk havn; i dette tilfælde den 4. december 1943. De besætningsmedlemmer, der ikke ønskede at afmønstre for godt eller afvikle ferie eller frihed, fortsatte tjenesten om bord på dagløn indtil vedkommende eventuelt blev påmønstret igen til den næste rejse. Som overstyrmand havde Haise nok at gøre med losning af skibet og klargøring til næste rejse, så han fortsatte arbejdet om bord, men det blev nu ikke til et helt almindeligt havneophold for hans vedkommende. Han fik nemlig besøg af FBI.

Spionagemistanken

Den direkte årsag til dette var brevet, som Haise postede i Brisbane. Det var skrevet på dansk og stilet til Holger Klinkby Knudsen, der var forblevet i Sydney og stadig boede på sømandshjemmet. Det var tilsyneladende blot et ret uskyldigt brev til en ven, hvori Haise skrev omtrent som følger (genoversat fra en engelsk version fundet i de australske arkiver):

Kære Klinkby Knudsen,

Blot nogle få ord til at følge dig på vej, Knudsen, da jeg formoder, at du er på vej, eller stærkt på vej til Svealand.

Vores tid her omkring er næsten slut, vi har modtaget instruktioner om at bevæge os hjemover, hvilket vi alle er glade for. Vi har haft en fornøjelig og varm tid på det sidste og har haft besøgende adskillige gange, men gæsterne opførte sig rimeligt godt hos os.

Well Knudsen, vi kan tale mere om det, når vi mødes hjemme, vor førstemand har forpligtelser derhjemme. Hilsner til dem på konsulatet i Sydney og til slut, god vind gamle dreng.

De bedste hilsner
Hans Andersen

Imidlertid var Holger Klinkby Knudsen i mellemtiden kommet under alvorlig mistanke for spionage. Som omtalt tidligere var Knudsens baggrund og loyalitetsforhold fra starten blevet betragtet med stor skepsis, og der forelå beslutning om, at det af sikkerhedshensyn ikke skulle tillades Knudsen at forlade Australien, før krigen var forbi. Denne beslutning kendte Knudsen formentlig ikke noget til, så da han i foråret 1943 søgte transitvisum til USA med henblik på at rejse til Sverige for at tiltræde et job på et svensk skibsværft, begyndte den australske sikkerhedstjeneste igen for alvor at interessere sig for ham.

I mellemtiden var det den 1. februar 1943 lykkedes Knudsen at få et job i firmaet Le Tourneau (Aust) Pty. Ltd. i Sydney, tilsyneladende uden den australske sikkerhedstjenestes vidende. Firmaet fremstillede bulldozere, kraner og andet materiel til brug for skovrydning og konstruktion af veje og startbaner i mindre lufthavne, og stort set hele produktionen blev afsat til det australske forsvar. Knudsen blev ansat i tegnestuen, hvor han hurtigt blev betragtet som en meget dygtig specialist inden for indsamling og anvendelse af matematiske data til brug for produktion af nyt materiel og videreudvikling af eksisterende typer. Via sit arbejde havde Knudsen således fået et vist kendskab til militære forhold, og da dette gik op for den australske sikkerhedstjeneste, kom han under intens overvågning. Foruden skygning og aflytning af telefonsamtaler indebar dette også, at hans post uden hans vidende blev åbnet og læst, inden han fik den udleveret.

Midt i dette efterforskningsarbejde dukker der så et lidt kryptisk formuleret brev op fra Haise, der tilsyneladende var, eller i hvert fald for ganske nylig havde været tilbage i Australien, som han i henhold til sikkerhedstjenestens opfattelse aldrig skulle have haft lov til at forlade.

Nu begyndte alarmklokkerne for alvor at ringe hos sikkerhedstjenesten, og efterretningsfolkene påbegyndte straks en nærmere undersøgelse af sagen. De fandt ret hurtigt ud af, at Haise havde forladt Australien om bord i S/S "Vito", og der blev med det samme indledt undersøgelser for at finde ud af, hvor dette skib befandt sig. Det stod også ret hurtigt klart, at Haises brev ikke var blevet afsendt fra Townsville, hvor det angiveligt var skrevet, men fra en postkasse på en gade i Brisbane. Dette blev tolket som et forsøg fra Haises side på at omgå den censur, der var pålagt al post fra søfolk på besøgende skibe. Hermed blev mistanken om Haises mulige medvirken til spionage for alvor vakt, og efterretningstjenesten indledte en veritabel klapjagt for at finde ud af, hvor han befandt sig. Dette indebar blandt andet, at der blev sendt hemmeligt stemplede meddelelser af sted til samtlige havnemyndigheder i Australien med pålæg om straks at gennemgå besætningslisterne for alle skibe, der enten var eller inden for de sidste par måneder havde været i havn. Det gav anledning til en række pudsige forvekslinger af navne, men man blev relativt hurtigt klar over, at Haise var påmønstret "James M. Goodhue", der i mellemtiden var afsejlet fra Australien med destinationen anført som "Pacific Islands og videre".

I mellemtiden blev der brugt en del tid på at granske ordlyden i Haises brev. De australske arkiver vidner om, at sikkerhedstjenesten kort forinden havde afsløret en spionageorganisation, hvor søfolk blev benyttet som kurerer for meddelelser til og fra personer, der arbejdede som hemmelige agenter for tyskerne i Australien. For sikkerhedstjenesten var det derfor oplagt at antage, at Haise muligvis indtog denne rolle og at brevet kunne indeholde kodede informationer eller instruktioner til Knudsen. Med "besøgende" har Haise

uden tvivl hentydet til japanske luftanreb, men efterretningstjenesten udelod ikke, at det også kunne betyde, at han var blevet opsøgt af en tysk agent. Referencen til "førstemanden derhjemme" (i det tysk besatte Danmark ?) blev også fundet meget mistænkelig, og den tilsyneladende ret uskyldige hilsen til folkene på det danske konsulatet gav faktisk anledning til, at den danske konsul og hans personale blev udsat for en nærmere investigering af den australske efterretningstjeneste.

Alt i alt var den australske efterretningstjeneste meget interesseret i at få talt med Haise om disse ting. Alle australske efterretningsofficerer på Stillehavsøerne blev derfor instrueret om at holde øje med og straks indrapportere, hvis "James M. Goodhue" skulle vise sig. Samtidig blev der via den australske ambassade i USA sendt en anmodning til FBI om at foretage en afhøring af Haise, når/hvis han igen skulle komme til USA.

Straks fra "James M Goodhue"s ankomst den 3. december blev Haise derfor sat under skarp overvågning, og en række af skibets besætningsmedlemmer blev i al hemmelighed interviewet og udspurgt af FBI om hans gøren og laden under rejsen. Det samme gjaldt en unavngiven person af dansk afstamning, som Haise tilfældigvis traf på kajen i San Francisco og senere inviterede om bord og kom temmelig meget i snak med; formentlig arrangeret af FBI.

Alt dette skete uden Haise's viden, men allerede ved ankomsten havde toldvæsenet gjort ekstra meget ud af gennemsøgningen af hans kammer og undersøgelse af hans personlige ejendele. Der var formentlig FBI agenter blandt de toldere, der kom om bord, for de beslaglagde blandt andet Haises adressebog, så han var klar over, at tiden nok var kommet, hvor der skulle svares på nogle spørgsmål omkring opholdet i Japan og måden, hvorpå han var kommet afsted derfra og i første omgang var kommet til USA. Haise troede i hvert fald, at det var dette, myndighederne interesserede sig for, og han havde formentlig ingen anelse om, at der kunne ligge noget helt andet bag deres interesse for ham. Dette var i hvert fald, hvad Haise senere gav udtryk for, og han fortalte også, at han straks besluttede, som han også havde gjort i Australien, at holde sig strengt til fakta og sandhed og ikke forsøge at "pynte" på noget i forløbet. Han mente i øvrigt ikke, at han havde grund til at skjule noget som helst omkring tiden i Japan og beslutningen om at tage derfra.

FBI's skjulte overvågning og skygning af Haise stod på i små to uger, hvor de noterede sig alle hans bevægelser og kontakter under landgang fra skibet. Det omfattede blandt andet besøg på det danske konsulat og hos Oline og Walther, der således også kom i FBI's søgelys for en kort periode. Der er dog ingen indikation af, at FBI's undersøgelser af dem gav anledning til sikkerhedsmæssige bekymringer.

Den 16. december 1943 skred FBI så endelig til direkte afhøring af Haise. Lige som australierne havde været det, var Amerikanerne bestemt også interesserede i at høre noget om forholdene i Japan og omstændigheder omkring "Ramses"s rejse, men som vi nu ved fra arkiverne, forsøgte FBI altså også at opnå afklaring af en helt anden sag. Det sidste kendte Haise ikke noget til. Han har i hvert fald aldrig omtalt det, hvorimod han gav nogle meget levende beskrivelser af FBI's afhøringsmetoder. En god del af "samtalerne" fandt nemlig sted på diverse bar'er og natklubber. Formålet var selvfølgelig, at Haise skulle få tungen på gled, efterhånden som den ene drink fulgte den anden, og det hele foregik på FBI's regning. Når det nu skulle være, var det jo alt i alt en ganske fornøjelig måde at blive afhørt på, og efter en 6 måneders rundrejse var Haise da også klar til at tage godt fra. FBI folkene skulle jo senere kunne aflægge rapport, så der måtte afløsning til i flere omgange før Haise blev så træt, at han stærkt beruset måtte lægges til køjs. Det skete på et hotelværelse, der ligeledes var arrangeret og betalt af FBI og uden tvivl også blev aflyttet. Under alle omstændigheder blev Haise flere gange vækket ved, at der blev talt eller råbt til ham på tysk, som han i øvrigt ikke forstod meget af.

FBI's forsøg på at få ham til at svare på tysk har derfor næppe givet meget resultat, og tilsyneladende har Haise heller ikke røbet andre ting, som ikke tidligere var kommet frem, for efter et par dage blev afhøringerne indstillet. Efter et par døgn med stribevis af gratis drinks på nogle af de førende steder i San Franciscos natteliv kunne Haise således i lettere 'kvæstet' tilstand genoptage sit arbejde om bord. Bortset fra de ubehagelige vækninger om natten var det alt i alt en episode, som Haise så tilbage på med stor fornøjelse.

Afregning for rejsen.

Haise blev formelt afregnet "James M. Goodhue" den 4. december, og en efterladt kvittering vidner om, at han allerede den 6. december 1943 overdrager US$ 3.500,00 til det danske konsulat i San Francisco til foreløbig opbevaring. Desuden indbetaler han US$ 100,00, som konsulatet var behjælpelig med at sende til Erik Nyholm i New York. Uden tvivl penge, som Haise havde lånt af Nyholm, da de først ankom til San Francisco i maj 1943.

Efter godt 6 måneder om bord er der vel næppe tvivl om, at Haise har beholdt lidt penge på lommen til brug under afvikling af nogle formentlig velfortjente fridage under land. Alligevel havde han altså etableret en opsparing på US$ 3.600,00, der efter dansk målestok var et ganske betydeligt beløb. Dette rejser naturligt spørgsmålet om, hvad en overstyrmand tjente i amerikanske skibe under krigen.

Aflønningsforhold

Som det fremgår af Haises ansættelsesbrev kneb det gevaldigt for US Maritime Commission at skaffe kvalificerede søfolk til den store mængde fragt-

skibe, der i hurtig rækkefølge blev bygget og sat i fart i løbet af krigen. De amerikanske væbnede styrker aftog mange af de våbenføre mænd, så handelsflåden måtte ty til midler, der appellerede til frivillig tjeneste; blandt andet fra en lang række tidligere søfolk, der ellers var gået i land. Problemet var reelt og meget presserende, og mange midler blev taget i brug; blandt andet tilbud om ekspresuddannelse til skibsofficer. Den af mange navigatører så velkendte H.O. 249 var blot ét af de produkter, der blev udviklet til dette formål. Men også afgiftsfri køb af biler, både og huse m.v. var blandt de tilbud, som blev brugt i bestræbelserne på at få bemandet de skibe, der var så vigtige for at få forsyninger frem til de væbnede styrker, men som også i stor stil blev udsat for angreb fra både fly og flådestyrker. Aflønningen var selvfølgelig en vigtig faktor, og der er ingen tvivl om, at der i sammenligning med danske forhold blev betalt høje lønninger og tillæg i amerikanske skibe. Det er dog værd at bemærke, at søfolkene kun blev aflønnet for aktuel tjeneste om bord. Optjeningen skulle således også dække afholdelse af efterfølgende ferie og frihed i land.

Haise's efterladte papirer inkluderer en håndskreven opgørelse for den netop overståede rejse med S/S "James M. Goodhue". Der er formentlig tale om et foreløbigt udkast til brug for den endelige hyreafregning, men den giver et meget godt billede af aflønningsforholdene. Opgørelsen for denne første udmønstring, der varede 6 måneder og 11 dage, kan sammenfattes som følger:

	US$	US$
Hyre – 24/05/43- 04/12/43 (US$ 256,25/mdr.)		1.631,46
Krigstillæg – 31/05/43-03/12/43		1.563,12
Explosive Bonus – (i 2 måneder og 18 dage)		79,95
Area Bonus – 79 dage		395,00
Attack Bonus (Buna, 22/09/43-15/10/43)		125,00
Indtjening i alt:		3.794,53
Optaget kontant under rejsen	256,00	
Slopkiste	44,60	
Social Security Tax	41,00	
		341,60
Netto til udbetaling:		3.452,93

Hyren

I 1943 stod en amerikansk dollar i ca. 4,75 kroner. Haise optjente altså en grundhyre på ca. 1.217,19 om måneden. Ved afmønstringen fra "Nordbo" i juli 1942 udgjorde grundhyren for en 1' Styrmand i et dansk skib af tilsvarende størrelse kr. 450,00 per måned.

Krigsrisikotillæg (War Risk Bonus eller Sea Bonus)

Dette tillæg var reelt et søtillæg, der med varierende takster afhængig af trusselsbilledet blev betalt fra afgang San Francisco og indtil skibet igen anløb San Francisco. I 1943 blev tillægget beregnet med følgende takster:

- 33,33% af hyren: Fra San Francisco til passage af 136° W længde (ca. 4 døgns sejlads)
- 66,66% af hyren: Fra 136° W til 180° W (ca. 10 dages sejlads afhængig af destination)
- 100,00% af hyren: Vest for 180° W

Area Bonus

Denne bonus, der udgjorde US$ 5,00 per dag for alle om bord uanset rang og stilling, kom til udbetaling, når skibet befandt sig i den egentlige krigszone i Stillehavet; defineret som området vest for 180° W og nord for 20° sydlig bredde.

Explosive Bonus

Denne bonus kom til udbetaling i de perioder, hvor skibet havde ammunition og andre eksplosiver om bord som last. For officerer udgjorde bonusen 10% af hyren, pro rata. Den meninge besætning fik udbetalt et fast beløb på US$ 10,00 per måned, pro rata.

Attack Bonus

Denne bonus kom tilsyneladende til udbetaling i perioder, hvor skibet var direkte udsat for fjendtlige angreb. Den nøjagtige beregning fremgår ikke af afregningen, men vi ved fra Haises papirer, at der under opholdet i Buna i New Guinea stort set dagligt var japanske luftangreb på stedet.

Social Security Tax

Som alle andre om bord var Haise tilmeldt det sociale system i USA, med Social Security Number 553-34-9706. Han betalte derfor også bidrag, der blev beregnet som 1% af bruttoindtjeningen tillagt et beregningsgrundlag på US$ 1,60 per hyredag for officerer og US$ 1,20 per dag for menige.

Opgørelsen medtager ikke de mindre standardtillæg, der også blev betalt til søfolkene; blandt andet US$ 2,00 per uge som kompensation for brug af eget linned. Af én eller anden grund medtager opgørelsen heller ikke den overtid, som Haise uden tvivl har optjent på rejsen. Senere opgørelser, for eksempel for rejse nr. 4, der varede 5 måneder og 15 dage, udviser således en overtidsbetaling på US$ 550,00, eller ca. 39% af den optjente hyre for denne rejse. Overtidsbetalingen udgjorde US$ 1,25 per time.

2. Rejse

Den 15. december 1943 blev Haise igen formelt påmønstret S/S "James M Goodhue"; stadig i stillingen som "Chief Officer (Acting)". Dagen efter,

den 16. december, vidner en kvittering om, at det danske konsulat på denne dato har indsat US$ 3.500,00 på en konto oprettet for Haise i The Seaman's Bank for Savings i New York. Endelig vidner endnu en kvittering om, at Haise den 22. december indsatte yderligere US$ 100 på kontoen i Seaman's Bank. Samme dag får Haise tegnet en krigslivsforsikring, "Seaman's War Risk Policy", med Mrs. Edith Andersen of Hjerting, Denmark, udpeget som modtager af eventuelle udbetalinger under forsikringen.

Efter endt lastning afgik S/S "James M. Goodhue" den 23. december 1943 fra San Francisco, og FBI kunne dermed afslutte sagen om Haise. Den resulterede i en efterretningsrapport på knap 11 tæt skrevne sider, som straks blev sendt videre til den australske sikkerhedstjeneste. Rapporten drager ingen konklusioner, men refererer samtlige afhøringer og FBI's egne observationer. Et gennemgående tema i alle afhøringerne er spørgsmål fra FBI omkring Haises indstilling til de krigsførende parter, hvordan han har udtalt sig om dem, specielt om tyskerne, og hvem han eventuelt har kontaktet under rejsen, eller er blevet kontaktet af. Specielt den unavngivne dansker, som Haise traf på kajen i San Francisco, havde stillet Haise ret mange spørgsmål om dette, hvilket nok bestyrker mistanken om, at han var "plantet" på kajen af FBI.

Samtlige udsagn vidner imidlertid om, at Haise bestemt ikke havde meget til overs for Hitler og hans herrefolk, men han var naturligt nok bekymret for, hvordan det gik med familien hjemme i det tysk besatte Danmark. Netop af frygt for tyske repressalier mod familien havde Haise helt bevidst undladt at forsøge at meddele Edith, at han var kommet til USA og nu sejlede med et amerikansk skib. Edith var jo klar over, at han var kommet velbeholden til Australien, og Haise fandt det bedst, at man derhjemme troede, at han stadig befandt sig der.

I øvrigt tegner vidneudsagnene fra besætningsmedlemmerne et ganske interessant billede af Haise, der blev betegnet som en streng, men fair officer, der krævede arbejde og disciplin af besætningen; helt klart af den "gamle skole", men respekteret for sin indsats og faglige dygtighed, der generelt blev fundet at ligge langt over vanlig standard i amerikanske skibe. Han blev ligeledes fremhævet som den officer om bord, der udviste den største ro, omtanke og koldblodighed, når skibet kom under fjendtlige angreb.

FBI's rapport blev som nævnt sendt til den australske sikkerhedstjeneste, hvor den efter forskellige sagsbehandlinger var stærkt medvirkende til, at yderligere mistanke mod Haise blev droppet i løbet af sommeren 1944.

"James M. Goodhue"s rejse gik denne gang direkte til Milne Bay i New Guinea, hvortil skibet ankom den 21. januar 1944 efter næsten en måneds sørejse. I mellemtiden havde allierede styrker den 20. november 1943 indtaget øerne Makin og Tarawa i Gilbert øgruppen, og den 26. december 1943

havde de med landgangen på Cape Glouchester indledt et massivt angreb på øen New Britain i New Guinea, hvor japanerne havde én af deres vigtigste baser, nemlig i havnebyen Rabaul. Herfra kunne de gennemføre luftangreb på stort set alle havne i New Guinea.

Afsejling fra Milne Bay fandt sted den 5. februar, hvorefter der blev losset på en række pladser på nordkysten af New Guinea, nemlig Buna, Lae, Langemark Bay og Finschhafen. Derfra tilbage langs kysten for lastning af returgods i Langemark Bay, Buna og endelig Milne Bay. Under opholdet i Milne Bay gennemførte landbaserede og hangarskibsbaserede amerikanske fly den 20. februar massive angreb på Rabaul, hvorved denne vigtige japanske base blev tilintetgjort. "James M. Goodhue" afsejlede fra Milne Bay den 22. februar direkte tilbage til San Francisco med ankomst den 24. marts 1944.

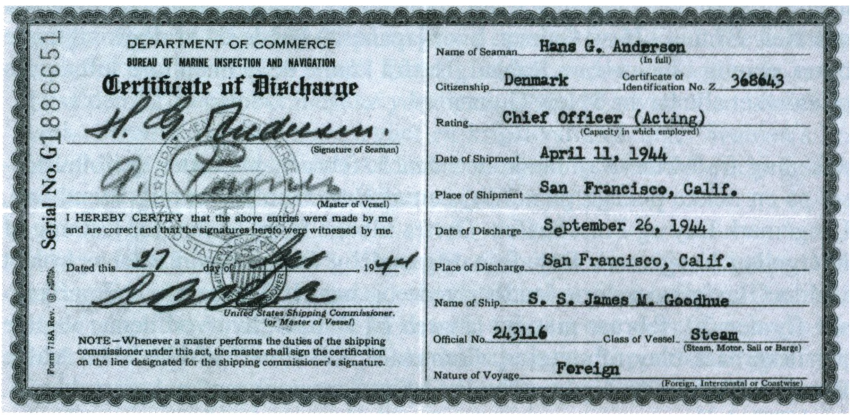
Haise blev formelt afmønstret den 25. marts, og igen var der penge på bogen, idet han den 28. marts indbetaler US$ 1.700,00 til foreløbig opbevaring på det danske konsulat i San Francisco. En skatteopgørelse viser, at Haise på de to rundrejser i perioden 24. maj 1943 til 10. april 1944 alene i grundhyre havde optjent US$ 6.166,57 og heraf betalte indkomstskat med US$ 249,10. Desuden betalte han Social Security Tax med US$ 66,76. De forskellige bonuser har tilsyneladende været skattefrie.

3. Rejse

Haise påmønstrer formelt igen "James M Goodhue" den 11. april 1944. Skibet afgår fra San Francisco den 22. april, samme dag som allierede styrker invaderer Aitape og Hollandia, det nuværende Jayapura, på nordkysten af New Guinea. Igen går rejsen direkte til Milne Bay i New Guinea med ankomst den 20. maj 1944. Herefter går rejsen videre langs nordkysten af New Guinea til Oro Bay, Langemark Bay og op til det nyligt erobrede Aitape, hvor det bliver til et ophold på godt en måned. Den 7. august påbegyndes hjemrejsen, der går via Langemark Bay og Milne Bay, hvorfra "James M Goodhue" afgår den 14. august til Pearl Harbour på Hawai, der anløbes 2. september. Efter 10 dages ophold her går rejsen videre det sidste stykke til San Francisco med ankomst 25. september 1944.

Haise blev afmønstret den 26. september 1944. Afregningen for denne rejse, der varede ca. 5,5 måneder, beløb sig til US$ 3.352,93, hvoraf US$ 3.000,00 den 28. september blev deponeret hos det danske konsulat i San Francisco.

"James M. Goodhue" afsejlede fra San Francisco den 10. oktober på en ny rejse til "SW Pacific", men det blev denne gang uden Haise. Efter 3 rundrejser og godt 16 måneder om bord blev Haise nemlig sendt på to efteruddannelseskurser. Det første var et 2 ugers kursus hos Sperry Gyroscope Company Inc., hvor Haise lærte om "*the fundamental principles of the gyroscope and their practical application to the gyro compass, also the routine care*



Serial No. G1886651

DEPARTMENT OF COMMERCE
BUREAU OF MARINE INSPECTION AND NAVIGATION

Certificate of Discharge

H. G. Andersen
(Signature of Seaman)

A. Farmer
(Master of Vessel)

I HEREBY CERTIFY that the above entries were made by me and are correct and that the signatures hereto were witnessed by me.

Dated this 27 day of September 1944

United States Shipping Commissioner.
(or Master of Vessel)

NOTE—Whenever a master performs the duties of the shipping commissioner under this act, the master shall sign the certification on the line designated for the shipping commissioner's signature.

Form 716A Rev. @ 4-25

Name of Seaman Hans G. Andersen (In full)
Citizenship Denmark Certificate of Identification No. Z 368643
Rating Chief Officer (Acting) (Capacity in which employed)
Date of Shipment April 11, 1944
Place of Shipment San Francisco, Calif.
Date of Discharge September 26, 1944
Place of Discharge San Francisco, Calif.
Name of Ship S. S. James M. Goodhue
Official No. 243116 Class of Vessel Steam (Steam, Motor, Sail or Barge)
Nature of Voyage Foreign (Foreign, Intercoastal or Coastwise)

Cerificate of Discharge fra SS "James M. Goodhue", 26. September 1944

and adjustments necessary to the operation of a gyro compass equipment". Eksamensbeviset blev udstedt den 19. oktober 1944. I umiddelbar forlængelse heraf deltog Haise i et kursus i "Wartime Merchant Ship Communications" omfattende læsning af flagsignaler, semaphore og signalering med signallampe. Kursusbevis for dette blev udstedt den 25. oktober 1944; i øvrigt samme dag som japanerne for første gang gennemførte et såkaldt Kamikaze selvmordsangreb med fly mod amerikanske krigsskibe i Leyte Gulf på Phillipinerne.

NAVPERS - 1999

UNITED STATES NAVY DEPARTMENT

Certificate of Proficiency
Wartime Merchant Ship Communications

This is to certify that H. G. Andersen (NAME AND GRADE) Chief Mate
HAS SATISFACTORILY DEMONSTRATED HIS KNOWLEDGE OF WARTIME MERCHANT SHIP COMMUNICATIONS AT
Wartime Merchant Ship Communications School, San Francisco, California. (NAME OF SCHOOL)
HIS PROFICIENCY IN SIGNALING AT THIS TIME IS AS FOLLOWS: Not examined.
Reading Hoists: XXX (RATING) Semaphore: XXX (WORDS PER MINUTE) Flashing Light: XXX (WORDS PER MINUTE)
ISSUED AT San Francisco, Calif. THIS 25 DAY OF October 194 4
(SIGNATURE OF CERTIFICATE HOLDER)
CERTIFICATE SERIAL NUMBER 17375
CERTIFYING OFFICER (NAME AND RANK)
Wm. Perry Watson Lt.(jg), USNR
Officer in charge
(POSITION HELD BY CERTIFYING OFFICER)

Certificate of Proficiency, Wartime Merchant Ship Communications, 25. Oktober 1944

S/S "Amy Lowell"

Haises næste hyre blev som overstyrmand i Liberty skibet S/S "Amy Lowell", der var et lidt yngre søsterskib til "James M. Goodhue" og i øvrigt også bygget på samme værft med byggenummer 734. Kølen var blevet strakt på byggebedding nr. 6 den 28. februar 1943, søsætningen fandt sted den 27. marts, og skibet blev afleveret til War Shipping Administration den 10. april 1943; i alt en byggetid på 42 dage. Efter afleveringen blev skibet overdraget til administration hos rederiet Seas Shipping Company, Inc. i New York som generalagent for War Shipping Administration.

Da Haise mønstrede om bord den 29. november 1944 havde skibet gennemført i alt 5 rejser; 3 ture med forsyninger til Hawaii og 2 rundrejser til krigsskuepladserne i det sydvestlige Stillehav. "Amy Lowell" var ankommet til San Francisco den 23. november og lå nu under indlastning til rejse nr. 6, der igen skulle gå til krigsområderne. Agent i San Francisco for Seas Shipping var firmaet Williams, Dimond & Co. Kaptajnen om bord var den amerikanske skibsfører Johannes Bryde.

Foruden lastning blev der også foretaget en del reparationer om bord. Der blev blandt andet installeret en ny radiostation, og så foregik der noget meget hemmelighedsfuldt på broen. Hvad dette var, fandt Haise ud af, da kaptajn Bryde og han selv efter et kort, men intensivt og meget hemmelighedsfuldt kursus på en flådebase vendte tilbage om bord. Der var blevet installeret radar i "Amy Lowell", og det var netop et radarkursus, de to officerer havde været på. Radaren var monteret i et nybygget aflukke på broen, som kun kaptajn og Chief Officer fik udleveret nøgle til, og den skulle altid bæres i en snor om halsen.

Afsejling fandt sted den 14. december 1944, og første anløbshavn var øen Manus på nordkysten af New Guinea, der blev anløbet den 7. januar 1945. Efter 2 dages ophold gik turen videre til Hollandia, hvor skibet lå i 9 dage inden det med konvoy GI4 blev sendt videre op til Phillipinerne; nemlig til Leyte, der i slutningen af oktober 1944 var blevet invaderet og efterfølgende indtaget af amerikanske tropper. Til gennemførelse af denne operation havde amerikanske handelsskibe sejlet ca. 30.000 tropper og 500.000 tons forsyninger frem til invasionsområderne. Og de havde nedskudt mindst 107 japanske fly under de næsten uophørlige japanske luftangreb, hvoraf mange var Kamikaze angreb.

"Amy Lowell" ankom den 25. januar med yderligere forsyninger og blev liggende i Leyte helt frem til den 7. marts. I mellemtiden havde amerikanske tropper i december 1944 indtaget øen Mindoro syd for hovedstaden Manila. Også her havde fragtskibene spillet en gørende rolle, og igen havde de japanske Kamikaze angreb forvoldt store tab. To Libertyskibe, S/S "John Bur-

ke" og S/S "Lewis E. Dyke", begge lastet med ammunition, sprang i luften, hvorved alle 139 ombordværende besætningsmedlemmer og kanonskytter blev dræbt. Et andet skib, S/S "Francisco Morazon" opbrugte 10 tons ammunition til afværgelse af luftangreb. Det blev senere opgjort, at invasionen af Mindoro rent faktisk havde kostet flere søfolk end soldater livet.

Den 9. januar var amerikanske styrker gået i land i Lingayen Gulf på øen Luzon nord for Manila. Det egentlige amerikanske angreb på de japanske styrker i Manila blev sat ind medens "Amy Lowell" lå i Leyte, nemlig den 3. februar 1944. Japanske ubåde var meget aktive i farvandene omkring Philippinerne, og det er muligvis grunden til "Amy Lowell"s ret lange ophold i Leyte, der til stadighed blev udsat for japanske flyangreb. Hvorom alting er, så afgik skibet den 7. marts 1944 med en konvoy, der den 13. marts nåede velbeholdent frem til Hollandia i New Guinea. Herfra videre til Lae for lastning og straks tilbage til Hollandia, hvorfra "Amy Lowell" afgik den 27. marts med konvoy GI18 tilbage til Leyte og videre op til Manila, der i mellemtiden var blevet befriet af allierede styrker. 16. april afgår "Amy Lowell" med konvoy NLY48 tilbage til Leyte og herfra, den 20. april, med konvoy IG18 tilbage til Hollandia. "Amy Lowell" ankom den 27. april, men blev allerede samme dag sendt videre på en lidt mere fredelig rundrejse, der kom til at bringe skibet til Port Moresby (2.-3. maj) og Darwin i Australien (6.-17. maj).

Det var således på rejsen fra Port Moresby gennem Torres Strait til Darwin, at Haise har fået meldingen om den tyske kapitulation og Danmarks's befrielse. Og Edith's private brevsamling viser, at dette er korrekt. Haise's første livstegn til hans hustru siden afrejsen fra Australien i april 1943 er dateret "At Sea (I søen) May 1945", og det er efter ordlyden at dømme skrevet den 5. maj. Af hensyn til den allierede postcensorering (al privat post skulle gennemlæses af postcensorer inden afsendelse) skriver Haise på engelsk, og da det af sikkerhedsmæssige grunde var strengt forbudt at nævne navne og lokaliteter i privat post, gør han sig nogen anstrengelser for at prøve at forklare Edith, hvor i verden, han befinder sig. Han nævner, at han netop på denne dag, hvor muligheden for at vende hjem nu langt om længe er opstået, stort set er så langt væk fra Danmark, som man kan komme. Han nævner herefter skuespillet "Barken Margrethe" og oplyser, at han netop nu sejler i det samme farvand, som dette fine skib gør i stykkets handling. Edith har næppe været i tvivl om, at det var Torresstrædet nord for Australien, der var tale om.

Fra Darwin skrev Haise yderligere et par meget personlige breve til sin hustru og søn, men der begyndte også at komme anmodninger om praktiske oplysninger hjemmefra.

I Darwin laster "Amy Lowell" forsyninger til de amerikanske styrker i Philippinerne. Desuden skal der medtages tropper, som bliver indlogeret på

mellemdækket i luge 1 og luge 3. Kaptajnen udskriver i den anledning følgende instruks til chefen for tropperne:

Proviant og vand skal bevogtes - Ferskvand må kun afhentes fra fontainen på fordækket
Til vagter i sidegange på hoveddækket: Intet unødigt ophold af soldater
Brandvagter på mellemdækkene i luge #1 og #3:
Rygning ikke tilladt på noget tidspunkt
Bevogtning af saltvandsarrangementer og latriner og rengøring af samme
Forbudte områder:
Alle dækshuse
Området foran luge #1
Området agten for luge #5
Rygning: Rygning tilladt i dagslys; kun på åbent dæk; aldrig over åbne luger
Mørklægning – og ophævelse af samme – annonceres fra broen
Alarmklokker – I tilfælde af angreb, alle tropper under dæk (#1 og #3 mellemdæk)
Ved brandøvelse – Alle tropper skal være på fordækket og assistere ved øvelsen som beordret
Ved bådøvelse: Tropperne stiller op på begge sider af fordækket iført redningsvest (Redningsvest skal bæres konstant)
Renlighed: Rengøring af fordæk og mellemdæk #1 og #3 og latriner foretages af tropperne
Affald – Ingen genstande må smides ud over siden på noget tidspunkt. Affald skal indsamles og må kun smides over bord efter ordre fra broen.

"Amy Lowell" afsejler fra Darwin den 17. maj 1945. Rejsen går via Port Moresby, der anløbes den 22.-23. maj, før skibet den 28. maj er tilbage i Hollandia i New Guinea. Undervejs på turen var kaptajn Bryde's helbred blevet dårligt, og efter en lægeundersøgelse beordrede den stedlige militære læge sygeafmønstring og indlæggelse på militærhospitalet i Hollandia. Dette blev anmeldt til den stedlige repræsentant for War Shipping Administration, der ikke kunne anvise en amerikansk statsborger med skibsførerbevis til skibet. I forbindelse med sygeafmønstringen udfyldte kaptajn Bryde derfor følgende formular (NAVCG 2633), der blev forelagt den stedlige kommandant for U.S. Coast Guard:

Til United States Coast Guard

Anmodning om dispensation under Navigation og Skibsinspektion Circulære No. 37

Skibet navn og nationalitet: AMY LOWELL (American)
Rederiets navn: Seas Shipping Company
Fastsat afgangstidspunkt: Ukendt
Skibets mission: Ukendt
Lov eller regel, der søges dispensation for: Title 46, Section 222, U.S.C.A.
Periode for hvilken dispensation søges: Indtil skibet ankommer til U.S.A. eller indtil en certificeret amerikansk kaptajn er til rådighed
Hvordan den ansøgte dispensation vil påvirke sikkerheden for skibet og personerne om bord: Ingen indvirkning. Der er ingen kaptajner ledige i denne havn. Kaptajnen skal hospitalsindlægges. Overstyrmanden tager over som fungerende kaptajn
Årsag til at dispensation er nødvendig: Der er ingen certificeret amerikansk kaptajn til rådighed i denne havn. J. Bryde, nuværende kaptajn, skal hospitalsindlægges; Overstyrmand H.G. Andersen er i besiddelse af skibsførerbevis, men er ikke amerikansk statsborger.

Jeg attesterer herved, at ovennævnte dispensation efter min opfattelse er nødvendig for krigsindsatsen.

29 maj 1945 *J. Bryde, kaptajn, S.S. AMY LOWELL*

På bagsiden af formularen står følgende at læse:

Dispensationsordre under Navigation og Skibsinspektion Circulære No. 37
Dette bekræfter, at der i henhold til omstående ansøgning til nedennævnte skib er udstedt dispensation fra bestemmelserne i navigation og skibsinspektionsloven administreret af U.S. Coast Guard i den udstrækning, for den periode og på de betingelser, der herefter fastsættes:
Skibet navn og nationalitet: AMY LOWELL (American)
Lov eller regel efter hvilken der er givet dispensation: Title 46, Section 222, U.S.C.A.
Periode for hvilken der er givet dispensation: Indtil rejsens afslutning eller indtil en certificeret amerikansk kaptajn er til rådighed
Betingelser for dispensationen: Ingen
Tidsfrist for indsendelse af skriftlig ansøgning, hvor mundtligt ansøgning er blevet foretaget: Omgående

Hollandia, Hollandsk New Guinea *George E. McCarthy*
29 maj 1945 *Lt. Comdr., USCGR*

Med denne formalitet på plads var Haise nu ved lidt af et tilfælde blevet forfremmet til fungerende kaptajn på et tidspunkt, hvor skibet igen var på vej til de egentlige krigsområder omkring Philippinerne, hvor der stadig var voldsomme kampe på adskillige øer. Desuden havde japanerne allerede den 25. oktober 1944 påbegyndt de meget frygtede Kamikaze angreb på allierede skibe i Philippinsk farvand. Det blev senere anslået, at japanerne afsendte ca. 2257 fly på disse selvmordstogter.

Allerede den næste dag, den 30. maj 1945, afgik "Amy Lowell" fra Hollandia, men forinden havde Haise fået arrangeret, at hans tidligere 2' Styrmand, Russel D. Hanson, var blevet forfremmet til overstyrmand og den tidligere 3' Styrmand, Francis P. Haggerty, til 2' Styrmand. Der blev ligeledes påmønstret en ny 3' Styrmand og i øvrigt også en ny fyrbøder, en motormand og en medhjælper som erstatning for besætningsmedlemmer, der tidligere på rejsen var blevet sygeafmønstret; bl.a. i Port Moresby.

Der blev også tid til at skrive et kort brev til Edith og orientere om forfremmelsen. Haise skriver, at han ikke må opgive skibsnavnet, men at det har noget med poesi at gøre, og der er tilmed noget kvindeligt omkring det, så hvad mere kan en skipper forlange. ("Amy Lowell" var som alle andre Liberty skibe navngivet efter afdøde amerikanere, der på én eller anden måde havde gjort sig fordelagtigt bemærket. Amy Lowell var således en kvindelig forfatter og kritiker, der levede fra 1874-1925 og bl.a. fik Pulitzerprisen for sit værk "What's o'clock". James M. Goodhue havde i 1850'erne gjort sig bemærket som redaktør af avisen "Minnesota Pioneer").

Første lossehavn på Philippinerne var Subic Bay med ankomst den 7. juni. Den 9. juni gik rejsen videre med en konvoy til Lingayen Gulf, hvortil "Amy Lowell" ankom samme dag. Den 10. juni udsteder Haise følgende meddelelse til besætningen:

Under skibets ophold i Lingayen Gulf:
Handelsflådens personnel er under militær lovgivning
Ingen landlov
Ingen sejlads i små både (kano eller lystbåd) undtagen i dagtid og med tilladelse. På intet tidspunkt mere end 2 sømil fra skibet
Svømning fra skibssiden tilladt på egen risiko (Angreb af hajer er forekommet her)
Delvis mørklægning skal iagttages når skibet ikke losser (Rygning på dækket om natten er tilladt undtagen når der er varskoet klart skib)
Ingen civile tilladt om bord
Ingen indfødte både må komme langs siden

"Amy Lowell" blev liggende i Lingayen Gulf 12 dage. Haise benyttede blandt andet den lange liggetid til at lege lidt med en skrivemaskine og skri-

ve sit første maskinskrevne brev til Edith. Det er søndag eftermiddag, den 17. juni, det er tropisk varmt, og tiden falder ham helt klart lang, hvilket får ham til at filosofere lidt over, at danskere er som gråspurve. De findes overalt. Baggrunden var, at Haise et par dage i forvejen i embeds medfør havde været i land for at ordne forskellige ting. På det første amerikanske militærkontor han kommer ind på for at forelægge sit ærinde, var manden bag skrivebordet i starten ikke særligt imødekommende. Han havde mere travlt med at tale om egne problemer end at lytte til Haise. Samtalen foregik selvsagt på engelsk, som Haise efterhånden var blevet god til. Efter at have lyttet lidt til den måde, den anden behandlede sproget på, udbrød Haise på dansk: "*Du er da vist fra Nykøbing Falster ?*"

Manden måbede noget, men brød så ud i et stort grin og svarede: "*Det er sgu' rigtigt du*" – og så var isen ellers brudt. Haise fik løst sine problemer, og de fik en lang snak om Danmark – og om Carlsberg øl, som de helt klart begge savnede.

Det var mens Haise opholdt sig i Lingayen Gulf, at den japanske modstand på øen Mindanao den 18. juni endeligt var nedkæmpet. Den 21. juni afsejlede "Amy Lowell" til Manila med ankomst den 22. juni, samme dag som amerikanske styrker endeligt får nedkæmpet den sidste japanske modstand på øen Okinawa. Ved ankomsten til Manila den 22. juni udsteder Haise følgende instruks til besætningen:

Landlovstider med skibet til ankers: I dagslys 1200 til 1800 - Ved kaj: 1200 til 2300
Landlovspas påkrævet – Coast Guard pas og skibspas
Når skibets båd benyttes til landlovsgaster ligger den til ved Jones Bridge på Pasig River (Kom ikke for sent)
Landlov ophører 24 timer før afgang
Sidste check på prostituerede udviste 95% kønssygdom. Spedalskhed er også en kendt sygdom blandt dem (Sprutten er stadig dårlig)
Vand og mad bør kun indtages på steder, der er godkendt af hæren
Intet unødigt ophold på kajarealer
Ingen svømning fra skibssiden
Krejlerbåde må ikke komme langs siden
Dåser og andet flydende materiel må ikke smides over bord
Besætningen er hjertelig velkommen til at besøge U.S.S. Bataan Club, der ligger på hjørnet af F.B. Harrison og Williams Street, 3 miles syd for Pasig River

Opholdet i Manila kom til at vare til den 4. juli, hvor "Amy Lowell" afsejlede med konvoy LM6(7) til Tacloban på øen Leyte. I mellemtiden havde general MacArthur den 28. juni endeligt kunnet erklære, at de sidste japanske styrker på Philippinerne var blevet nedkæmpet. Den 5. juli 1945 blev det officielt erklæret, at Philippinerne var befriet fra den japanske besættelse.

"Amy Lowell" ankom til Tacloban den 7. juli. Opholdet varede til den 12. juli, og det blev til endnu et brev til Edith, hvori han blandt andet bad hende oplyse, hvad en øl – og et pund smør – mon kunne koste i Danmark nu om dage. Men han bad hende også om at finde ud af, hvordan man i Danmark rent skattemæssigt behandlede søfolk, der vendte hjem efter flere års krigssejlads; for eksempel ved en henvendelse til Styrmandsforeningen. Haise havde et par dage forinden talt med et par andre danske skibsofficerer, og samtalerne var meget naturligt gået på, hvordan det mon stod til hjemme i Danmark. Det vidste de nu ikke meget mere om, end Haise gjorde, og de var nok nærmest indstillet på at se tiden lidt an, inden de vendte hjem. Som mange andre havde de sparet noget op under krigen, og de ville gerne høre lidt om, hvordan dette blev håndteret i Danmark, inden de løb risikoen for at sætte de surt opsparede skillinger over styr.

Efter endnu et havneanløb på Philippinerne, fra den 17. til den 24. juli, fik "Amy Lowell" endelig ordre om at sætte kursen tilbage mod San Francisco for at hente yderligere forsyninger. På dette tidspunkt var de amerikanske styrker på Philippinerne i fuld gang med at forberede invasionen af det japanske fastland, Operation Downfall. Der blev gættet på, at operationen skulle løbe af stabelen i slutningen af oktober eller begyndelsen af november 1945, og til dette forehavende skulle der bruges enorme mængder af personnel og udrustning og dermed skibe.

Alene til invasionen af Okinawa havde skibene under næsten konstante flyangreb transporteret over 1 million tons forsyninger frem til invasionsområderne, og i øvrigt også mange af de 180.000 soldater, der deltog i operationen. Det skønnedes umiddelbart, at erobringen af Japan ville involvere 5 millioner personer fra de væbnede styrker og fra handelsflåden.

Stillehavskrigen havde indtil den 1. juli 1945 kostet amerikanerne ca. 300.000 dræbte og sårede. Det skønnedes, at Japan ville have rådighed over ca. 2 millioner soldater og 9000 fly til forsvaret af landet. På basis af erfaringerne fra de kostbare invasioner af Guadalcanal, Tarawa, Saipan, Iwo Jima og Okinawa blev det realistisk estimeret, at Operation Downfall ville resultere i yderligere ca. 1 million døde og sårede amerikanere.

"Amy Lowell"s rejse fra Philippinerne til San Francisco tog 29 døgn. 13 døgn efter afsejlingen fra Philippinerne, den 6. august, blev den første atombombe kastet over Hiroshima, og den næste fulgte 3 dage senere, den 9. august, over Nagasaki. Efter dette overgav Japan sig betingelsesløst den 14. august. Anden verdenskrig havde således været forbi i en god uges tid, da Haise med "Amy Lowell" sejlede under the Golden Gate Bridge og ankom til San Francisco den 22. august 1945.

Afmønstring og hjemrejse

Den uventet hurtige afslutning af Stillehavskrigen bevirkede en drastisk reduktion i behovet for tonnage, og det blev hurtigt klart, at "Amy Lowell" ikke skulle tilbage til de vante områder ved New Guinea og Philippinerne. Efter 11 dages afrigning i San Francisco afsejlede skibet den 2. september til Galveston på den amerikanske østkyst, men det blev uden Haise. Nu ville han nemlig hjem, men efter en rundrejse på godt 8 måneder fik han efter ankomsten til San Francisco en travl uge med losning og afrigning af skibet, afmønstring af besætningen samt overlevering til en ny kaptajn.

Der var også andre lyspunkter. Efter flere år uden normal kontakt ventede der nu også post fra Edith på konsulatet i San Francisco. Den 24. august sender Haise telegram til Hjerting: "*Ankommet San Francisco. Modtaget breve og kært billede af Oleboy. Fantastisk. Jeg er næsten hjemme. Ny adresse konsulatet New York. Kærligst Haise*"

Haises efterladte papirer vidner om, at alene hyreafregningerne for de 38 besætningsmedlemmer med indregning af samtlige bonuser og andre tillæg for hele rejsen var et ganske omfattende arbejde. Hertil kom opgørelse af skibets kasseregnskab med indregning af penge modtaget og udbetalt forskellige steder under rejsen, opgørelse over køb og salg af artikler fra den meget veludstyrede slopkiste samt opgørelser af diverse tillæg udbetalt til de i alt 27 medlemmer af Armed Guard, der havde medfulgt skibet på hele rejsen til betjening af skibets armering.

Kosten om bord blev stoppet dagen efter ankomst, den 23. august, og hele skibets besætning, incl. Haise, blev formelt beregnet hyre til og med den 24. august. Besætningen arbejdede herefter på dagløn med tillæg af kostpenge frem til den 27. august, hvor alle tilgodehavender blev udbetalt kontant. Haise var denne dag i land, hvor han på agentens kontor afhentede en pengesæk indeholdende i alt US$ 91.072,68 til udbetaling til besætningen.

Haises efterladte papirer giver mulighed for at sammenstykke hans egen afregning for rejsen, dels for perioden som overstyrmand og dels for tiden som kaptajn, hvor hans faste hyre steg betragteligt fra US$ 254,00 til US$ 415,00 per måned. Afregningen kan sammenfattes som vist på næste side.

Haise havde under rejsen optaget lidt kontanter og haft indkøb fra slopkisten, men på afregningsdagen den 27. august indbetaler han til det danske konsulat et beløb på US$ 7.000,00 til midlertidig opbevaring.

	US$
Overstyrmand:	
Hyre - 29/11/44-29/05/45 - 6 md 01 dg (US$ 254,00/måned)	1.532,47
Area Bonus – 33,33 % - 14/12/44 – 17/12/44	11,29
Area Bonus – 66,66% - 18/12/44 – 28/12/44	56,44
Area Bonus – 100% - 29/12/44 – 29/05/45	1.278,47
Area Bonus – US$ 5.00/dag - 29/12/44-29/05/45 - 152 dage	760,00
Explosive Bonus – 10% - 08/05/45-29/05/45	18,63
Overtid: 844 timer á $ 1,25	1.055,00
Arbejde med losning af ladning	37,50
Dagpenge i San Francisco – Dec 1944 (Kost og logi)	10,50
Som overstyrmand – 29/11/44-29/05/45 – I alt:	4.760,30
Kaptajn:	
Hyre: 30/05/45-24/08/45 - 2 md 26 dg (US$ 415,00/måned)	1.189,67
Area Bonus - 33,33% - 19/08/45-22/08/45 - 4 dg	18,44
Area Bonus - 66,66% - 07/08/45-18/08/45 - 13 dg	119,89
Area Bonus - 100% - 30/05/45-07/08/45 - 2 md 08 dg	940,67
Area Bonus – US$ 5,00/dag – 70 dage	350,00
Explosive Bonus - 10% - 30/05/45-23/07/45 - 1 md 24 dg	74,70
Kompensation for vask af linned: 29 uger á US$ 2,00	58,00
Som kaptajn - 30/05/45-24/08/45 - I alt:	2.751,37
Efter ankomst til San Francisco:	
Daglønshyre - 25/08/45-27/08/45 - 3 dage	41,50
Dagpenge (kost & logi) 23/08/45-27/08/45	17,50
	59,00
Samlet indtjening 29/11/44-27/08/45 – i alt:	7.570,67

Haise var dog endnu ikke helt færdig med "Amy Lowell", idet han den 28. og 29. august overleverer til den nye kaptajn, M. Hendrickson, der den 29. august 1945 behørigt kvitterer for modtagelse af følgende skibseffekter fra Haise:

1 stk. sekstant
1 stk. stadiameter
1 stk. kikkert
4 stk. revolvere
150 stk. ammunition til revolvere
2 stk. forseglede sæt ordrer til brug i tilfælde af at skibet skal forlades

Denne ekstra tjeneste afregnes med 2 dages hyre, US$ 27,67, samt dagpenge til dækning af kost og logi, US$ 12,00; i alt US$ 39,67, hvoraf der tilbageholdes Victory Tax med i alt US$ 7,46.

Den 31. august 1945 udsteder Williams, Diamond & Co. i San Francisco et brev, der i dansk oversættelse lyder som følger:

Til hvem det måtte vedkomme

Det attesteres herved at Captain Hans Andersen, indehaveren af dette brev, blev påmønstret som Overstyrmand om bord i Seas Shipping Co. Inc.'s SS AMY LOWELL den 29. november 1944, og som kaptajn den 30. maj 1945, i hvilken stilling han tjente indtil den 27. august 1945.

Vi vil gerne tilføje at kaptajn Andersens tjeneste om bord på enhver måde var højst tilfredsstillende.

Deres hengivne

United States of America
War Shipping Administration
Seas Shipping Co., Inc, General Agents
Williams, Diamond & Co., Agents

Hjemrejsen

Med dette i lommen kunne Haise begynde at koncentrere sig om den forestående hjemrejse, men først var der dog en række praktiske ting at ordne. Blandt andet skulle Haise meldes ud af den amerikanske officersforening, National Organisation of Masters, Mates & Pilots of America, som han var blevet medlem af i starten af 1944, og så skulle der selvfølgelig også holdes et større afskedsparty for Oline og Walther og deres børn.

Haise med kusine Oline i haven i San Francisco, 1945

Haise havde besluttet sig for at rejse hjem via New York, hvor han formentlig har regnet det for nemmest at få skibslejlighed til Europa. Togbilletten får han arrangeret til afrejse den 7. september om aftenen. Samme dag får Haise disponeret over sit midlertidige indestående hos det danske konsulat på US$ 7.000, hvoraf US$ 4.000 bliver indsat i Seamans Bank of Savings in New York, US$ 500,00 bliver gennem Udenrigsministeriet overført som "Sømænds Sparepenge" til Edith i Danmark, og endelig hæver Haise US$ 2.500 i kontanter til brug på hjemrejsen.

Om aftenen kl. 18.30 tegner Haise en rejseforsikring, og kl.19.30 afrejser han endelig fra Ferry Station i Oakland med Southern Pacific Lines' tog til Chicago. Turen tog små 3 døgn, og sovevogn på 2. klasse (underkøje) kostede US$ 14,03. I Chicago skulle der skiftes til toget til New York. Det afgik den 10. september og turen, denne gang i overkøje, kostede US$ 6,10.

Den 12. september kl. 5 eftermiddag sender Haise følgende telegram til Edith: "*Ankommet New York. Ingen ledig videretransport. Vil telegrafere ved afrejse. Kærlig hilsen til dig og Oleboy. Haise Andersen*"

Det skulle vise sig ganske vanskeligt at finde skibslejlighed til Europa, men endelig den 22. september får han hos Moore-McCormack Lines udstedt billet til S/S "Lynn Victory", der i starten af oktober skulle afgå fra Baltimore til Gøteborg. Den 4. oktober telegraferer Haise til Edith, at der nu er afrejse og at han forventer at ankomme til København den 17/10 med tog via Gøteborg. Dette kommer dog ikke til at holde stik, idet "Lynn Victory" bliver forsinket ved afgangen fra Baltimore, så Haise må endnu engang telegrafere, at ankomst København nu først kan forventes sidst på måneden.

Hjemkomst

Endelig, den 30. oktober 1945, efter en adskillelse på 5 år og 8 måneder, ankom Haise til København, hvor Edith og Ole stod klar til at modtage. Det eneste skår i gensynsglæden opstod, da Haise måtte konstatere, at en kuffert fyldt med gode sager fra USA var gået tabt under togrejsen fra Gøteborg til København.

Den lille familie samlet igen i København, den 30. oktober 1945

Edith og Haise blev nogle dage i København for at fejre genforeningen, men tilsyneladende også for at Haise kunne finde ud af, hvordan tingene forholdt sig for søfolk hjemvendt fra allieret krigstjeneste. I hvert fald går han allerede den 1. november til Styrmandsforeningen, hvor han blandt andet bliver orienteret om Lov Nr. 355 af 20. Juli 1945 om Hjemrejse og ferie m.m. for Søfarende. Loven var myntet på hjemvendte danske søfolk, der havde sejlet for de allierede eller på anden måde været til disposition for de De Forenede Nationers Krigsformål. Formålet var at yde ferieløn for den pågældende periode (2 dage for hver måned den søfarende havde været til tjeneste, dog ikke ud over 3 måneder) samt at godtgøre sømanden for hyre og dokumenterede rejseomkostninger i forbindelse med hjemrejsen til Danmark.

Med assistance fra Styrmandsforeningen fik Haise udfyldt ansøgningsformularen, der samme dag blev indsendt til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart. Fire måneder senere, den 2. marts 1946, modtog Haise ministeriets opgørelse, der tilkendte ham følgende beløb:

Ferieløn i alt	Kr. 2.385,53
Hyre under hjemrejse	Kr. 2.618,33 (54 dage)
Refusion af rejseudgifter	Kr. 2.110,17 (San Francisco til København)
I alt:	Kr. 7.114,03

Der blev lidt at holde ferie for, men der var dog også en regning, der skulle betales. Efter Haises afmønstring fra "Nordbo" havde Edith nemlig fra staten fået udbetalt et månedligt beløb på kr. 300,00 til underhold for Ole og hende selv. Beløbene var blevet ydet som lån, og med rentetilskrivning havde Edith og Haise nu en gæld til staten på ca. 12.000 kroner.

I arbejde igen

Efter den meget lange udeperiode er der ingen tvivl om, at Haise følte sig fortjent til en god lang ferie, og det blev det også til, men han skulle selvfølgelig også spekulere på, hvad fremtiden ville bringe. For Haise var det naturligt at forsøge at genoptage karrieren i D/S "Norden", som han da også kontaktede kort efter hjemkomsten. Ved brev af 7. februar 1946 meddeler "Norden" imidlertid, at der foreløbig ingen udsigt er til genantagelse i Selskabet, da alle stillinger som 1' Styrmand (Overstyrmand) er besat, og stillingen i rederiets næste nybygning ligeledes er besat. I brevet oplyses det endvidere, at m/s "Nordbo" krigsforliste på den første rejse under japansk flag, samt at kaptajn Andersen senere døde af nyrebetændelse under interneringen i Kobe. Med hensyn til resten af besætningen, der gik i land, da skibet blev overtaget af japanerne, havde rederiet selv på dette tidspunkt stadig ingen efterretning.

Haise har formentlig taget meldingen med sindsro. Der skulle holdes ferie og slappes af, og Haise og Edith skulle flytte ind i en ny lejlighed, der blev indrettet på 1' salen i Edith's forældres hus på Strandvejen i Hjerting. I marts 1946 det blev dog til godt 3 ugers udmønstring som fisker sammen med hans to brødre om bord på deres kutter "Hvide Sande"; formentlig for at afløse for en syg mand.

I september 1946 begyndte Haise for alvor at tænke på den fremtidige beskæftigelse, og han aflagde derfor et besøg på D/S "Norden"s kontor i København. Om ikke før gik det ved denne lejlighed op for Haise, at rederiets skibsinspektør bestemt ikke billigede, at han efter japanernes beslaglæggelse af m/s "Nordbo" havde forsøgt at komme hjem fra Japan med en tysk blokadebryder. Haise fik klart det indtryk, at der blev sået tvivl om hans politiske indstilling under krigen og om, hvorvidt han i Japan havde "arbejdet for rederiets Velfærd". Han rejste dog fra mødet med det indtryk, at hans genindtræden i rederiet var ønsket ved given lejlighed, idet han også var blevet orienteret om "eventuelle Vacancer indenfor overskuelig fremtid".

Dette gav Haise udtryk for i et brev, som han sendte til D/S "Norden" den 20. marts 1947. I de forløbne ca. 6 måneder havde han nemlig intet hørt fra rederiet, og da han tillige var bekendt med, at forskellige stillinger som 1' Styrmand var blevet besat i mellemtiden, endog af styrmænd uden forudgående tilknytning til rederiet, følte han sig forbigået. Haise afslutter brevet som følger: "*Jeg ønsker nu Rederiets Bestemmelse angående min eventuelle Ansættelse eller Udelukkelse tilsendt snarest, da jeg efter den lange ventetid igen trænger til at komme i Virksomhed – Med Agtelse*"

Svaret kom prompte. For den historiske interesse, det måtte have, gengives brevet af 24. marts 1947 fra Skibsinspektionen i Dampskibsselskabet "Norden" her i sin fulde ordlyd:

Herr Styrmand H.G. Andersen
Hjerting

Vi er i Besiddelse af Deres Brev af 20. ds. og beklager, at De ved Deres besøg paa Selskabets Kontor var af den Opfattelse, at Deres Genindtræden i Rederiet var ønsket ved given Lejlighed.

Fra vor Side synes vi ikke, der blev lagt Skjul paa, at Selskabet i høj Grad misbilligede, at de sammen med 2den Styrmand fra Nordbo tog Hyre fra Japan med en tysk Blokadebryder, medens Deres Fædreland var besat af Tyskerne. Det var denne Deres nationale Indstilling, der var paa Tale under Deres Besøg paa Kontoret og ikke Deres politiske Indstilling, idet vi ikke blander os i vore Funktionærers politiske Indstilling. Derimod interesserer vore Officerers nationale Indstilling os i høj Grad, ogsaa i Fremtiden, idet det jo ikke var umuligt, at Selskabet igen kunde komme til at opleve en Verdenskrig, og saa har det unægtelig meget stor Betydning, at Selskabets ledende Funktionærer er absolut nationale.

Med Højagtelse

Beskeden til Haise var jo klar nok, og rederiets indstilling til det nationale sindelag under krigen fremstår jo også meget tydeligt. Her godt 60 år senere kan rederiets holdning måske godt undre lidt, når det tages i betragtning, at man hos rederiet syntes at være vidende om, at kaptajn Andersen og den resterende del af besætningen endte i én af de notorisk berygtede japanske interneringslejre og, at kaptajnen faktisk døde under opholdet i lejren.

Med hensyn til M/S "Nordbo" syntes det klart, at D/S "Norden" modtog meddelelsen om skibets krigsforlis den 16. januar 1943 via Udenrigsministeriet og den 21. januar 1943 indsendte meddelelse om forliset til Sø- og Handelsretten i København. Der blev tilsyneladende ikke afholdt egentligt søforhør, men indberetningen gav anledning til, at rederiet fra Krigsforsikringen for danske Skibe fik udbetalt en erstatning på kr. 2.038.725. Efter krigen blev erstatningen til rederiet forøget ganske betragteligt, idet det danske udenrigsministerium over for Japan fremsatte krav om erstatning for de tab, som krigen havde påført danske selskaber samt danske personer og deres ejendele. D/S "Norden"s krav for brug af m/s "Nordbo" fra beslaglæggelsen den 13. juli 1943 til forliset den 25. september 1942, samt for tabet af skibet, beløb sig til kr. 8.355.570,88, incl. renter. Efter langvarige forhandlinger blev kravet reduceret noget, og det endte med, at rederiet, i 1961, fik udbe-

talt et beløb på kr. 5.028.015, men samtidig blev pålagt at refundere beløbet udbetalt fra krigsforsikringen i 1943.

Erstatningen udbetalt til rederiet under Krigsforsikringen i 1943 er lidt interessant af en anden grund, som det fremgår af det følgende. Haise reagerede nemlig prompte på brevet fra rederiet, idet han allerede den 28. marts 1947 skrev følgende til Skibsinspektionen:

Efter modtagelse af Rederiets Brev af 24de ds. maa jeg bemærke, at min Tillid til Sandhed og Retfærdighed igen har lidt et Nederlag.

Rederiets Definition af min nationale Holdning under Krigen er beklagelig, jeg selv har en god Samvittighed i saa Henseende og kan derfor ikke tænke mig, at dette er grunden til, at jeg bliver nægtet en Stilling indenfor Rederiet. Naar jeg tænker tilbage paa mit udførte Arbejde saavel i Rederiets som national Interesse ved m/s Nordbo's oplægning i Japan og min Sejlads derefter i de allieredes Tjeneste under den sidste Krig, forekommer det mig, at Rederiets Begrundelse for min Afskedigelse er malplaceret.

Forleden hørte jeg Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederiks Tale i anledning af Indsamlingen til "Hæder for den danske Sømandsstand", hvori blev nævnt at ogsaa de endnu levende Sømænd skulde tages i betragtning. Rederiets Indstilling i hvert fald i mit Tilfælde er jo knapt nok analog dermed. Enfin.

Angaaende det Tilgodehavende jeg har hos Rederiet, fremstaaende ved difference i Dyrtidstillæg i Tiden 1/3 1942 til 13/7 1942 og Krigstillæg i Tiden 7/12 1941 til 13/7 1942, venter jeg at høre nærmere.

Med Agtelse

Haise medsendte brevet sin egen opgørelse over den omtalte difference i dyrtidstillæg, i alt kr. 79,80, samt hans egen beregning af krigstillæg (90% af hyren) med virkning fra Japan's indtræden i krigen den 7/12 1941 og frem til afmønstringen den 13/7 1942; i alt kr. 3.110,25.

Med brev af 1. april 1947 besvarede D/S "Norden" dette med følgende:

Med Henvisning til Slutbemærkningen i Deres Skrivelse af 28' Marts til vor Skibsinspektion meddeler vi Dem herved, at da vi stadig savner Regnskaberne fra den afdøde Fører af m.s. "Nordbo", vil vi gerne have tilsendt en Kopi af deres Afregning for deraf at kunne se, hvorledes Dyrtidstillæget er beregnet.

Med hensyn til Krigstillæg blev der d. 22' April 1940 truffet Overenskomst mellem Dansk Dampskibsrederiforening og bl.a. Dansk Styrmandsforening

hvorefter Krigstillæg bortfaldt fra og med 23' April 1940 i Skibe, som befandt sig udenfor Linien Emden/Skagen/Vinga, saa vi kan ikke indse, at De er berrettiget til at kræve noget Krigstillæg.

Med megen Agtelse

Igen er beskeden til Haise jo klar nok. Med hensyn til dé søfolk, der bemandede danske skibe, blev verdenshavene uden for Skagen efter den 23. april 1940 ikke længere betragtet som krigsområde, der berettigede til optjening af krigsrisikotillæg. Men gik skibet tabt som følge af en krigshandling i de selvsamme farvande, var der tilsyneladende intet til hinder for, at rederiet kunne oppebære fuld erstatning for tabet fra Krigsforsikringen for danske Skibe. Alt andet lige må dette have været et paradoks for de mange danske søfolk, der tilfældigvis befandt sig uden for Danmarks grænser den 9. april 1940.

At Haise's karriere i Dampskibsselskabet "Norden" var slut, levnede korrespondancen jo ikke meget tvivl om. Dette faktum forhindrede dog ikke, at rederiet ved brev af 18. april 1947 medgav Haise følgende anbefaling:

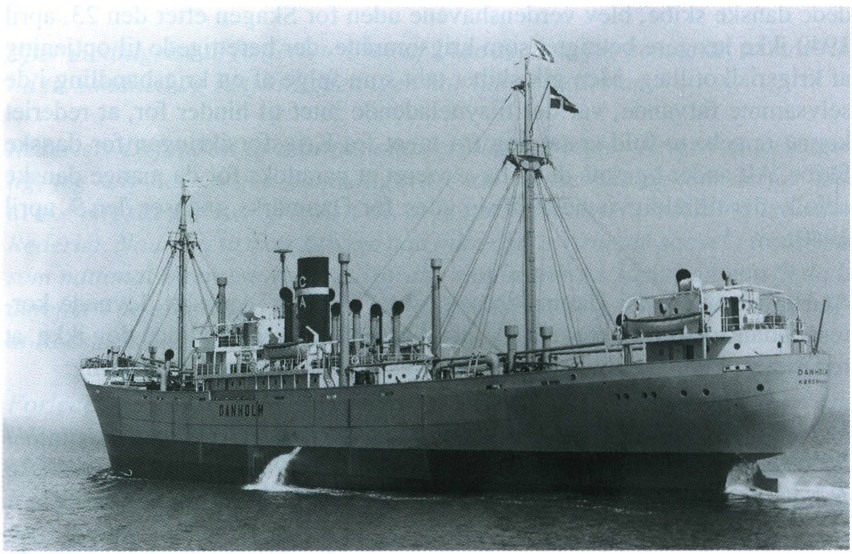
Det bevidnes herved, at Styrmand Hans Gunni Andersen har gjort Tjeneste i Selskabet som 3die Styrmand fra 15/8-34 til 30/6-36, som 2den Styrmand fra 1/7-36 til 5/3-39 og som 1ste Styrmand fra 8/3-40 til 13/7-42.

Som Understyrmand har han udført sit Arbejde til Rederiets fulde Tilfredshed. Som 1ste Styrmand har vi desværre ikke kunnet følge Styrmandens Arbejde udover circa 6 Ugers Rejse fra U.S.A. til Japan, hvor Skibet blev oplagt begrundet paa Verdenskrigen. Dog tror vi at kunne anbefale Styrmand Andersen som en baade paalidelig og dygtig Mand til en Stilling som 1ste Styrmand.

Dampskibsselskabet "Norden"
Skibsinspektionen

Bevæbnet med dette dokument kunne Haise herefter indlede søgningen efter et nyt job og for den sags skyld en ny karriere. Fra svigermors side blev det bl.a. bragt i forslag at tage hyre i Vandbygningsvæsenets sandsugere, så han kunne være mere hjemme hos familien. Det kunne Haise trods alt ikke affinde sig med, men én af hans gamle læsekammerater fra Fanø var blevet lods, og det var en bestilling, som Haise fandt noget mere attraktiv. Haise indsendte sin ansøgning til Lodsdirektoratet og begyndte herefter at holde sig orienteret om mulige lodsstillinger. I mellemtiden fik han tilbudt, og accepterede, en midlertidig stilling som 1' Styrmand i Dampskibsselskabet "Dania"s nybygning, S/S "Danholm", der målte 2.776 BRT og oprindeligt var blevet kontraheret i 1943 af den danske stat under det såkaldte 'Hansaprogram'. Da Haise påmønstrede den 27. maj 1947 lå skibet under

færdiggørelse og udrustning ved Nakskov Skibsværft, og en uges tid senere gik nybygningen på prøvetur. Som noget relativt nyt i danske skibe var "Danholm" udrustet med radar, og det var en del af producentens leverance, at en engelsk radartekniker skulle medsejle skibet i en periode for at oplære kaptajnen og styrmændene i brugen af dette nye vidunder, som englænderne jo havde udviklet under krigen.



S/S "Danholm", 2.776 BRT, bygget på Nakskov Skibsværft 1947
(Foto: Handels- og Søfartsmuseet Kronborg)

Det var oprindeligt meningen, at skibet straks efter prøveturen skulle afgå i ballast til Ivory Coast for at laste mahognitræ til New York og derefter sandsynligvis returnere til Danmark med kul fra USA. Det blev dog indledningsvis til en kort rejse, hvor Edith sejlede med om bord. Den gik til Emden, der på dette tidspunkt stadig bar stærkt præg af de allieredes luftbombardementer under krigen. I Emden blev der lastet kul til København, hvor der ved ankomsten var strejke blandt landets journalister. Aviser og blade udkom derfor ikke, så der måtte tages andre metoder i brug for at holde sig orienteret om ledige lodsstillinger. Medens Haise havde travlt med sit arbejde om bord, var det derfor Edith, som dagligt opsøgte Styrmandsforeningen og Lodsdirektoratet for at høre nyt herom. Og pludselig skulle det gamle venskab med styrmandskollegaen, som Haise havde gået vagtsmand sammen med i København i 30'erne, vise sig betydningsfuldt.

Denne kollega, Peter Rysz, havde gjort sin karriere i bjærgningsselskabet Em. Z. Svitzer og var i årene 1943 og 1944 kaptajn i bjærgningsdamperen "Svava", der i denne periode havde station i Korsør. Peter Rysz var således godt placeret, da der i slutningen af 1944 blev opslået en stilling som lods

ved Korsør Lodseri, der var bemandet med to lodser. Rysz søgte og fik stillingen, som han tiltrådte den 1. januar 1945.

Rysz's ældre kollega, lodsformand S.O. Hansen, stod i sommeren 1947 for pensionering på grund af sygdom, og som kommende lodsformand fik Rysz tilsendt en række ansøgninger til gennemgang med henblik på at pege på en afløser. Da han blandt det tilsendte materiale så Haise's ansøgning, var sagen klar, og Haise fik kort efter tilbudt jobbet, der skulle indledes med en oplæringsperiode som lodsaspirant.

Stillingen skulle tiltrædes snarest muligt, og Haise fik det arrangeret således, at han efter kun fire uger om bord kunne afmønstre fra "Danholm" i København den 21. juni 1947. Efter et kort besøg hjemme i Hjerting rejste Haise til Korsør, hvor han påbegyndte oplæringen som lods.

Lods i Korsør

I 1947 var kun de færreste skibe udrustet med radar, så det drejede sig primært om at opbygge et solidt lokalkendskab til de farvandsområder, der var relevante for Korsør Lodseri. I første omgang var det selvfølgelig sejlads til havnene i og omkring Storebæltsområdet, men ofte var der også tale om lodsning af skibe i transit til Skagen og Kiel samt til Vinga og Trelleborg i Sverige.

Sejlads i danske farvande var dengang vanskeliggjort af talrige vrag og ikke mindst de mange miner, som både tyskerne og de allierede havde udlagt under krigen. Alle skibe var således pålagt at følge de minestrøgne tvangsruter, og specielt om vinteren, hvor farvandsafmærkningen ofte helt eller delvist var inddraget, kunne det med usigtbart vejr være en nok så kilden sag at følge disse ruter og lodse et skib sikkert igennem. Til dette brug medbragte lodserne altid deres egne søkort, da man ikke altid kunne være sikker på, skibene havde oprettede kort om bord. Desuden vidner Haise's "Mærkebog" om de mange mærker på land, som lodserne benyttede under sejladsen. Eksempler: "*Boeslunde kirke til Nordsiden af Korsør Slotstårn leder Nord om Sprogø N.Ø. pulle i 18 meter vand. Man har passeret pullen, når Svinninge Kirke er Syd for Knudshoved Fyr.*" Eller: "*Boeslunde Kirke overet med Egholm N.W. pynt leder mellem Agersø Flak og Vengeance Grund i 14 meter vand.*"

Parallelt med det praktiske skulle Haise også sætte sig ind i gældende reglementer og forordninger for lodsvæsenet. Oplæringen blev afsluttet med en prøve afholdt af Lodsdirektøren, og den 16. august 1947 fik Haise udstedt sit "Lodspatent", der tjente som bevis for, at han var blevet ansat som lods ved Korsør Lodseri, og at han af Lodsdirektøren i København var "*bemyndiget til at påtage sig Skibes og Fartøjers Lodsning i Overensstemmelse med de Gældende Bestemmelser*".

Tre dage senere overdrog den nu pensionerede lods Hansen til Haise "*Min Halvdel af Korsør Lodseris Formue og Aktiver af enhver Art, hvilken Formue hovedsagelig bestaar af de 2 Lodsmotorbaade "Klar" og "Kelwin" med fast og løbende Gods og Tilbehør og Inventar af enhver Art, samt 2 Træskure på lejet Grund med alt Inventar, en gl. "Kelwin"-motor, Flag, Instrumenter m.v., hvorfor min Hansens Halvpart af alt dette for Fremtiden skal tilhøre Lods Andersen. Som Vederlag har jeg kontant modtaget 6.200 Kr.*"

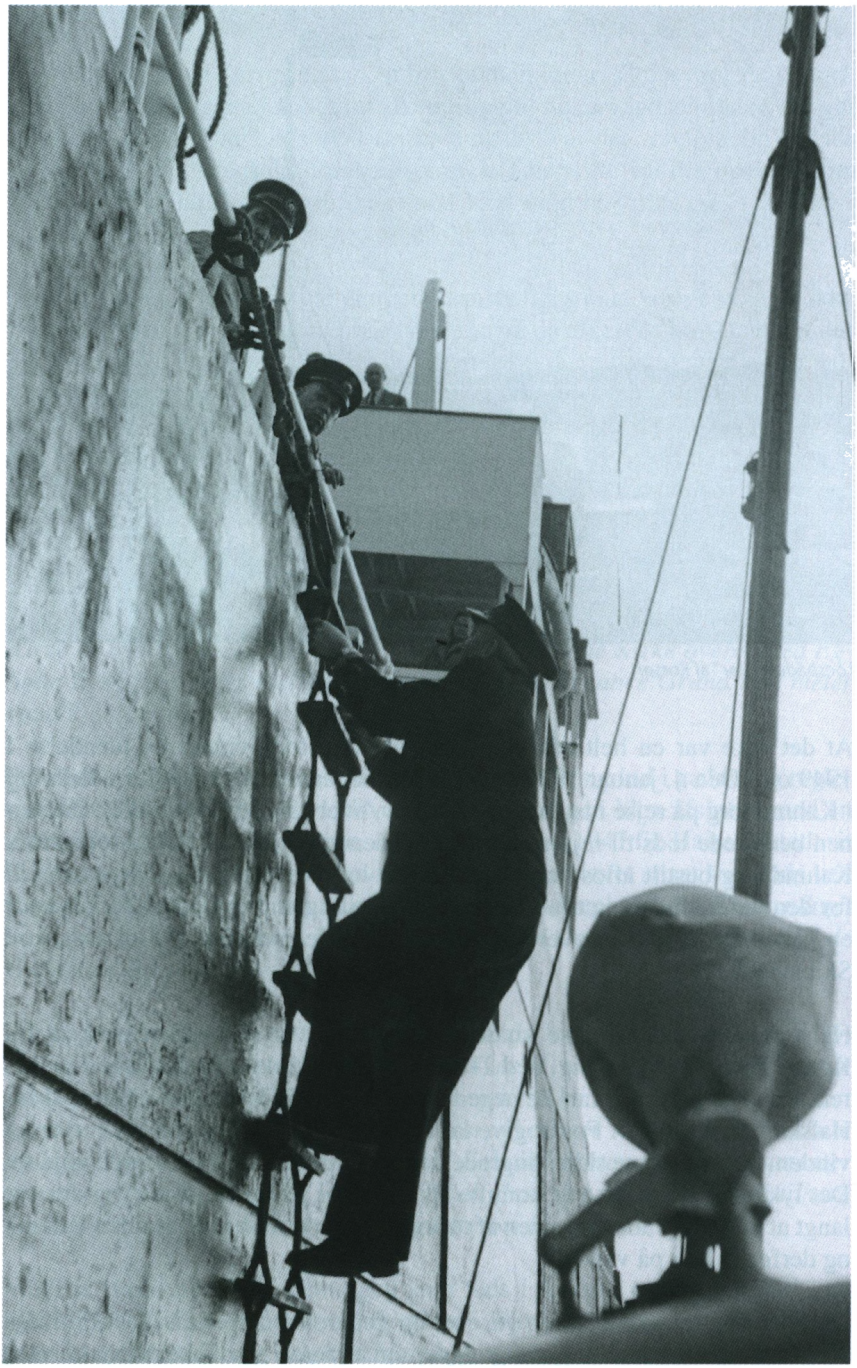
Medens Haise nu optog gerningen som lods i Korsør, og flyttede ind i en lille lejlighed, forblev Edith indtil videre i Hjerting. Hun var nemlig blevet gravid i mellemtiden og valgte at blive hjemme hos forældrene sammen med Ole. Først efter veloverstået fødsel, i januar 1948, hvor forfatteren kom til verden, flyttede hun i marts 1948 til Korsør.

Lodsbåden "Klar" af Korsør

At det ikke var en helt ufarlig metier at være lods vidner en hændelse i 1949 om. Den 4. januar 1949 var den norske tanker "Gard" efter udlosning i Kalundborg på rejse i ballast til Nakskov, hvor skibet skulle i dok. Kaptajnen benyttede lods til rejsen, og iflg. gældende reglement havde lodsen fra Kalundborg bestilt afløsning af en Korsør-lods ved passage af Korsør Red for den videre lodsning til Albuen ved indsejlingen til Nakskov Fjord, hvor en Nakskov lods ville overtage den afsluttende lodsning ind til Nakskov Skibsværft.

Haise havde vagten denne kolde vinteraften, hvor lodsbåden stod ud fra Korsør Havn i frisk kuling. Ved 21-tiden var lodsbåden langs siden af tankeren, der med langsom fart bevægede sig sydover i Østerrenden lige syd for Halskov Rev fyrskib. For at give læ for lodsbåden lå skibet næsten tværs i vinden, og det tomme skib slingrede derfor temmelig voldsomt i den høje sø. Det lykkedes dog Haise at komme sikkert over på lodslejderen, og der var langt at kravle op ad skibssiden af tankeren, der som nævnt var uden ladning og derfor lå højt på vandet.

Det viste sig, at lodslejderen var iset og generelt i meget dårlig forfatning. Nogle af trinene sad angiveligt løse, og lejderen var ikke forsynet med stormlejdertrin. Disse ekstra lange trin tjener til at undgå, at lejderen snor sig, og det var lige præcist hvad der skete, da Haise var på vej op. Da tanke-



Lodsen på vej om bord. Her i M/T "Esso Nyborg", 16.000 TDW, der ankom til Korsør i oktober 1949 med 6.000 tons benzin fra Aruba

ren slingrede over mod læsiden, svingede lejderen ud fra skibssiden, og da den svingede tilbage, snoede den sig, og Haise ramte skibssiden med ryggen. Da dette gentog sig endnu engang, ramte Haise skibssiden så hårdt, at han mistede greb og fodfæste og faldt.

Bådmanden i lodsbåden havde heldigvis set, hvad der skete på lejderen og var sejlet lidt bort fra tankeren, medens han ventede på, at den afløste lods fra Kalundborg skulle komme ned ad lodslejderen. Denne snarrådighed fra bådmandens side bevirkede, at Haise ikke ramte lodsbåden i faldet, men faldt i vandet ved siden af tankeren, der stadig gjorde fart. Haise drev derfor hurtigt agterud langs skibssiden, men heldigvis var maskinen stoppet, så han undgik at blive suget ind til skruen.

Bådmanden, der havde fulgt hændelsen, fik vendt lodsbåden, og på trods af mørke fandt han Haise i de ret høje bølger og fik smidt en line ud til ham. Med en strop under armene og omkring benene på Haise forsøgte bådmanden herefter at få Haise lempet indenbords, men med gennemblødt uniform, støvler og overfrakke var han simpelthen for tung at magte for 1 mand. Det eneste han kunne gøre var derfor at lade Haise hænge og skvulpe i vandskorpen langs siden af lodsbåden, medens han med projektøren og råb forsøgte at påkalde sig opmærksomhed. Lodsbåden var ikke udrustet med radio.

Fra "Gard" havde man selvfølgelig også observeret hændelsen. Der blev straks afgivet opmærksomhedssignaler med skibets fløjte, og der blev gjort klar til at sætte en båd i vandet for at komme Haise til undsætning. Imidlertid gjorde skibet stadig fart gennem vandet, og med de begrænsede manøvremuligheder i det snævre farvand kom tankeren ret hurtigt et stykke væk fra lodsbåden.

Imidlertid var signalaktiviteten blevet bemærket om bord på DSB færgen "Prins Christian", der netop passerede Østerrenden på vej fra Nyborg til Korsør. Kaptajnen konkluderede hurtigt, at noget var helt galt med lodsbåden. Han stoppede derfor færgen og fik hurtigt en redningsbåd sat i vandet for at gå til undsætning. Med styrmand H.E. Jørgensen ved roret og 8 mand ved årerne var redningsbåden snart efter oppe ved lodsbåden, og kort efter var Haise bjærget om bord og på vej med færgen tilbage til Korsør Havn, hvorfra han straks blev kørt til opvarmning på sygehuset.

I mellemtiden var lodsbåden returneret til Korsør for at afhente lods Rysz, der herefter gik om bord i "Gard" og gennemførte lodsningen til Albuen uden yderligere episoder. Om bord i færgen "Prins Christian" konstaterede man tørt i logbogen, at den heldigt gennemførte redningsoperation kun havde forsinket færgens ankomst til Korsør med ca. ½ time. Det betød dog ikke så meget, da færgen på denne tur ikke medførte passagerer, men kun overførte godsvogne.

Haise på broen med kaptajnen under lodsning ind til Korsør Havn af M/T "Esso Nyborg"

På Korsør Sygehus kunne man konstatere, at Haise på trods af en god times ophold i det vinterkolde vand var i forbavsende fin form, og efter et varmt bad ville han da også straks udskrives og hjem, hvor han af en lettere chokeret Edith blev lagt i seng og resten af natten stadig rystede voldsomt af kuldegysninger. Dagen efter var han igen tilbage i normal aktivitet.

Der pilkes efter torsk fra lodsbåden, medens der ventes på skib

Også i sommeren 1951 slap Haise heldigt fra en ufrivillig tur i vandet, nemlig efter en natlig kollision i havneindløbet til Korsør Havn mellem DSB-færgen "Sjælland" og lodsbåden "Klar", der efterfølgende sank.

Begivenheden blev udførligt dækket af "Korsør Avis", der i udgaven samme dag konstaterede, at "*..det må betragtes som overordentlig heldigt, at de to ombordværende i lodsbåden, Lods Andersen og en ung medhjælper, slap fra det med livet i behold. Efter næsten en times ophold i vandet blev de to mænd reddet op på den sydlige bølgebryder af Orlogskaptajn Hertz og Lodsformand Rysz*".

De nærmere omstændigheder ved kollisionen blev oprullet under et søforhør afholdt i Retten i Korsør, lørdag formiddag, den 7. juli 1951. Ifølge avisens referat fremgik det heraf, at Haise den 4. juli 1951 havde lodset det engelske kulskib S/S "Drumdum Day" ind til Korsør. Da operationen sent på aftenen var afsluttet, sejlede Haise lodsbåden fra inderhavnen til den vanlige liggeplads i fiskerihavnen. Med om bord havde han sin 16-årige nevø, Hans Peter Olesen, der var på feriebesøg. Imidlertid fandt Haise, at motoren ikke gik tilfredsstillende, hvorfor han fortsatte ud af havnen for at prøve motoren af med fuld gas. Vinden var frisk fra vest, og der stod en del sø i indsejlingen til havnen, hvorfor lodsbåden girede en del. På en position mellem den sydlige bølgebryder og Ærtebøllekosten uden for havnen satte rorkablet sig fast, og lodsbåden fortsatte i et styrbord drej ind foran færgen "Sjælland", der på dette tidspunkt netop havde passeret fyrbåken "Koen" for indgående mod Korsør.

Ombord i "Sjælland" havde man observeret lodsbåden, da færgen passerede "Koen". Den viste klar toplanterne og grøn sidelanterne. Færgens fart var ca. 13 knob, men maskinerne blev netop på dette tidspunkt stoppet for at tage farten af inden anløbet af Korsør. Pludselig observerede man, at lodsbåden drejede ind foran færgen. Der blev straks slået bak på begge maskiner og drejet hårdt styrbord, men lodsbåden var på dette tidspunkt kun ca. 20 meter fra færgens stævn, og et sammenstød var uundgåeligt. Klokken var 3 minutter over 1 om natten.

De kraftige manøvrer fik færgen til at drive på tværs af indsejlingen, men bevirkede også, at man ikke sejlede tværs igennem lodsbåden, men kun ramte den i agterenden. Det lykkedes at få færgen rettet op og sejlet ind i færgelejet, hvor den ankom kl. 01:09. I de forløbne minutter havde styrmanden fulgt lodsbådens lanterne i kikkerten, men den forsvandt netop, som færgen ankom til lejet. Kaptajnen kontaktede omgående marinestationen i Korsør, som kort efter sendte en marinekutter ud på eftersøgning.

Om bord i lodsbåden havde Hans Peter stået i læ ude agten for styrehuset og først set færgen, da den var meget tæt på. Han blev kastet lidt rundt og fik nogle mindre skrammer, da kollisionen skete, men dog ikke mere, end at han

straks efter løb ind i kahytten for at hente nogle korkbælter, som han tidligere havde set. I mellemtiden var lodsbåden langsomt begyndt at synke med agterenden, og Hans Peter var efter eget udsagn straks klar til at springe over bord. Beretninger om mennesker, der blev suget ned med et synkende skib dukkede op i erindringen. Haise tog det mere roligt og begyndte i stedet at fortælle om, hvorledes søfolk under krigen bedst havde overlevet ufrivillige ophold i vandet. Hans Peter fik således fortalt, at det først og fremmest gjaldt om at tage det roligt, holde hovedet så højt som muligt og undgå at sluge vand. Med disse formaninger og medførende en kapokmadras til opdrift forlod Haise og Hans Peter iført korkbælterne i god ro og orden lodsbåden, da den sank under benene på dem.

Medens de begyndte at svømme mod land, så de kort efter marinekutteren komme ud fra havnen, men den kom aldrig i nærheden af dem. Strømmen havde nemlig i mellemtiden ført dem sydpå langs kysten, og dette have marinefolkene tilsyneladende ikke været helt opmærksomme på. I mellemtiden var Rysz blevet orienteret, og sammen med en orlogskaptajn fra Marinestationen begav han sig ud på den sydlige bølgebryder, hvor der med hans kendskab til strømforholdene nok ville være de bedste chancer for at finde Haise og Hans Peter. Dette viste sig at være rigtigt, for en lille times tid efter kollisionen nåede Haise og Hans Peter ind til bølgebryderen, hvor Rysz stod klar til at hjælpe dem op på det tørre.

Specielt Hans Peter var lidt forkommen efter det lange ophold i vandet, så de blev begge kørt til Korsør Sygehus, hvor Hans Peter kom i et varmt bad og fik behandling for sine skrammer. Haise tog dog hjem, hvor en lettere rystet Edith hjemme i køkkenet nu fik historien af Haise og Rysz, der var fulgt med.

Straks næste morgen gjorde Rysz og Haise klar til at forsøge en bjærgning af lodsbåden. To lokale fiskekuttere blev hyret ind til opgaven, og da lodsbåden var fundet, lykkedes det at løfte den så meget i masten, at et par wirestropper kunne anbringes under bunden af båden. Med dem på plads blev lodsbåden forsigtigt løftet op mellem de to kuttere, der herefter sejlede ind i havnen, hvor Havnens Kran overtog opgaven med at løfte båden på land. Den efterfølgende besigtigelse viste, at lodsbåden kun havde fået mindre skader, så den var snart efter igen klar til sejlads.

Det var omkring dette tidspunkt, at der blev slået en sjov lille slutkrølle på Haises krigssejlerhistorie. Efter en lodsning til Höganæs i Sverige af et skib, der skulle videre op langs den svenske kyst, tabte Haise sin taske i vandet, da han var på vej ned ad lodslejderen til den svenske lodsbåd. Dermed mistede Haise blandt andet sine søkort, så under rejsen hjem til Korsør gjorde han ophold i København for at købe nye kort hos Weilbach. Her mødte han en gammel ven, der nu var ansat i DFDS, og de besluttede at spise lidt frokost sammen for at udveksle gamle minder og samle op på bekendtskabet.

Tidligere "Amy Lowell" under dansk flag med navnet "Nevada"

Her kom det frem, at DFDS som erstatning for krigsforlist tonnage i 1948 havde indkøbt nogle Liberty-skibe fra USA. Vennen kendte også de forhenværende amerikanske navne på skibene, og her ville skæbnen så, at ud af de mange tusinde Liberty-skibe havde DFDS ved et tilfælde netop købt "Amy Lowell". Under DFDS var skibet blevet omdøbt til "Nevada" og sejlede nu under dansk flag. Haise fik aldrig lejlighed til at komme ombord i "Nevada", men han fik tilsendt et fotografi af skibet. Søsterskibet "Oregon" kom et par gange til Korsør og benyttede hver gang lods.

Kundeskaren hos Korsør Lodseri var meget mangfoldig og bestod af stort set alle typer skibe fra små coastere og slæbebåde til store tankere, hvalkogere og bulk-carriers. Iflg. Haise selv indtjente han de "hurtigste" penge til den fælles kasse en dag, hvor tre amerikanske destroyere på gennemsejling fra Østersøen bestilte lods til Skagen. Haise gik om bord hos flotillelederen i den forreste destroyer og med de to andre i kølvandsorden, og med lodsvejledning over radio gik turen til Skagen med en gennemsnitsfart på knap 30 knob. Andre gange, når gennemsnitsfarten med et gammelt skib havde været nede på 8-9 knob, var det en nok så træt lods, der kom hjem til Korsør efter at have lodset skibet de 172 sømil til Skagen.

Hjemrejserne foregik altid med tog, og distancelodserne købte normalt årskort til 1ste klasse. Det gav ofte mulighed for at få lidt søvn under togrejsen, og det kunne fra tid til anden også være nødvendigt. I perioder med travlhed hændte det adskillige gange for Haise, at det næste skib var lige på trapper-

ne, når han kom til Korsør med færgen. Så lå lodsbåden klar til at tage ham om bord ved færgelejet, og der blev kun lige tid til at få lidt rent tøj på under turen ud i lodsbåden, inden han igen gik om bord til en måske lang lodsning. Ved andre lejligheder var der "udsolgt" af lodser i Skagen, når lodserne fra Korsør og andre steder nåede frem. Det var oftest i forbindelse med isvintre, hvor mange lodsninger blev stærkt forsinkede på grund af isvanskeligheder eller venten på isbryderassistance. Ved disse lejligheder blev de indkommende lodser fra Helsingør, Nyborg, Fredericia og Korsør straks "hyret"af Skagen-lodserne til at være behjælpelige med at betjene de mange skibe, der under disse forhold ønskede at benytte lods til gennemsejling af de danske farvande. Afhængig af destinationen blev skibene ofte besat med to lodser, der så gik 2-skiftet vagt på de ofte ganske langvarige ture.

Under isvintre skete det også adskillige gange, at lodsbåden i længere perioder slet ikke kunne gå ud på grund af isen i Storebælt. Ved disse lejligheder måtte lodserne benytte andre både, der var isforstærkede og havde større maskinkraft; bl.a. Svitzer's slæbebåde, hvis en sådan var i farvandet, og enkelte gange blev endog DSB's isbryder "Holger Danske" benyttet som lodsbåd. Andre gange, når selv Storebæltsfærgerne indstillede sejladsen på grund af is, måtte lodserne rejse til et sted, hvor isforholdene på dagen tillod en lodsbåd at gå ud. For de skibe, der kom fra Østersøen, kunne det være ved Gedser eller ved Trelleborg i Sverige, men det skete også, at lodserne simpelthen måtte rejse til skibets afgangshavn for at komme om bord. Hvis skibet lå i Sverige, hvad ofte var tilfældet med de mange skibe, der lastede jernmalm eller andre stålprodukter, blev lodsningen normalt udført af en dansk lods sammen med en svensk kollega, der ofte fulgte med helt til Skagen, hvis det på grund af is ikke var muligt at landsætte ham andre steder på turen. Ved en af disse lejligheder udførte Haise sammen med en Trelleborg-lods ikke mindre end 3 rundture mellem Østersøen og Skagen, før forholdene blev så normale, at de for en stund kunne rejse hjem.

Også ved Skagen kunne der fra tid til anden være problemer med at blive taget fra borde, f.eks. med hård storm. Hvis det heller ikke kunne lade sig gøre ved Hirtshals eller Hanstholm, var der jo stort set ikke andet at gøre, and at sejle videre med skibet, og Haise endte da også flere gange i Dover, før han kunne blive landsat og rejse hjem.

Nationalitetsmæssigt var russiske skibe klart den største kundegruppe for Korsør lodserne. Det var der nok flere grunde til, men for visse skibes vedkommende var det uden tvivl et spørgsmål om for enhver pris at undgå grundstødning eller andre hændelser, der kunne inddrage danske myndigheder i deres forehavende. Ifølge Haise gjaldt det blandt andet en række større russiske tørlastskibe, der i en periode kom i ret tæt rækkefølge, alle med store dækslaster tildækket med presenninger, angiveligt bestående af kornsiloer, og alle med Cuba som destination. Kort efter kulminerede Cubakrisen, og det blev klart for alle, at dækslasterne nok nærmere havde bestået

af store raketter. Som bekendt blev de fleste af disse raketter aldrig oplosset på Cuba, men sendt tilbage til USSR, hvilket blandt andet kom Skagen lodserne til gode, så storpolitikken under den kolde krig var bestemt ikke uden betydning for danske lodsers indtjening.

Andre nationer udgjorde dog også betydelige kundegrupper, blandt andet svenske malmbåde og engelske tankere, men der var også andre trofaste kunder. Blandt disse var ikke mindst en polsk kaptajn, Vladimir, der under hele 2. verdenskrig havde sejlet i engelske skibe, men efter krigen var vendt hjem til familien i Polen. I slutningen af 1940'erne blev han kaptajn på et ældre polsk fragtskib, der var indrettet som forsyningsskib for polske trawlere, som fiskede i Nordatlanten. Indtil begyndelsen af 1960'erne lavede skibet ca. fire årlige rundrejser, hvor der på udturen fra Polen medbragtes proviant og andre forsyninger og på hjemturen blev fragtet fisk, hovedsageligt sild, der om bord blev nedsaltet i trætønder. Vladimir benyttede i alle årene dansk lods til Skagen, så han blev en god bekendt af Korsør lodserne og måske ikke mindst Haise. I hvert fald blev der altid travlhed i hjemmet, når Vladimir meldte sin ankomst på Haises vagt. Der skulle nemlig laves indkøb, så der kunne pakkes en lille kasse til Vladimir, der satte stor pris på dansk smør, ost, marcipan, chokolade og spegepølser, og på toppen blev der altid lagt et par engelske aviser, som kunne købes på banegården i Korsør. Kassen med lækkerierne bragte Haise med sig ud med lodsbåden, og når sandt skal siges, gik der jo nok også fra tid til anden et par flasker vodka og nogle glas god russisk kaviar den anden vej ned i lodsbåden.

Denne trafik stod på i årevis og således også på en tur til Skagen, som Haise havde med Vladimir omkring 1960. Denne dag gik Haise om bord om formiddagen, og han havde allerede meddelt Edith, at han regnede med at nå morgenlyntoget fra Frederikshavn den følgende dag. Men han blev lidt forsinket, for da han ved spisetid om aftenen var på højde med Grenå, ringede Vladimir op til vagthavende styrmand, der herefter bad Haise finde et sted, hvor skibet kunne ligge sikkert til ankers i nogle timer. Haise bad styrmanden om at få dette bekræftet, for vejret var fint, og der var tilsyneladende ikke problemer med maskineriet, men Vladimir ville ankre op, og det skulle være nu, og det er som bekendt kaptajnen, der bestemmer om bord på sit skib. Ergo måtte Haise trække lidt ud af ruten og finde et sted, hvor der kunne ankres sikkert uden at genere den øvrige skibstrafik i området.

Da dette var overstået, kom Vladimir selv på broen, i fuld uniform, og bad Haise følge med ned i salonen, hvor samtlige skibets officerer på nær den vagthavende styrmand i fuld uniform sad bænket om et meget veldækket bord. Vladimir havde nemlig noget specielt, der skulle fejres, hvilket han oplyste om i en lille tale. Det var nemlig første rejse, hvor han ikke havde en person om bord, hvis eneste funktion var at spionere og "opdrage" på ham selv og den resterende besætning; med andre ord en "politisk kommissær". Det skulle fejres med god mad og vodka, og Vladimir insisterede på, at

Haise skulle deltage i festlighederne. Nu er det jo sin sag med vodka og sikker lodsning, men også dette havde Vladimir taget højde for. Han meddelte Haise, at der var redt op på lodskammeret, hvor Haise kunne tage den søvn, han behøvede efter "strabadserne" ved bordet og selv bestemme, hvornår han var klar til igen at tørne ud og fortsætte rejsen mod Skagen. Vagthavende styrmand havde fået besked på, at ankeret kunne hives hjem, når lodsen igen indfandt sig på broen. Ifølge Haise selv var det en noget træt lods, der langt ud på aftenen krøb i køjen for at få nogle timers tiltrængt søvn, så morgenlyntoget nåede han ikke, men det havde været en meget festlig aften, og skibet nåede da også sikkert frem til Skagen.

Antallet af lange lodsninger steg støt over årene, og skibene blev større og større. For at få vand nok under kølen blev det ved adskillige lejligheder også nødvendigt at benytte den smalle passage mellem Hatter Rev og Hatter Barn, der med adskillige grundstødninger på sin kappe har indskrevet sig som et notorisk vanskeligt farvandsområde at navigere i. I dag er Hatter Barn passagen en del af dybvandsruten og afmærket med adskillige bundfaste fyr, men på daværende tidspunkt var den kun afmærket med nogle få koste uden lys, så det var en strækning, hvor der skulle udvises særlig stor påpasselighed fra lodsens side, specielt ved passage om natten.

En medvirkende årsag til den øgede aktivitet var åbningen af Gulf Oil's olieraffinaderi ved Stigsnæs, der medførte lodsning af ganske mange tankere til Grenå og Skagen. Dette medførte, at der i starten af 1960'erne meldte sig to behov for Korsør-lodserne, nemlig en modernisering af lodsbådsmateriellet samt en udvidelse af bemandingen.

Efter i en periode at have udfyldt arbejdstidsskemaer som dokumentation for arbejdspresset blev den ønskede udvidelse sanktioneret af Lodsdirektøren i starten af 1963. Det var næsten samtidig med, at Haise blev ramt af sygdom. Efter en lodsning til Skagen kom han en dag hjem til Edith og fortalte, at han under hjemrejsen som sædvanligt havde fået en god lur. Da han vågnede, fortalte en medpassager, der var læge, at Haise havde haft et apoplektisk anfald, medens han sov. Selv havde Haise ingen erindring om anfaldet, og han følte sig også helt normal bortset fra lidt ømhed i nogle muskler. Han var derfor nok lidt skeptisk, men nogle få dage senere fik Edith selv syn for sagen, da Haise fik endnu et anfald hjemme i sin egen seng. Også denne gang skete det, medens Haise sov, og som tidligere kunne han ikke selv huske noget om sagen.

Noget kunne altså tyde på, at anfaldene kun indtraf, når Haise sov, men sagen var selvfølgelig alvorlig nok, og familiens huslæge var da heller ikke i tvivl om, at Haise skulle undersøges og i behandling. Det skete på et hospital i Dianalund på Sjælland, hvor de var specialister i apopleksi, og hvor overlægen mente, at en god lang ferie ville være befordrende for helbredelsen. I et 2-mands lodseri, hvor man levede af indtjeningen, var ferie og frihed jo

stort set noget, man afviklede mellem lodsningerne, så det var ikke så ligetil at arrangere. Lægen fandt det imidlertid både nødvendigt og hensigtsmæssigt, at Haise fik en periode på ca. 6 måneder, hvor han kunne leve lidt mere regelmæssigt og ikke skulle klatre op ad lodslejdere og arbejde om natten, og sådan blev det.

Medens Rysz i denne periode måtte klare lodsningerne med hjælp fra kolleger fra de nærliggende lodserier, begyndte Haise at kigge på de ansøgninger, der var indkommet. Det resulterede i, at bemandingen den 1. november 1963 blev udvidet med ansættelsen af lods Holger Østergård Hansen, der i nogle år havde været lods ved Nyborg Lodseri og derfor var godt kendt med farvandsområdet.

Desuden var den næsten 50 år gamle lodsbåd "Klar" ved at være udtjent. Den var hverken udstyret med radio, radar eller varme, og den var også meget "våd" at sejle med i dårligt vejr. Et forhold, der bevirkede, at lodserne specielt om vinteren ganske ofte måtte leje én af de større fiskekuttere i Korsør til at gøre tjeneste som lodsbåd. Det blev Haise, der fik overdraget opgaven med at finde en passende afløser for "Klar", og der blev indledningsvis kigget på eksisterende både. I den forbindelse rejste Haise blandt andet til Londonderry i Nordirland for at kigge på en brugt lodsbåd, der var til salg

"Korsør Lods", bygget på Nakskov Skibsværft 1964 (Foto: Søren H. Hansen)

derovre. Der var ligeledes forhandlinger med det lokale træskibsværft om nybyggeri af en traditionel lodsbåd i træ, men det endte dog med, at man kom i forhandlinger om en nybygning med Nakskov Skibsværft, der på dette tidspunkt havde en afdeling, hvor der primært blev bygget redningsbåde i glasfirberarmeret plastic. Der blev også produceret andre produkter, og man havde blandt andet udviklet et skrog, der var beregnet til en serie små patruljebåde til Burma. Ordren var imidlertid ikke blevet til noget, og man ville nu gerne forsøge at skabe et marked for skrogmodellen, hvortil der allerede var produceret en støbeform. Det endte med, at Korsør-lodserne fik et tilbud, de ikke kunne afslå, og den 4. december 1964 kunne nybygningen "Korsør Lods" så præsenteres for venner og myndigheder i Korsør.

Med en længde på 10,67 m, en bredde på 3,05 m, en dybgang på 1,95 m og et deplacement på ca. 9,5 tons repræsenterede det nye fartøj på en række områder noget nyt inden for lodsbåde. Dels var materialevalget i sig selv bemærkelsesværdigt. Dels var skroget isforstærket, og desuden var båden konstrueret med lukket kølesystem for sejlads i is. Dertil kom, at et antal tanke og hulrum var fyldt op med skumplast, hvorved båden i princippet var gjort synkefri. Maskinmæssigt faldt valget på en 89 HK Gardner Diesel leveret af det danske firma Sommer. De lovede 18.000 timers drift inden træk af stempler m.v., så Haise skulle ikke bruge meget tid til at regne ud, at det ikke ville blive aktuelt i hans tid som aktiv lods.

På agterdækket kunne der rigges an med en slæbekrog, så båden kunne bruges til mindre bugseringer. Fra agterdækket var der ligeledes adgang til et mindre lastrum, der blev benyttet til transport af reservedele og proviant, som fra tid til anden blev bragt med ud til de skibe, der skulle have lods.

Også på komfort- og sikkerhedssiden oplevede Korsør-lodserne en mindre revolution med den nye båd, der foruden et rummeligt styrehus med bord og stole (i gamle "Klar" var der kun stå-pladser i styrehuset), også havde en lille kahyt med kogeapparat, to sovepladser og sandelig også et toilet. Der var desuden et oliefyr til opvarmning af kahyt og styrehus, der var udrustet med både radar og VHF-radio. Som "SjællandsTidende" afsluttede omtalen af det nye fartøj: "*De stoute Korsør-lodser har nu fået de bedste betingelser, hvilket er dem vel undt, efter at de og deres bådmand i årevis har døjet kulde og anden fortræd i den gamle lodsbåd*".

Haise var efter sin sygdomsperiode igen begyndt at arbejde, og med den forøgede bemanding, blev det for første gang muligt for lodserne i Korsør at afholde nogen lunde planlagt ferie. Haise begyndte også at tage køretimer, og i en alder af 56 erhvervede han i sommeren 1967 sit første kørekort. Edith havde nogle år forinden taget kørekort, så nu skulle der købes bil til den forestående ferie, der blandt andet var planlagt til at omfatte en tur til Jylland. Efter grundige overvejelser faldt valget på en Volvo 142, som forhandleren i Korsør meldte leveringsklar til den 10. august 1967.

Lodsbådene "Korsør Lods" og "Klar" i Fiskerihavnen, Korsør, 1964 (Foto: Søren H. Hansen)

Dagen forinden, hvor Haise havde vagten, dukkede imidlertid en god gammel kunde op. Det drejede sig om den svenske bulk carrier "Joh. Gordon", 26.269 BRT, der med en fuld ladning jernmalm og en dybgang på 35 fod var på rejse fra Oxeløsund til Emden. Rejsen gik via Skagen, og som sædvanligt havde kaptajnen ved Trelleborg taget svensk lods, der ud for Spodsbjerg var blevet afløst af en Nakskov-lods. I henhold til de daværende bestemmelser omkring lodsdistrikternes opdeling, havde kollegaen fra Nakskov nu bestilt afløsning af en Korsør-lods for den videre lodsning til Skagen.

Lodsningen til Skagen gik efter alt at dømme helt normalt, og Haise nåede frem til Frederikshavn så betids, at han kunne nå det tidlige lyntog 'Nordjyden', der havde forventet ankomst til Korsør kl. 11.50. Men lyntoget nåede ikke frem til Korsør. Kort efter afgangen fra Odense station kørte "Nordjyden" med ret stor fart op bag i lyntoget "Sydvestjyden", der på Ejby viadukten nogle få kilometer øst for Odense havde fået motorstop og derfor holdt

stille på sporet. Sammenstødet var voldsomt og medførte én af de største togkatastrofer i Danmark. 30 personer blev kvæstet, og 11 blev dræbt, heriblandt Haise, der opholdt sig i en 1' klasse kupe i dén del af lyntoget, det gik værst ud over.

Edith var om morgenen taget med toget til København, dels for at sige farvel til forfatteren, der var kvartermester om bord i skoleskibet "Danmark", som netop denne dag afsejlede fra København med kurs mod Færøerne, Canada og USA, og dels for på Hovedbanegården at modtage datteren Ditte, der vendte hjem efter et par måneders ophold i Frankrig. Da Edith og Ditte om eftermiddagen vendte hjem til Korsør, holdt en politibil og ventede foran hoveddøren, og de fik den chokerende nyhed overbragt.

Edith rejste den følgende dag til Odense og henvendte sig til Amtssygehuset, hvor alle ofrene fra togulykken var indbragt. Skønt hospitalspersonalet frarådede det, forlangte Edith at få sin mand at se. Det lykkedes, og Edith kunne med sikkerhed identificere Haise og dermed sikre sig, at hun fik udleveret den rette kiste. Edith fik ligeledes udleveret Haises personlige ejendele. Det drejede sig blandt andet om hans pung, men inkluderede også hans kasket og taske, der begge var stort set ubeskadigede. De har formentlig ligget på bagagehylden. I hvert fald havde den flaske whisky, som lå i tasken, og som Haise formentlig havde fået af kaptajnen på malmbåden, overlevet togulykken uden en skramme !

I en efterfølgende nekrolog i "Dansk Lodstidende" beskrev kollegerne fra Korsør Lodseri kort Haises levnedsforløb til søs og afsluttede artiklen med følgende: "*Han er således en mand, der har set og oplevet meget, ofte mødt faren på de store have, og skæbnen ville altså, at han skulle miste livet på land ved en togulykke. Andersen havde lodset en af vore gode gamle kunder, en svensk malmbåd, herfra op gennem farvandene, sådan som vi så ofte har gjort det. Det var tilfældigt, at det blev ham, det kunne for så vidt lige så godt have været en af os andre. Vi er stærkt rystede over så brat at have mistet en god ven og en mand, man dagligt samarbejdede med i lodseriet. Andersen var ikke blot en dygtig sømand og meget sikker lods, som grundigt kendte farvandene og omhyggeligt bragte skibene igennem, han var også et hyggeligt og godt menneske, som vi alle vil komme til at savne. Vor dybeste medfølelse samler sig om Andersens efterladte hustru og børn. Æret været hans minde*"

Haise havde ikke efterladt sig skriftlige tilkendegivelser af, hvordan hans afsked fra denne verden skulle finde sted. Mundtligt havde han dog flere gange ytret, at han ville brændes, og hans ønske var, at asken skulle strøs ud på dét sted, hvor han så ofte var gået fra borde efter en veloverstået lodsning; nemlig 1 sømil nord for Skagen Rev fyrskib. Og ønsket blev opfyldt, med velvillig assistance fra kollegerne i Skagen. I en efterfølgende notits i "Dansk Lodstidende" skrev daværende Skagen-lods O.A. Winsløw:

Bisættelse

"Et uigenkaldeligt sidste farvel til en god ven og kollega den 9. september 1967.

Ved en smuk og enkel ceremoni og i overværelse af fru Edith Andersen og datter, blev lods Hans Gunni Andersens aske, efter afdødes ønske, sejlet ud med lodsbåden "Skawpilot". Een sømil nord for Skagen Rev fyrskib stoppede lodsbåden, og lods Andersens aske blev strøet ud på vandet, efterfulgt af krans og blomster. "Skawpilot" gav, som sidste farvel, tre lange toner med sirenen og sejlede atter mod Skagen. Om bord var, foruden den vagthavende lods Aage E. Jensen, også lods Andersens tre gode venner fra navigationsskolen på Fanø og senere kolleger, Huth, Mikkelsen og Winsløw, som dybt beklager hans bortgang og ærer hans minde".

Hermed slutter beretningen om Hjerting sømanden Hans Gunni Andersen; af mange bedre kendt som "Haise".

Epilog

Aktiviteterne ved Korsør Lodseri udviklede sig positivt over de 20 år, hvor Haise var lods. Trafikken gennem de danske farvande steg mere eller mindre konstant, skibene blev større og større, og alt i alt resulterede det i et stigende antal distancelodsninger, specielt til Skagen. Det gav en støt stigende indtjening over årene, men større dybgang og højere fart bevirkede selvfølgelig også, at der blev stillet stadigt større krav til lodserne. Det var ikke mindst tilfældet under isvintrene, hvor store dele af farvandsafmærkningen var inddraget, og hvor lodserne stort set sejlede i pendulfart gennem de danske farvande og kunne være hjemmefra i ganske lange perioder ad gangen.

Der er ikke meget tvivl om, at Haise trivedes med disse udfordringer, og der er mange tilkendegivelser af, at han blev betragtet som en både dygtig, omhyggelig og også meget sikker lods, der ikke havde uheld af betydning i sine 20 års tjeneste som lods.

På overfladen var der altså tale om en mand, der på selvsikker vis trivedes med sit arbejde og formåede at skabe trygge forhold for sin familie rent økonomisk. Familiens tredje barn, datteren Ditte, var kommet til i februar 1949, og i 1960 flyttede familien ind i en nybygget villa alleryderst på Badstuevej med en fremragende udsigt over Storebælt. Havde krigsoplevelserne og det lange fravær fra hustru og barn overhovedet ikke sat sine spor rent psykisk og dermed påvirket familieforholdet ?

I sin bog "Krigssejlerne" behandler forfatteren Christian Tortzen et fænomen, der omtales som Krigssejler-syndromet. Det handler om de belastninger og psykiske problemer, der viste sig i krigens kølvand for mange søfolk, og som dengang ikke blev skænket synderlig opmærksomhed, og i hvert fald ikke blev gjort til genstand for nogen form for behandling.

Hvordan håndterede mænd som Haise rent psykisk, at man i ugevis sejlede i deciderede kampzoner med flere tusinde tons ammunition, sprængstoffer, flybenzin og til tider så følsomme stoffer som nitro-glycerin i lasten. Eller at man i søen altid gik med stramme "korsetter" i et forsøg på at hindre, at benene blev slået op i mave og bryst i tilfælde af torpedering, og at man på frivagten så vidt muligt aldrig opholdt sig på sit kammer, men altid sov i liggestole på broen eller båddækket for at kunne reagere hurtigst muligt i tilfælde af angreb af fly eller undervandsbåde.

Hvordan "efterbehandlede" Haise en ganske voldsom oplevelse, som han flere gange fortalte om. Efter et par dage til ankers "på tørn" på kysten ved Philippinerne var "Amy Lowell" som næste forsyningsskib i rækken blevet forhalet ind til en interimistisk pontonbro, der hastigt var blevet udlagt i en lille bugt nær fronten. Amerikanske soldater var i fuld gang med losning af

ammunition, flybenzin i tromler og andet militært udstyr. Japanske fly var aktive i området, og samtlige besætningsmedlemmer og kanonskytter var som sædvanligt blevet mønstret på deres klart-skibsposter kort før solnedgang, der var blandt japanernes foretrukne tidspunkter for flyangreb. Som fører af skibet var Haise på broen af "Amy Lowell", der nu lå i skygge for den lave aftensol inde i bugten. Herfra havde han frit udsyn til det næste ammunitionslastede Liberty-skib, der samme morgen havde overtaget "Amy Lowell"s tidligere ankerplads og nu lå badet i den nedgående sols sidste stråler.

Han kunne således også både se og høre, at der fra ankerliggeren blev åbnet op med alle tilgængelige kanoner mod et enligt japanske bombefly, der i trætophøjde kom flyvende ned langs kysten med solen i ryggen. På trods af beskydningen lykkedes det flyet at droppe en enkelt bombe på fordækket af ankerliggeren, der som resultat sprang i luften på en så voldsom måde, at ingen om bord overlevede, og stålplader på adskillige kvadratmeter blev slynget højt op i luften og spredt ud over et enormt areal. Var angrebet sket den foregående aften, havde det været "Amy Lowell", der lå derude til ankers !

Hvordan var de psykiske eftervirkninger af den evige trussel om torpedering og flyangreb, ikke mindst de stadigt voldsommere Kamikaze-angreb i slutfasen ved Philippinerne, hvor mange skibe blev sænket eller beskadiget og mange søfolk i Haises umiddelbare nærhed blev dræbt eller kvæstet. Og hvordan påvirker det en dansk sømand at se, som Haise gjorde, at en nyligt udsendt amerikansk militærperson med koldt blod skyder to bagbundne japanske krigsfanger på en strandbred på Philippinerne for at kunne berette hjem, at han egenhændigt havde "nakket et par Japs" ?

Hvordan var det at leve med uvisheden om, hvordan det gik familien hjemme i det besatte Danmark - og uvisheden om, hvad man selv ville komme hjem til efter et langt fravær.

Spørgsmålene er mangfoldige, og der er næppe tvivl om, at mange søfolk havde svært ved at håndtere situationen, både før og efter hjemkomsten fra krigssejlads. Ifølge Tortzen forsøgte mange at dulme efterveerne med spiritus, og det gik selvfølgelig galt for en del. Andre fandt situationen så vanskelig at håndtere, at de tyede til selvmord. Ifølge Edith var det rent faktisk tilfældet med én af Haise's gode venner og kolleger fra tiden i USA, nemlig den norske 2. styrmand, som Haise sejlede sammen med i "James M. Goodhue". Lige som Haise overlevede han krigen og vendte hjem til Norge, og i 1948 besøgte han rent faktisk Edith og Haise i Korsør sammen med sin kone. Han havde imidlertid meget svært ved at finde sig til rette i efterkrigstidens Norge, og de hørte kort efter, at han havde taget sit eget liv.

For Haises vedkommende må det også have gjort sig gældende, at tabstallene i de amerikanske handelsskibe var høje og relativt set faktisk var større

end i de væbnede styrker. Opgørelser efter krigen har vist, at mindst 7300 søfolk i amerikanske skibe blev dræbt, medens omkring 12000 blev såret, heraf omkring 1100 så alvorligt, at de senere døde af deres kvæstelser. Det svarer til, at ca. 1 ud af hver 26 søfarende i den amerikanske handelsflåde blev dræbt. Til sammenligning kan anføres, at de tilsvarende tabstal for US Marines, også kaldet "Læderhalsene", var 1 ud af 34. For US Army, den normale hær, var tallet 1 ud af 48, medens flådens tabstal var 1 ud af 114. Relativt set var det altså mere end fire gange så farligt at sejle med et amerikansk forsyningsskib, som det var at gøre tjeneste i et amerikansk krigsskib.

I vore dage ville personer med sådanne krigstraumer formentlig blive tilbudt én eller anden form for behandling eller hjælp. Det var imidlertid ikke på tale umiddelbart efter krigsafslutningen, og det er da også langt fra sikkert, at Haise i givet fald ville have benyttet sig af det. Edith og Haise måtte altså selv finde ud af at få familien til at fungere, og det har nok ikke altid været lige nemt.

Havde det for eksempel været op til Haise, var ingen af de to børn, der blev født efter hjemkomsten, blev døbt i kirken. Han kunne simpelthen ikke forlige det kristne budskab med de ting, han havde set og oplevet under krigen. Edith insisterede dog på, at børnene skulle have en kristen dåb, og det fik de, men det er formentlig et meget godt eksempel på de problemer, der skulle håndteres efter den meget lange adskillelse.

For Haises børnebørn, der er den egentlige årsag til denne lille beretning, er det måske også relevant at vide, at Haises opdragelse af deres fædrene ophav gav betydelige frihedsgrader, men i vore dage nok også ville blive betegnet som endog meget kontant.

Kildemateriale og henvisninger

Den væsentligste kilde til denne beretning er Haise's egne fortællinger om tiden til søs. Dertil kommer en længere række af Haise's efterladte dokumenter, bøger og private breve, som Edith har bevaret og stillet til rådighed.

Specielt Haises Søfartsbog og afregningsbøger har været uvurderlige for præcise tidsangivelser af hans forskellige udmønstringer, både før og efter krigen. Haise's eksemplar af "Danmarks Skibsliste 1930", udgivet af Ministeriet for Søfart og Fiskeri, har sammen med 3-binds værket "Fra Sejl til Diesel" været hovedkilderne for de tekniske oplysninger om de danske skibe, der er omtalt. Desuden er en række værdifulde oplysninger om skibe og begivenheder i relation til D/S "Norden" hentet fra bogen "Dampskibsselskabet "NORDEN", 1871 – 1996", udgivet 1996 i anledning af selskabets 125 års jubilæum.

Dansk skibsfart under den 2. verdenskrig er udførligt beskrevet i en lang række bøger og publikationer. En del heraf omtaler også de danske søfolk og skibe, der som m.s. "Nordbo" befandt sig på Østen, da Danmark blev inddraget i krigen. Af speciel relevans for denne beretning er følgende udgivelser:

Christian Lund: "Danske skibe under det japanske solbanner". Artikel i Årbog/Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 1998

Christian Tortzen: "Krigssejlerne, Træk af dansk skibsfarts historie 1939-1945", 1995

H.C. Røder: "De sejlede bare ...", 1957

Under arbejdet med beretningen kom det frem, at Edith i efteråret 1942 godt vidste, at Haise var afsejlet fra Kobe med et tysk skib. Hun kan dog ikke huske, hvordan hun blev orienteret om det. På dette tidspunkt var D/S "Norden" tilsyneladende ikke fuldt bekendt med de to styrmænds skæbne, men må dog have haft en formodning. I hvert fald husker Edith udmærket, at rederiet flere gange ringede til hende for at spørge, hvad hun vidste om Haise og Jørgen Paulsen. Det blev derfor interessant at prøve at finde ud af, hvornår og af hvem Edith blev adviseret. I den forbindelse kom konsul Pedersen i Kobe hurtigt i fokus, idet Haise ved flere lejligheder havde omtalt den store hjælp, han havde ydet besætningen fra "Nordbo". Dette gav anledning til et besøg i Rigsarkivet i København, hvor det kunne konstateres, at arkivet ligger inde med et ganske betydeligt materiale om m.s. "Nordbo"s ophold i Japan under krigen. Efter ansøgning blev der således mulighed for at gennemgå følgende arkivmateriale, der i flere sammenhænge har kastet meget nyt lys over begivenhedernes forløb i Kobe:

Rigsarkivet i København, perioden 1940-1945:

1) Udenrigsministeriet, materiale fra Ambassaden i Tokyo, aflevering 1960:
J. Nr. 6.N.3.I – "Nordbo"
J. Nr. 6.N.3.III – "Nordbo" (Besætning)

2) Udenrigsministeriet, materiale fra Ambassaden i Tokyo, aflevering 1983:
J. Nr. 6.N.3.4 – m.s. "Nordbo"
J. Nr. 6.T.1 – Danske krigsfanger og internerede
J. Nr. 52.K.2.b – Konsul A.N. Pedersen, Kobe
J. Nr. 6.N.3.2 – m.s. "Nordbo"
J. Nr. 6.N.3.4. – m.s. "Nordbo" (Besætning)

Arkivmaterialet er ganske omfangsrigt og beskriver blandt andet den omtalte pengeoverførsel til Edith, som Haise fik arrangeret i november 1942. Dette skete som nævnt gennem Udenrigsministeriet i København, og det må formodes, at ministeriet ved samme lejlighed har adviseret Edith om Haises afrejse fra Japan.

Under alle omstændigheder gav meldingen anledning til nogen bekymring, både hos Edith og hos resten af familien. Det var vel begrænset, hvad man i Hjerting vidste om udviklingen i søkrigen på verdenshavene i slutningen af 1942, men i familien var der i hvert fald stor bekymring omkring Haise's chancer for at nå velbeholden hjem om bord på et tysk skib, der som blokadebryder skulle sejle alene hele vejen op gennem Atlanterhavet for at nå Europæisk havn. Uvisheden fik da også Edith til gennem Røde Kors at søge nyheder om Haise's skæbne. I arkiverne findes således et brev, der den 24. marts 1943 blev sendt fra Røde Kors' hovedkontor i Geneve til den lokale repræsentant i Shanghai. I brevet udbeder hovedkontoret sig efterretninger om Haise, der efter afmønstringen fra "Nordbo" iflg. oplysninger modtaget fra Tokyo vides at have påmønstret et tysk skib for at komme hjem til Danmark. Det formodes, at han må have passeret Shanghai, idet hans hustru den 19.11.1942 modtog penge fra sin mand, afsendt fra Shanghai. Det anføres, at forespørgeren er Edith Andersen, Strandvejen, Hjerting, Denmark.

Det er ikke helt klart, hvorfor eller hvordan Shanghai kommer ind i billedet, men forespørgslen når i hvert fald den 23. juni 1943 frem til den danske konsul i Shanghai, som sender den videre til Gesandtskabet i Tokyo. Herfra besvares brevet den 7. juli 1943 med oplysning om, at man om den omhandlede Hans Gunni Andersen kun kan meddele, at Gesandtskabet ikke har nogen direkte oplysninger om ham, siden han i efteråret 1942 sejlede fra Kobe forhyret med et tysk skib, der skulle gå til Europa. Det anføres endvidere:

"Med samme skib sejlede imidlertid 2' styrmand Jørgen Paulsen ex M/S "Nordbo", 1' styrmand P. Haacke ex D/S "Gustav Diederichsen" samt in-

geniør H. Klinkby Knudsen fra Burmeister & Wain. Om sidstnævnte har ingeniør S. Nyholm, Kobe, i februar d.A. modtaget telegram fra Burmeister & Wain, København, om, at man dér havde "received information about Knudsen through Red Cross". Da det samtidig her i Japan siges, at det skib, med hvilket de nævnte 4 danskere var forhyret, blev torpederet eller opbragt i australske farvande, ligger det nært at antage, at de alle 4 er i australsk fangelejr".

Det er ikke helt klart, hvornår denne besked nåede frem til Edith, men den blev under alle omstændigheder overhalet indenom af det kortfattede telegram, som Haise gennem Røde Kors fik sendt fra Australien.

Materialet i Rigsarkivet dækker hele perioden frem til 1945, og interessant nok synes arkiverne på flere punkter at sætte spørgsmålstegn ved de beskrivelser, der tidligere er fremkommet omkring forholdene for "Nordbo"s besætning under opholdet i Japan. I bogen "Dampskibsselskabet "NORDEN", 1871 – 1996", der er udgivet på engelsk, anføres således:

"Part of the crew left for Shanghai where they stayed under miserable conditions for the rest of the war. Things were not much better for the remaining crew of the "NORDBO" including the Master, seven Danish officers and three crew members, who after a period were interned by the Japanese. Unfortunately, Captain Andersen fell ill and died in the internment camp".

I artiklen i "Danske skibe under det japanske solbanner" omtaler Chr. Lund begivenhederne lidt mere udførligt med følgende beskrivelse: *"Ved rekvisioneringen 13. juli 1942 blev skibets kaptajn Hans Chr. Andersen, syv officerer og tre menige, taget i land og anbragt i en interneringslejr. De to styrmænd tog hyre på det tyske skib RAMSES for at komme hjem til Danmark, men dette skib sænkede sig selv på rejsen efter at være blevet opdaget af et engelsk krigsskib. Hele besætningen blev reddet og ført i engelsk krigsfangenskab. Kaptajn Andersen døde i oktober 1943 under opholdet i interneringslejren, mens de øvrige otte kom fri efter den japanske overgivelse 15. august 1945 og kunne efter nogen tid vende hjem, stærkt mærkede af det lange ophold".*

Som det fremgår af Haise's beretninger, var der i hvert fald ikke tale om, at besætningen blev anbragt i interneringslejr i perioden fra den japanske overtagelse af "Nordbo" i juli 1942 og frem til afsejlingen med "Ramses" godt tre måneder senere. Tværtimod beskriver Haise ganske levende, hvordan der blev lejet huse til besætningen og hvordan de i øvrigt klarede sig med hensyn til kost og andre fornødenheder. Der var ganske rigtigt kraftige formodninger om, at internering var en realistisk mulighed, men det skete altså ikke, heller ikke for den del af besætningen, der forblev i Japan efter Haise's afrejse. Ifølge arkiverne forblev de boende i privat indkvartering, og de fastsatte underholdsbidrag blev udbetalt af konsulatet helt frem til krigsafslut-

ningen i august 1945. Ifølge arkiverne er det korrekt, at kaptajn Andersen efter en længere sygdomsperiode døde i oktober 1943. Det skete dog ikke i en japansk interneringslejr, men på "International Hospital of Kobe" efter en længere indlæggelse. Den fremgår ligeledes, at den efterfølgende bisættelse blev foretaget af bedemandsfirmaet J.B. Mitchell & Co.; i øvrigt med alle omkostninger både for hospitalsophold og bisættelse betalt af konsulatet.

Som det fremgår af beretningen, er det jo endelig heller ikke korrekt, at Haise og 2' styrmand Paulsen endte i engelsk krigsfangenskab.

Haise fortalte ved adskillige lejligheder om oplevelserne om bord i m.s. "Ramses" og det efterfølgende ophold i Australien. Med skibsnavnet som søgeord var det derfor nærliggende over internettet at prøve en søgning i de australske arkiver, National Archives of Australia, for at se, hvad dette måtte bringe. Og resultatet var ganske overvældende og næsten uoverskueligt. Ved at gå fra henvisning til henvisning stod det snart klart, at arkivet ligger inde med tusindvis af originale dokumenter, ikke blot omkring opbringelsen af "Ramses" og efterforskningen af dette skibs gøren og laden, men også efterretningsrapporter, afhøringsrapporter og andet materiale om de besætningsmedlemmer og passagerer, der blev landsat i Australien. Der var også et antal dokumenter med referencer til Haise. De var dog alle forsynet med en bemærkning om begrænset adkomst.

Disse hindringer blev imidlertid overvundet efter en skriftlig, motiveret henvendelse til arkivet, hvor medarbejderne var meget hjælpsomme og oven i købet tilbød at foretage en udvælgelse af dokumenter med relevans for efterforskningen af Haises historie. Mod betaling af 193,00 australske dollars til dækning af kopiering og forsendelse sendte arkivet i alt 380 A-4 ark fra følgende aktpakker:

Fra National Archives of Australia, Melbourne:
NAA: MP1587/1 Item 1660
NAA: MP1185/8 Item 2026/3/500

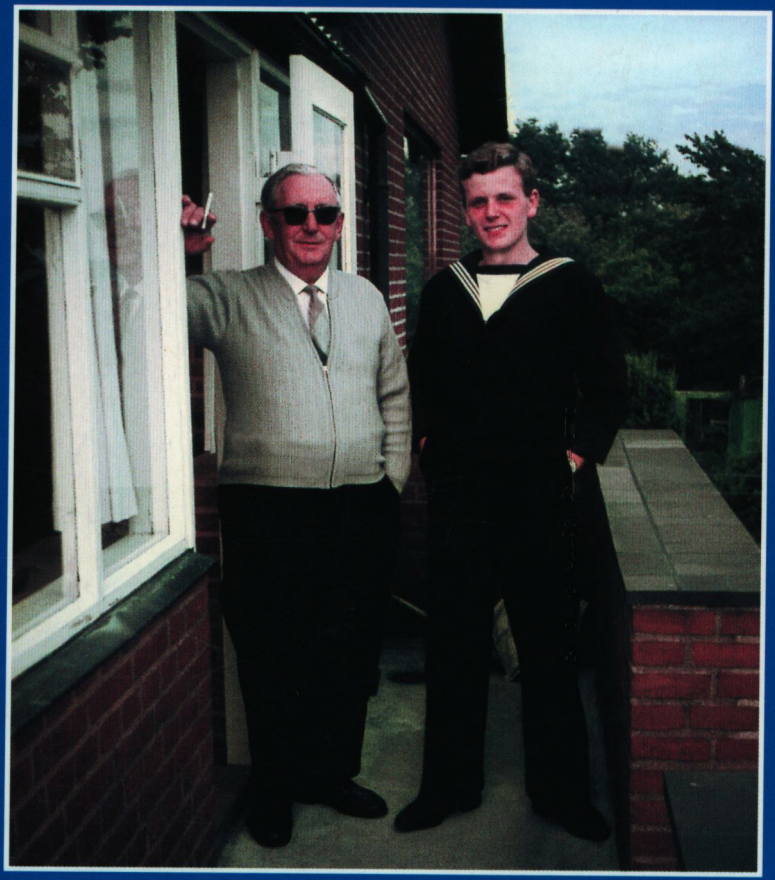
Fra Australian War Memorial og National Archives of Australia, Canberra:
NAA: A9082/1 Item 405/4/K4
NAA: A373/1 Item 7309

Også omkring Haises tid i USA har der været hjælp at hente. Det nationale arkiv i USA har således været behjælpelig med fremsendelse af følgende dokumentation, der i skematisk form kortlægger rejserne under krigen for Liberty-skibene "James M. Goodhue" og "Amy Lowell":

National Archives and Records Administration, Maryland, USA:
- Ship movement cards from the Records of the 10th Fleet
(Record Group 38)

Historien omkring Liberty-skibene er udførligt beskrevet i masser af bøger og artikler, hvoraf mange kan studeres over internettet. Til brug for denne beretning er bl.a. følgende websider blevet studeret:

www.angelfire.com/in/shiphistory/libvicship.html:
"The U.S. Maritime Commission in WW II, Development of the Liberty & Victory Ships", compiled by Bud Shortridge

www.usmm.net/l/calship.html:
Liberty Ships built by California Shipbuilding Corp., Terminal Island, for U.S. Maritime Commission 1941-1945

Til belysning af tiden som lods i Korsør har samtidige artikler i blandt andet "Korsør Avis", "Sorø Amtstidende" og "Sjællands Tidende" været behjælpelige med nøjagtige tidsangivelser for nogle af de hændelser, der er omtalt i beretningen. Desuden har der været stor hjælp at hente hos Lokalhistorisk Arkiv i Korsør, hvor blandt andet Korsør Lodseri's protokoller for den relevante periode fra 1947 til 1967 er opbevaret.