Til søs igen som fuldt uddannet kok

2. del - en fortsættelse af artiklen fra 1995 om Troense-drengen Holger Karlsens sømandsliv

samlet og skrevet af Holger Karlsen junior

Om min tid som kokkeelev på hotel Metropol i København skal jeg ikke berette meget, men det står klart, at livet på land ikke var noget for mig, og at de 9 måneder på et stort hotel med en masse kvindelige overordnede, kun var noget, der skulle overstås, så jeg kunne få min uddannelse som kok færdiggjort.

Tiden gik imidlertid, og jeg blev udlært og søgte hyre, men på det tidspunkt var det ikke så nemt at få en hyre som kok, og jeg blev derfor på hotellet i yderligere 3 måneder.

Det var dog uden løn, men til gengæld fik jeg gratis kost og logi. I min læretid måtte jeg selv betale for opholdet – ja, sådan var forholdene den gang.

I oktober måned 1909 fik jeg så endelig hyre, og det var med skonnertbriggen »Norden« af Marstal.

Den lå på Københavns Red med trælast og skulle til en lille plads i det allernordligste Frankrig, der hed Gravelines.

Da jeg endvidere fik oplyst, at vi derefter skulle laste kul til Sydamerika og fra Rio Grande have huder med tilbage til Europa, så var det lige noget for mig at komme lidt på langfart.

Det viste sig imidlertid senere, at kullene blot skulle til Assens.

Dertil kom, at jeg heller ikke var tilfreds med forholdene ombord, idet styrmanden havde opdaget, at jeg havde god forstand på sejl og sejlads, og derfor også ville bruge mig på dækket.

Jeg holdt imidlertid på, at jeg var hyret som kok og derfor ikke ville deltage i almindeligt sømandsarbejde ud over, hvad særlige situationer krævede.

Denne særlige situation opstod dog ret hurtigt, idet vi efter at have rundet Skagen løb ind i sydvestlig kuling med kraftig sø, og en del af dækslasten gik overbord.

Men vi nåede dog trods alt til Frankrig med det meste af lasten i god behold og begyndte at laste kul til Assens.

Og da jeg således efter 2 måneder ombord kom til dansk havn, pakkede jeg min køjesæk og afmønstrede.

Jeg nåede lige hjem til Troense, så jeg kunne fejre en hyggelig jul hos mine forældre og søskende – jeg havde endnu de dystre erindringer om den første jul ombord i »Helge«, de var ikke noget at gemme på.

Først i det nye år besluttede jeg mig til at rejse til Kristiania (Oslo), da jeg mente, at chancen for at få hyre her var betydelig bedre, hvilket i øvrigt også blev tilfældet.

Og selv om jeg havde planer om at opsøge mit tidligere bekendtskab, jenten fra Kroksfjeldet på Drammensfjorden, så blev disse planer kulkastet, idet jeg omgående blev sendt til Hull i England.

Jeg måtte derfor nøjes med at sende min norske Anna et foto, som jeg lige nåede at få taget i Kristiania, inden rutedamperen afgik til England.

I Hull kom jeg ombord i en stor norsk damper S/S »Hermes«, der lå og lastede kunstgødning til Charleston i Amerika.

Der var en besætning på 29 mand, så der var nok at gøre for en kok.

Det var sådan set første gang, at jeg var ombord i en damper og oplevede, at man ikke i

Fotograferet som ung sømand i Kristiania 1910

samme grad var afhængig af vind og vejr, som det altid havde været tilfældet i sejlskibene. Selv en tur over Nordatlanten kunne på forhånd fastlægges med temmelig stor nøjagtighed, og besætningen havde faste vagter, der igen betød faste spisetider.

Fra Charleston gik vi til Baltimore for at laste kul til Panama. Derfra til Havanna på Cuba, hvor vi lastede sukker til Philadelfia og så videre med kul igen til Panama.

Det var på den tid, hvor man var i gang med at bygge Panamakanalen, og jeg kunne godt se, at det var dumt af mig at blive ved med at sejle i kystfart på Amerika for norsk betaling, når jeg kunne tjene meget mere ved at sejle med amerikanske skibe eller ved at arbejde i land.

Efter godt et år ombord i »Hermes« afmønstrede jeg, og så begyndte det amerikanske eventyr.

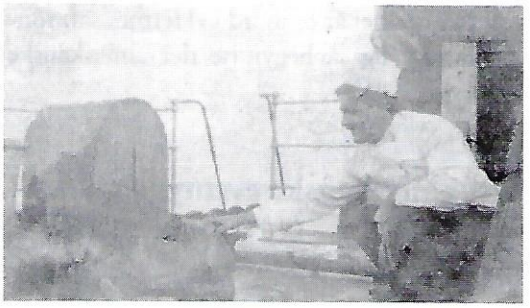
Det amerikanske eventyr

Amerikanerne havde i 1903 erhvervet rettighederne til at fuldføre Panamakanalen, der egentlig var startet som et fransk projekt på baggrund af Suezkanalens bygmester Ferdinand de Lesseps initiativ.

Igennem den 75 km brede landtange, der forbinder Nord- og Sydamerika, skulle der bygges en slusekanal.

De Forenede Stater erhvervede en 16 km bred kanalzone, der skulle være neutral og åben for verdenshandelen.

Ombord i S/S »Hermes«1911.



I Colon fangede vi en gris og tog den med ombord - den blev senere slagtet og endte i stegegryden

Søfarten kunne herefter undgå den lange og ofte farefulde rejse rundt om Kap Horn.

Kanalen blev åbnet for trafik i 1914.

Det var i forbindelse med bygningen af Panamakanalen, at jeg lod mig friste til at prøve lykken i det fremmede.

Først fik jeg arbejde ved kanalbyggeriet, idet jeg blev kok på en slæbebåd.

Jeg havde ikke vanskeligt ved at få hyre, fordi jeg både kunne sejle som kok og sømand.

Senere tog jeg hyre på en gammel engelsk kuldamper »Fernside«, der gik i fart mellem U.S.A. og Mexico.

Men efter nogen tid endte jeg i Colon i kanalzonen, hvor jeg fik arbejde med at lave mad til et sjak på en stor muddermaskine, og det fortsatte jeg med i et par år, selv om jeg havde svært ved at tåle klimaet.

Hjem til Europa igen – ad omveje

Til sidst plagede malariafeberen mig så meget, så jeg besluttede at vende næsen hjemad til Danmark, og jeg besluttede at søge efter skib til Europa og fandt først et, som skulle til Baltimore, og her fandt jeg en norsk damper, der skulle til Nikolajef i Sortehavet og derfra videre til Rotterdam.

Den kunne jeg komme gratis med, selvfølgelig mod at arbejde ombord, og jeg benyttede mig af den chance.

Jeg nåede imidlertid aldrig rejsens mål, for da vi lagde til i Algier for at indtage bunkerkul, var jeg så sløj af feberen, så jeg blev indlagt på det stedlige sygehus.

Det var noget af en oplevelse at komme på sygehus i Algier, der på den tid var fransk, og alle derfor talte fransk.

Stuen, jeg lå på, lignede en lang gang, hvor der stod 15 senge på rad, og der var kun èn sygeplejerske til at passe alle 15 patienter.

Da jeg kom ind, fik jeg anvist en seng, og jeg lagde mit tøj på gulvet, da der hverken var stol eller skab. Senere blev jeg dog klar over, at der var en hylde under sengen, og at den var beregnet til tøj.

Jeg blev hurtigt oppegående, og så skulle jeg handle for de andre patienter.

Der blev bl.a. handlet meget vin og spiritus, og mange lå i sengen med en lille bimmerlim på. Og det var der ingen, der sagde noget til – sådan da.

Der var således en dag, da en østriger skulle op på sin krukke. Han havde fået for meget vin, så både han og krukken væltede, og så kom en af nonnerne og »franskede op«.

Når vi skulle spise, så foregik det på den måde, at en af de oppegående patienter fik spændt en bakke på maven. På bakken lå nogle humpler franskbrød, som nonnen så gik ved siden af og kastede hen i sengen til os. Vi fik i øvrigt suppe hver dag.

Jeg lå på hospitalet i ca. 3 uger, hvorefter jeg blev udskrevet og måtte se at finde et skib, der skulle den vej, som jeg gerne ville, og jeg fik heldigvis hurtigt hyre på en norsk damper, der skulle laste jernmalm til Hull i England, og det var så meningen, at jeg ville rejse med passagerskib til Danmark, men det gik igen anderledes end efter planen.

Da vi kom til Hull og havde fået udlosset vores malmlast, sagde jeg farvel og var på vej over lønningen med mit tøj.

Men pludselig råber kaptajnen efter mig, at han har fået ordre fra rederiet, at han skulle op i Østersøen og laste, så hvis jeg ville med, så

kunne jeg det og blive sat af på Helsingør Red.

Og det sagde jeg selvfølgelig ja til.

Hjemme igen

Jeg havde således rejst fra Vestindien via Middelhavet og England til Helsingør uden, at det havde kostet mig en øre.

Det tog godt nok lang tid, men tid havde jeg jo nok af.

Fra Helsingør rejste jeg til Troense, for nu ville jeg hjem og holde en rigtig ferie.

Her sendte jeg bud efter pigen, som jeg havde lært at kende i Norge, og vi holdt ferie sammen en månedstid. Derefter rejste vi til Norge og giftede os - det var den 15. juni 1913.

Så kom jeg ud at sejle som hovmester på en norsk stykgodsdamper »Bjørn« af Kristiania. Den gik i fart mellem Vest-Norge og forskellige Østersøhavne.

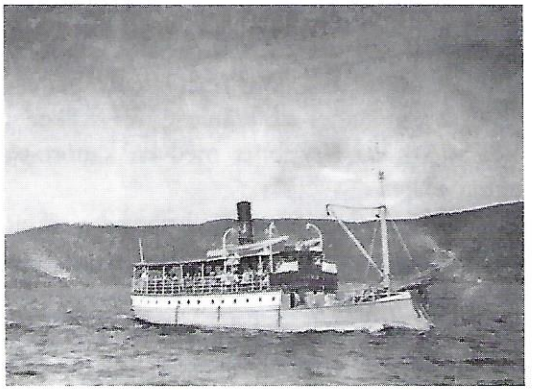
Og så blev der bryllup med norske Anna.

Min unge, norske kone var med ombord, og det blev således vores bryllupsrejse.

Fra Libau i Letland fik vi fragt til Newcastle, og vi måtte derfor en tur over England, inden vi ved juletid kom tilbage til Norge og lagde op i Haugesund.

På den tid var det meget dårligt på fragtmarkedet, så flere skibe blev lagt op, og det var vanskeligt at få hyre.

Jeg var imidlertid så heldig, at jeg fik tilbudt jobbet på en lille norsk fjorddamper, der hed »Juno«. Den sejlede passagerer og gods på Drammensfjorden.



Fjorddamperen »Juno« af Holmestrand.

Jeg havde det godt på »Juno«, og vi sejlede mellem Drammen og Holmestrand og anløb forskellige pladser på fjorden, og da dampeen lå i Holmestrand om natten, så flyttede vi dertil.

Jeg var med »Juno« hele sommeren 1914, men så kom 1.verdenskrig, og så kan det nok være, at vi fik travlt med at sejle alle de sommergæster hjem til Drammen, som vi tidligere på sommeren havde sejlet ud til deres hytter på skærene. De skulle hjem og ruste sig til vinteren.

Man troede, at krigen ville stoppe al kuleksport fra England, men sådan gik det heldigvis ikke – i første omgang da.

Nu kom der pludselig gang i fragterne igen, og krigstillægget lokkede mig til at stikke til

søs, selv om jeg godt vidste, at risikoen kunne være stor, hvilket jeg senere kom til at erfare.

Jeg mønstrede som hovmester ombord i en damper fra Kragerø, der hed »Rota«, og vi sejlede for det meste kul mellem England og Norge. Derved fik vi meget af krigen at se.

Vi så blandt andet en brændende skonnert, der var lastet med træ.

Besætningen fik femten minutter til at forlade skibet, og så blev det simpelt hen skudt i brand af Deutsche Marine.

Vores skib sejlede ikke med kontrabande, men senere proklamerede tyskerne, at alle skibe ville blive torpederet uden varsel, og så afmønstrede jeg fra »Rota« og rejste til Syd-England og kom i stedet for med en damper, der hed »Sjøstad«, som udelukkende sejlede med krigsmateriel til Frankrig. Vi sejlede i konvoj og var bevæbnet med en kanon på agterdækket.

Vi havde flere engelske krigsskibe til at passe på os, men det hørte alligevel til sjældenhederne, hvis ikke de tyske undervandsbåde tog en eller flere af skibene fra konvojen.

Vi slap imidlertid fri for forlis i det års tid, jeg sejlede på den fart. Men der var desværre mange, der gik ned.

Jeg afmønstrede så og tog hjem til Holmestrand for at holde lidt ferie – jeg havde jo tjent gode penge.

Torpedering i Nordsøen

Jeg gik kun hjemme i 14 dage, så tog jeg hyre som kok og stuart ombord i en norsk damper »Gråfjell« af Haugesund, og vi sejlede i kulfart på England, og det skete der heldigvis ikke noget ved, selv om vi flere gange blev stoppet af både tyske og engelske krigsskibe.

Men 12. januar 1917 afgik vi fra Ålesund med en last salt sild i tønder bestemt for Hull i England, og da var vi noget nervøse, for det var på den tid, hvor tyskerne havde erklæret den uindskrænkede ubådskrig.

Vi gik sydover langs kysten med lods ombord, men kaptajnen og 1.mester ragede uklar, og enden på det blev, at vi gik ind til Haugesund for at få en anden maskinmester ombord.

Mens vi lå i Haugesund, blev begge redningsbåde svinget ud i daviderne, så de var klar, hvis der skulle blive brug for dem under rejsen til England, og på grund af den spændte situation besluttede jeg at sende min kone i land. Hun havde været ombord i et stykke tid, men blev nu »afmønstret«, uden at andre end kaptajnen vidste det.

Kl. 8 om aftenen den 13. januar afgik vi fra Haugesund uden lods, da kaptajnen var særdeles godt kendt med farvandet.

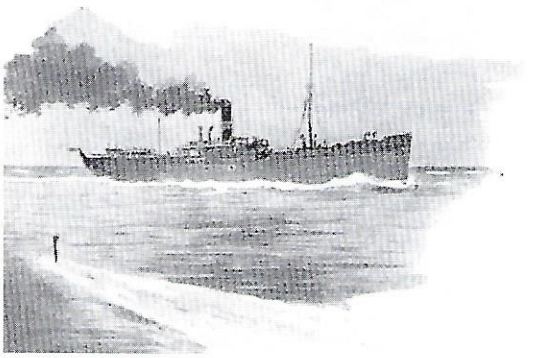
Efter at have passeret Utsira fyr blev kursen sat sydvest. Vinden var kuling fra nordøst med snebyger.

Næste dags aften fik vi øje på en tysk undervandsbåd, men kaptajnen gav ordre til at slukke lanternerne og sætte fuld steam på, og så nåede vi at løbe fra den i ly af mørket.

Den 15. januar kl.12 fik vi landkending af Whitby på Englands østkyst og styrede nu syd langs landet indtil kl. 4 eftermiddag, da Flamboroug Head pejledes.

Kaptajnen var på broen sammen med bådsmanden og den matros, der stod til rors, og jeg var tilfældigvis også kommet på broen for i kikkert at se en synkende damper ca. en sømil fra os.

Vejret var overskyet med nordøstlig vind og snebyger.



Kaptajnen havde netop givet ordre til kurs-ændring, for at vi kunne komme nærmere det synkende skib i et forsøg på at redde besætningen, da vores eget skib gennemrystedes af en voldsom eksplosion midtskibs, så last og skibsdele fløj højt til vejrs.

Alt blev totalt kaos, og skibet begyndte straks at synke, og jeg famlede mig frem til styrbords redningsbåd, men den lå på siden og var fyldt med vand og vraggods.

Kaptajnen var nu også kommet til, og han råbte, at det var bedst at springe overbord og svømme bort fra skibet for ikke at blive suget med ned. Og det gjorde vi så.

Mens jeg lå og svømmede som en rasende, så jeg flere besætningsmedlemmer løbe forvirrede rundt på agterdækket uden at turde springe overbord.

Der er næppe tvivl om, at deres tvivl og angst blev deres død, for selv om det var lykkedes mig at svømme bort fra haveristen, så blev jeg alligevel suget med ned, da agterskibet sank.

Men heldigvis kom jeg da op til overfladen igen og fik fat i noget vraggods. Først prøvede jeg at klamre mig til en tom olietønde, men den blev ved med at rulle rundt, så jeg fik i stedet for fat i en lugeplanke, som jeg klamrede mig til i et kvarters tid.

På et tidspunkt fik jeg øje på noget blankt, som jeg i første omgang troede var en undervandsbåd, og jeg slap derfor planken og prøvede på at svømme væk, men »undervandsbåden« viste sig at være taget af bestiklugaret, og da jeg blev klar over det, svømmede jeg derhen for at prøve, om det kunne holde mig flydende, men det kunne det ikke, og jeg fik i stedet for fat i endnu en planke.

Nu begyndte jeg efterhånden at fryse, for det var trods alt midt i januar måned, og det var nu også ved at blive mørkt, så udsigten til at blive reddet var tilsyneladende meget lille.

Men mærkeligt nok og heldigvis kom der et par engelske patruljebåde for at bjerge overlevende søfolk fra de to forliste skibe.

Englænderne kastede en tynd logline ud til mig, og den fik jeg viklet nogle gange rundt om min ene arm.

Både min arm og linen holdt, da de halede mig op af det kolde vand.

Og så gik det i siksakkurs bort fra området af frygt for undervandsbåden.

Jeg og en fyrbøder var blevet reddet ombord i samme patruljebåd, og vi fik straks skåret det stivfrosne tøj af og kom til køjs i uldne tæpper og med en stiv whisky.

Den engelske officer fortalte, at der også var reddet en kvinde, og jeg forstod straks, at fyrbøderen havde fortalt englænderne, at min kone var med ombord i det forliste skib – der var jo ingen af besætningen, der havde set, at hun gik fra borde i Haugesund.

Og det var for at pynte lidt på min øjeblikkelige, ulykkelige situation, at de ville fortælle, at hun var reddet – og det var hun da heldigvis, da hun forhåbentlig opholdt sig sikkert hos familien i Norge.

Vi blev sammen med de tre andre reddede fra »Gråfjell« – kaptajnen og yderligere to fyrbødere iklædt gamle, slidte marineuniformer og derefter sat i land i det lille fiskerleje Bridlington, hvor vi overnattede hos nogle fiskere, inden vi næste dag rejste med toget til Hull – stadig iklædt den »fine mundering«.

Hos den danske vicekonsul i Hull blev vi klædt pænt på igen og kom i søforhør.

Kaptajn Gudmund Hansen, der var blandt de reddede, afgav søforklaring, hvorunder han måtte konstatere, at »Gråfjell« antagelig var blevet sænket af en torpedo fra en tysk undervandsbåd, og at der kun var reddet 5 af den 13 mands store besætning.

Derefter blev jeg afhørt som 1. vidne under edsansvar.

Jeg bekræftede kaptajnens forklaring og bestyrkede hans antagelse om, at vores skib blev ramt af en torpedo fra en undervandsbåd, idet jeg umiddelbart før eksplosionen i kikkert havde set en stang eller mast rage op over vandoverfladen forude til bagbord, hvil-

ket antagelig havde været undervandsbådens periskop.

Også de andre reddede søfolk blev ført som vidner, og til sidst blev forklaringen læst op og vedtaget, idet bisidderne intet havde at bemærke.

Efter søforklaringen skulle vicekonsulen sørge for hjemsendelse til Norge, men vi havde jo ingen papirer eller andet, der kunne dokumentere, at vi var dem, som vi udgav os for at være – alt var gået tabt ved forliset blandt andet pas og søfartsbog, og englænderne troede, at alle, der ikke havde papirerne i orden, var spioner.

Men det blev besluttet, at vi skulle rejse til Newcastle on Tyne og derfra med skib til Norge – når der vel at mærke gik et – der var jo ingen normale forbindelser på den tid.

Mens vi gik og ventede på skibslejlighed, skulle tiden jo gå med noget, der kunne aflede tankerne fra den sidste tids dramatiske oplevelser, og vi gik derfor en tur i byen.

Da jeg kom hjem og klædte mig af, tabte jeg nogle småmønter på gulvet, og jeg tog en lommelygte og lyste efter pengene, men straks kom der to politibetjente og bad mig komme med til stationen.

De beskyldte mig for at have signaleret ud over vandet, og jeg havde noget besvær med at overbevise dem om, hvorfor jeg havde brugt lygten.

Men langt om længe var der endelig et skib, der skulle til Norge, og vi begav os atter ud på det farefulde hav.

Alt dette skete i vinteren 1917.

Hjem til militærtjeneste

På trods af krigens rædsler til søs, besluttede jeg mig alligevel til, at mit liv som sømand skulle fortsætte, og efter at have sundet mig lidt hos kone og børn i Holmestrand, måtte jeg rejse hjem til Svendborg for at få en ny søfartsbog – jeg var jo stadig dansk statsborger.

KORRØV: 428 494 372 504
1924 1925 1926 1929

1

KONGERIGET DANMARK.

Søfartsbog

for

Halgeir Herning Karlsen

født den 21 Juni 1892

i Bregninge Sogn.

Udstedt uden Betaling, den 20/4 1917

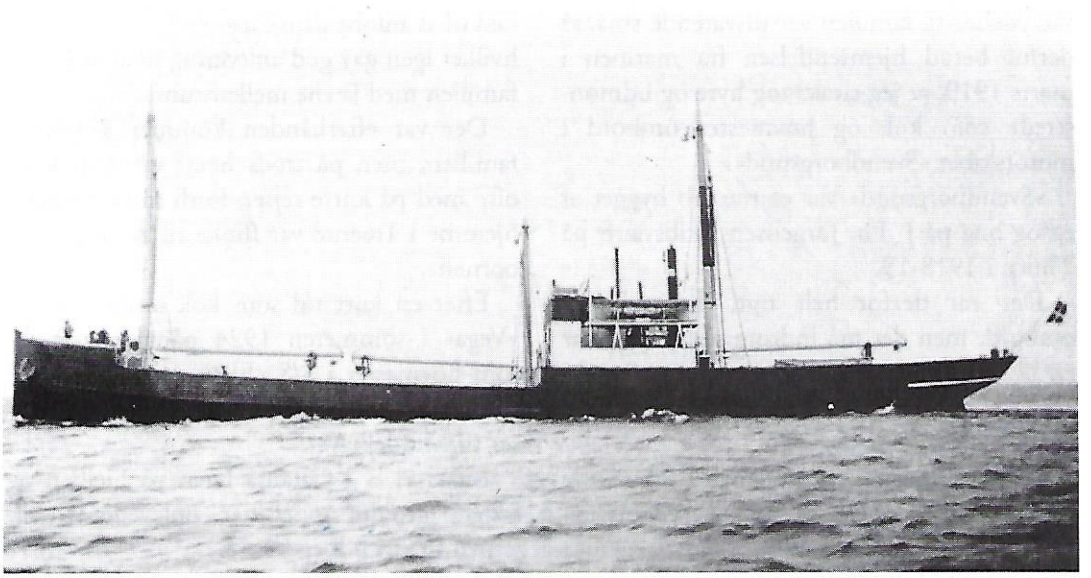
af N. Rasmussen

Lægdsforstander

for

SVENDBORG BY OG THORSENG BIRK

På vagt på Holmen.



M/S »Svendborgsund« (Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg).

Og her blev jeg straks taget til marinen på trods af min alder på 25 år, og jeg kom til at gå vagt på Holmen i København.

Jeg havde jo ikke været i Danmark i en del år og havde derfor unddraget mig militærtjeneste, men nu klappede fælden.

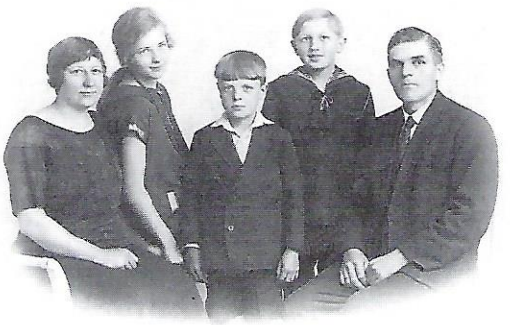
Min norske kone og vores to børn rejste derfor til Danmark og bosatte sig i min hjemby Troense.

Herhjemme i lille Danmark mærkede vi ikke direkte noget til verdenskrigens rædsler, men for at forsvare landets suverænitet var sikringsstyrken indkaldt, og det var altså årsagen til, at jeg var indkaldt i næsten to år.

Selv om jeg under orlov havde mulighed for at besøge familien i Troense, så var den lange militærtjeneste en prøvelse for hele familien.

Soldaterlønnen var ringe, og de økonomi-

Bedstefar med vores 3 børn og hunden Kvik.



Familien Karlsen 1927.

ske ydelser til familien var tilsvarende små, så derfor betød hjemsendelsen fra marinen i marts 1919, at jeg straks tog hyre og udmønstrede som kok og hovmester ombord i motorskibet »Svendborgsund«.

»Svendborgsund« var et træskib bygget af eg og bøg på J. Ph. Jørgensens skibsværft på Thurø i 1918-19.

Det var derfor helt nyt, da jeg kom ombord, men det må indrømmes, at det var en helt ny fornemmelse at komme ombord i et motorskib efter hidtil udelukkende at have sejlet med sejl eller damp.

»Svendborgsund«, der var hjemmehørende på Thurø, var et prægtigt skib med en lasteevne på 542 brt. og en besætning på 12 mand.

Vi gik mest på Østersøen og Nordsøen i de fem år, jeg var ombord, så der var også lejlighed til at anløbe dansk havn en gang imellem, hvilket igen gav god anledning til at se lidt til familien med jævne mellemrum.

Der var efterhånden kommet 3 børn i familien, men på trods heraf var min kone ofte med på korte rejser, fordi mine forældre hjemme i Troense var flinke til at tage sig af børnene.

Efter en kort tid som kok ombord i S/S »Vega« i sommeren 1924 påmønstrede jeg som hovmester i S/S »Ellen«, der gik vestpå udenfor indskrænket fart, herunder flere rejser til Middelhavet.

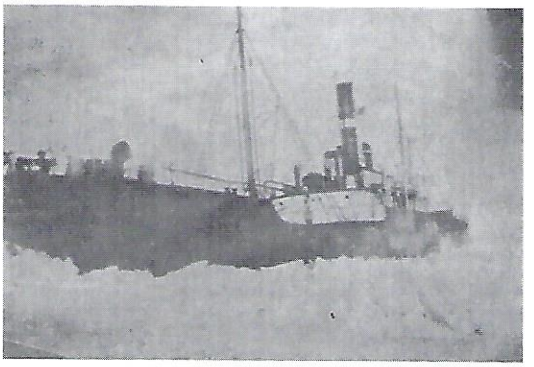
Mens vi lå i Catania havn på Sicilien og lastede grønne appelsiner, oplevede vi vulkanen Etna i udbrud.

Det var et flot skue at se ilden sprøjte op i den sorte nattehimmel, og om dagen vældede røg og damp op af vulkankrateret.

Efter tre år ombord i »Ellen« afmønstrede jeg den 2. august 1927 i Holtenau – en lille by ved Kielerkanalens munding i Østersøen – og rejste med toget hjem til familien i Troense.

Men jeg fik kun kort tid sammen med familien, for så var der atter bud efter mig – denne gang som hovmester ombord i S/S »Inger« af Esbjerg. Udmønstringen foregik denne gang på Rødbyhavns Red, hvor jeg i en tidlig efterårsstorm entrede ombord i »Inger«, der var på rejse til Spanien.

Hovmesteren sammen med messedrengen og kokken ombord i S/S »Inger« af Esbjerg.



»Inger« i ismasserne i Finske Bugt februar 1928.

Det var Dampskibsselskabet Vesterhavet i Esbjerg, der var rederi for det 1.200 brt. store fragtskib, der var bygget på Kjøge værft i 1922 – et rederi, som jeg i øvrigt havde stor glæde af at samarbejde med, idet jeg som hovmester havde frie og gode betingelser at arbejde under.

Efter rejsen til Alicante forlod vi det lune og behagelige klima, og vel ude af Middelhavet satte vi atter kursen nordpå.

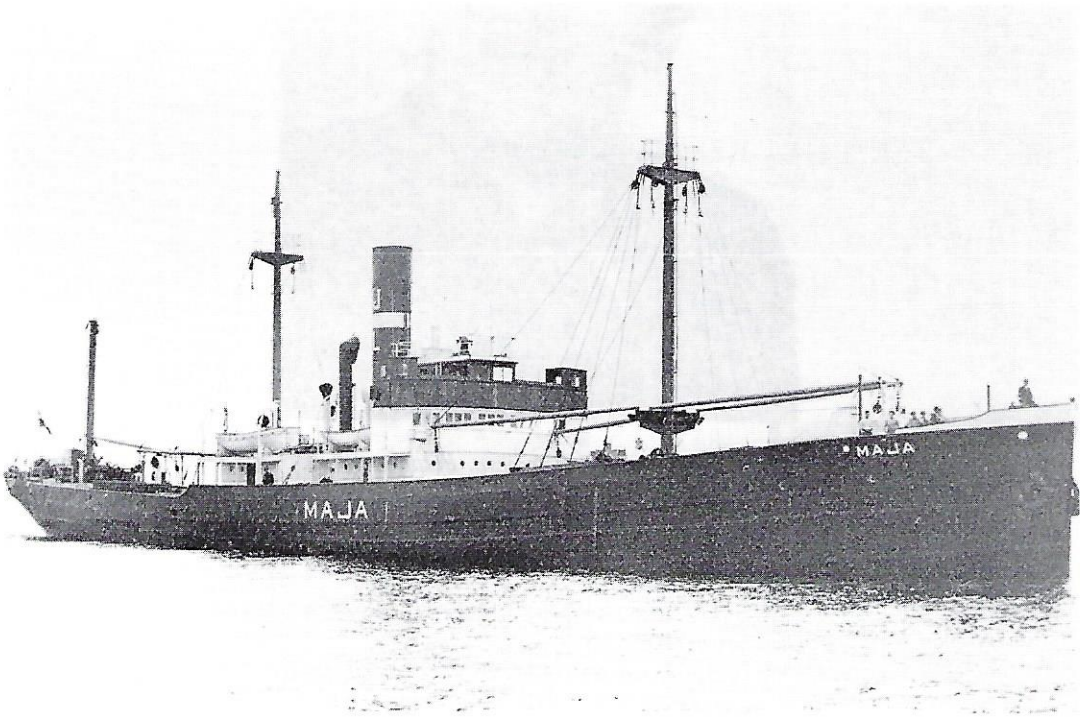
Men efterhånden, som vi kom længere og længere hen på vinteren, blev isen mere og mere generende, og vi brugte megen tid og maskinkraft på at forcere ismasserne, der efterhånden havde hobet sig op i Finske Bugt.

Med lidt isbryderhjælp ind og ud af havnen og skibets 600 hk. turbinemotor opretholdt vi dog sejladsen vinteren igennem.

Fyrbøderne kunne godt holde varmen, mens den øvrige del af besætningen holdt de lave kuldegrader ude med lidt ekstra vodka.

En del af besætningen på S/S »Maja«.

Efter to gode år ombord i »Inger« – måske nok de bedste i mit lange sømandsliv – afmønstrede jeg den 17. august 1929 på Københavns Yderred for at overtage jobbet som hovmester ombord i rederiets flagskib S/S »Maja«.



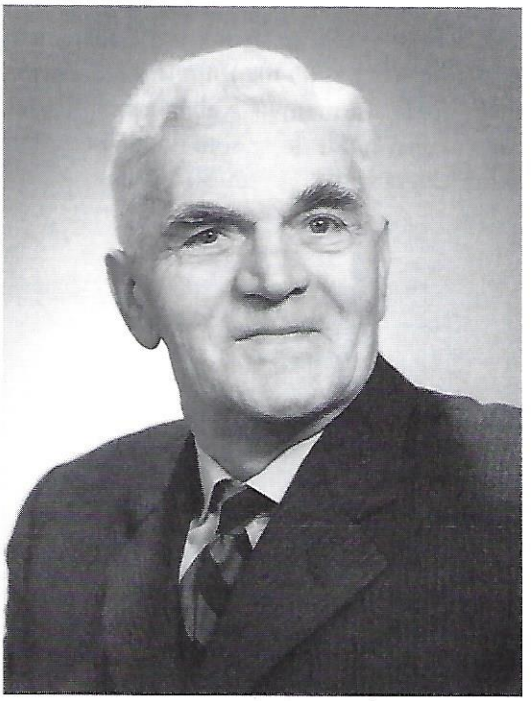
S/S »Maja« af Esbjerg (Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg).

Den var bygget på Ostseewerft i Stettin i 1922 til rederiet Holm & Molzen i Flensburg og sejlede under navnet »Mira«, men blev i 1929 overtaget af A/S Dampskibsselskabet Vesterhavet og fik navnet »Maja«.

Damperen var på 2.203 brt. og var dermed en stor damper efter datidens forhold. Den havde en besætning på 18 mand og var et forholdsvis nyt og lækkert skib, som jeg var stolt over at blive hovmester i.

Rejserne med »Maja« gik uden for indskrænket fart, og de sidste to år af mit sømandsliv var en værdig afslutning på den karriere, jeg startede på som 14 årig i 1906 og sluttede i 1931 – efter 25 år til søs.

Pensioneret skoledirektør Holger Karlsen, Sakskøbing, født 1933 og opvokset i Troense. Uddannet folkeskolelærer og ansat ved Sakskøbing kommunes skolevæsen i perioden 1963 - 95. Forfatter/medforfatter til en række lokalhistoriske skrifter. Artiklen »En Troense-dreng står til søs 2. del« er en fortsættelse af artiklen fra 1995. Den er samlet og skrevet - hovedsaglig på basis af faderens notater.



Min far, som vi husker ham. Foto fra 1970.