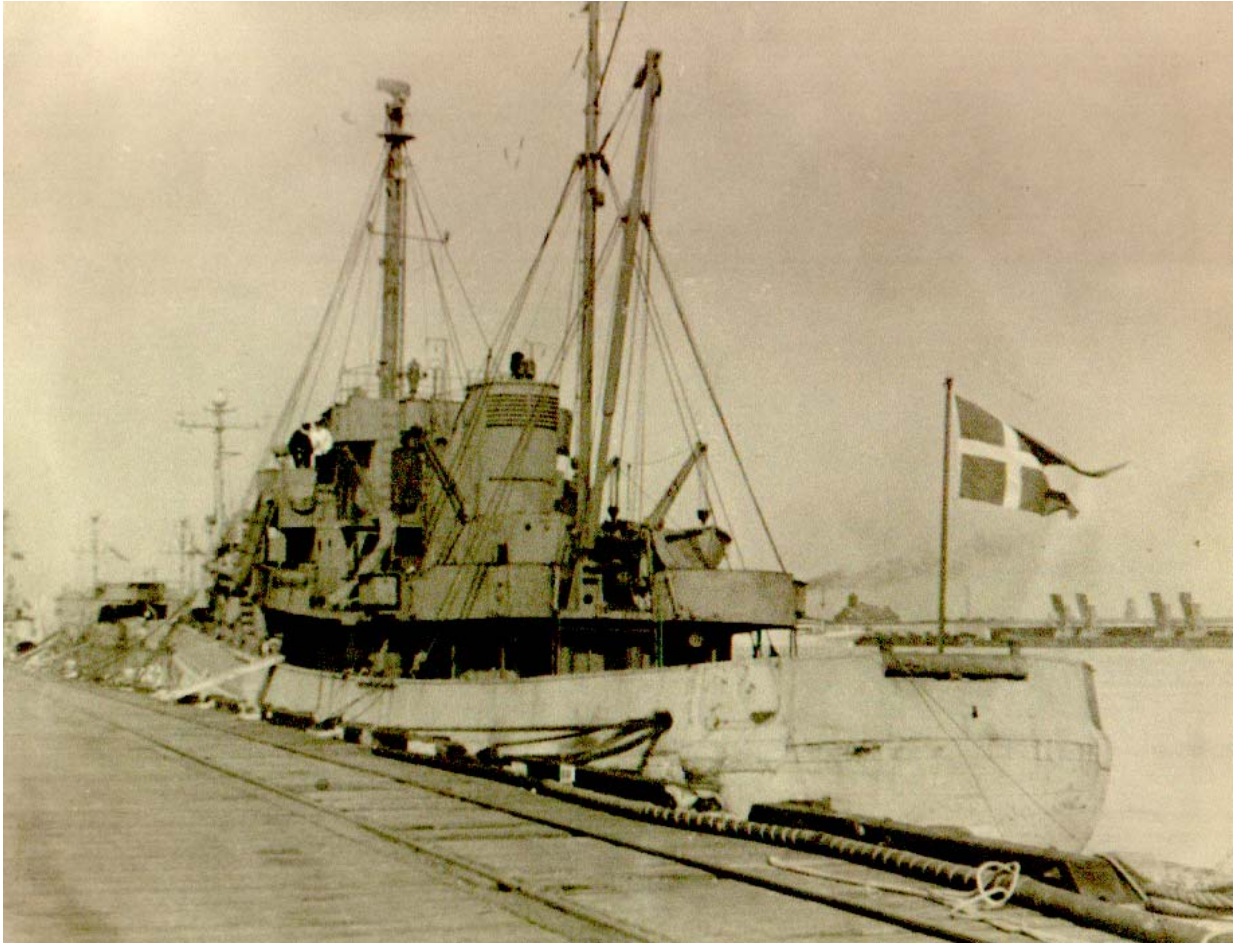


Hjemsejlingen af U.S. Coast Guard Cutter "RESTORER", foråret 1948



Billedet taget i februar 1948 umiddelbart efter at det danske flag var hejst på "Restorer". I det danske søværn blev skibet navngivet "Vitus Bering"

Udarbejdet som manuskript af Jørgen Strange Lorenzen, Orlogskaptajn.



Orlogskaptajn Jørgen Strange Lorenzen, maj 1985.

Denne beretning, fra godt 50 år tilbage, omhandler afhentningen af USS "Restorer" i New Orleans i Amerika. Rejsebeskrivelse er baseret på de dagsbogsnotater, som jeg tog dag for dag under togtet, og krydret med et antal billeder, som jeg tog på rejsen.

Denne I Danmark var det stadig meget begrænset, hvad der kunne købes i forretningerne og Amerika stod for mange som et land meget langt væk fra Danmark og vel nok også som det forjættende land. Da Danmark ikke havde en valutareserve og slet ikke i dollar, kunne besætningen som udgangspunkt kun købe ind for en Dollar om dagen.

Jeg blev udtaget som et af de ca. 30 besætningsmedlemmer, der skulle sejle med ØK "Falstria" til U.S.A. for at deltage i hjemsejlingen af et nyt skib til søværnet fra New Orleans til Danmark.

Skibet "Restorer" var et træskib bygget som et redningsskib under krigen til U.S.Coast Guard. Det var komplet udrustet med værksted, lastrum, slæbefaciliteter. Maskinrummet var noget af det nyeste man kendte: Diesel Elektrisk og havde ferskvandsanlæg, dog blev vandet ikke særlig klart, det lignede nærmest øl, men havde intet med den drik at gøre. Radorummet var veludstyret, og der var faste køjer til alle på skibet. Det var første gang, vi mødte denne form for underbringelse i et af marinens skibe.

Skibet var synet og godkendt af "Norsk Veritas" inden den danske stat købte det. En sum på 900.000 kr. skulle være købsprisen. Det var det skib vi 30 (31) mand blev sendt over for at hente i New Orleans. Jeg var ældste Math ud af fem. Det var i det hele taget en meget lille besætning til det job, det viste sig at blive.

Skibet blev anskaffet for anvendelse på Grønland og var rent teknisk meget avanceret i forhold til andre skibe - men som det viste sig senere, at skroget var ormædt i en sådan grad, at dets sødygtighed kunne mere end betvivles.

Turen fra USA og til Danmark var for besætningen en stor oplevelse, men også til tider en meget hård tur. Vi afgang fra New Orleans den 11. marts 1948 med ankomst til København den 10. april samme år.

Her blev skibet døbt "Vitus Bering" og nåede en gang til Grønland, men måtte før denne rejse have skiftet en del planker på Helsingør skibsværft.

Når man i 40'erne skulle til USA var der mange formaliteter, der først skulle bringes i orden. For at få at indrejsetilladelse, måtte man udfylde et stort spørgeskema - størrelse 56 gange 30 cm! Spørgsmålene skulle udfyldes korrekt, ellers blev man indkaldt til konfrontation og så skulle de bare rettes. Blot det at finde så mange oplysninger så mange år tilbage i ens liv var ikke let, og slet ikke når tidsbestemmelserne skulle være 100% korrekte. Jeg havde en dato i mit liv, der ikke var korrekt på skemaet, og jeg blev derfor indkaldt til møde og fik her besked på at få den rigtige dato fremskaffet.

Alene det at blive godkendt for indrejse til Amerika var udelukket, hvis man under krigen havde tilhørt en kommunistisk modstandsorganisation.

Som det fremgår af skemaet skulle man bekræfte svarene ved Edsaflæggelse ved indreisen til U.S.A. Formaliteterne gjorde ingen forskel på chefen og yngste mand i besætningen. De skulle bare være i orden.

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, Limited)
 Hovedkontor: København.

København K.,
 Bredgade 23.

KODER:
 A. B. C. 5th IMPR., 6th & 7th, ACME,
 BENTLEY'S COMPLETE, BENTLEY'S SECOND,
 NEW BOE

Telegram-Adresse: EACPASSAGE

Postgirokonto Nr. 1716

Telefon: Byen 5121
 Udenbys Samtaler: Central 11866

Passager Kontoret

m.s. "FALSTRIA" fra København den
31. Januar 1948:

Det meddeles herved, at m.s. "FALSTRIA" ventes at afgaa Lørdag, den 31. Januar Kl. 12. Afgangsen finder Sted fra Midtermolen i Frihavnen.

Ombordstigningen finder Sted mellem Kl. 10. og 11, men samtlige Passagerer maa før Ombordstigningen henvende sig i Midtermolens Pakhus for Toldbehandling af al Bagage. Undladelse heraf kan medføre, at Bagagen ikke vil kunne ekspederes med Skibet, men maa forblive paa Pakhuset for Passagerens Regning og Risiko.

Af Hensyn til Statspolitiets Udrejsekontrol og for at undgaa Forsinkelser i Ekspeditionen af Skibet, henstilles det høfligst til Passagererne at have Rejsepas og Billet klar til Forevisning ved Ombordstigningen.

Vi tillader os at henlede Opmærksomheden paa, at eventuelle Besøgende og Paarørende, der ledsager Passagerer ombord, maa forlade Skibet Kl. 11,30, efter hvilket Tidspunkt, der ikke vil være Adgang til Skibet for Besøgende.

Med Højagtelse
 AKTIESELSKABET
 DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 Passager Kontoret

Nedenfor har jeg indsat brudsstykker af skemaet.

U.S.A.

MEDDELELSE TIL PASSAGERER OG AGENTER

Alle Passagerer skal iflg. De Forenede Staters Indvandringslove manifesteres, og alle Spørgsmaal fra 3—38 inkl. maa besvares af alle Passagerer, som ikke er amerikanske Borgere, samt af alle Passagerer, der rejser i Transit til Canada eller andre Lande udenfor De Forenede Stater.

Amerikanske Borgere behøver kun at besvare Spørgsmaalene Nr. 3, 4, 5, 6, 7, 9, 23 og 38.

Før Bogførsel af Passage maa dette Skema udfyldes i Overensstemmelse med ovenstaaende Regler og underskrives af Passageren, eller i Tilfælde af Familie af Familiens Overhoved.

m. s. "

Hvis det ved P
Paa For

3 FULDE NAVN (i Blokskrift)		4 Alder paa Afsærlings- dagen	5 Kon Mænd = M Kvinder = K	6 Ægte- skabelig Stilling	7 1) Stilling eller Beskæftigelse (se Fodnote)	Er De	
Familienavn	Fornavn					lese	Hvi
LORENZ							

17 Angiv Navn og fuldstændig Adresse paa nærmeste Slægtning eller Ven i det Land, hvorfra Passageren kommer, eller hvis ingen dervedes saa i det Land, hvori Passageren er Borger.	18 Endeligt Bestemmelsessted (Byen og Staten) Hvis paa Gennemrejse til Canada eller andre Lande udenfor De Forenede Stater, da angiv Deres nuværende Adresse paa Bestemmelsesstedet og påtænkte Udrejselov fra U.S.A.	19 Har De Bilet til det endelige Bestemmelsessted?	20 Af hvem er Rejsen betalt? Angiv, om Biletten bliver betalt af Passageren selv eller af anden Person eller af nogen Forening, Selskab, Kommune eller Regering (med Angivelse af Navn og Adresse.)	21 Vil De ved Ankomsten til New York være i Besiddelse af 50 Dollars? Har De mindre, da angiv hvor meget	22 Har De for været i De Forenede Stater		
				I bekræftende Fald			
				Ja eller Nej	Fra hvilket Aar til hvilket Aar?	Hvor?	Sidste Afslutningsdato De Føire Stater
Slægtskab:							
Navn:							
Fulde Adresse:							

38 Oplysninger om Rejsepas
Af hvilket Land udstedt?
Nr.
Udstedelsesdato
Gyldigt til
Hvor udstedt
Af hvilke Myndigheder udstedt?

1) Kolonne 7. Passageren maa saa nøjagtig som muligt anføre Stilling, Forretning eller Fag, f. Eks.: Civilingenior, Jernbaneingenior, Miningingenior, Messingpolerer, Staalpolerer, Jernformer, Trædrejere etc., og ikke blot Ingenior, Polerer, Former, Drejere eller anden ubestemt Angivelse.
Der maa skelnes mellem Landmænd og Landarbejdere, nauset den Kapital Vedkommende er i Besiddelse af, som følger: Ved en Landmand forstås den, der driver en Gaard enten for sig selv eller for andre.
Ved en Landarbejder forstås den, der arbejder paa en Gaard for Ejeren eller den Mand, der driver den.

2) Kol. Sprog, kation, Africa, Dalag, Hebre, Lithua, Portug, Dunes, Syrian.

Omregningstabel			
M — Fod	Tom	M — Fod	Tom
1,50 = 5	0	1,68 = 5	7
1,53 = 5	1	1,70 = 5	8
1,55 = 5	2	1,73 = 5	9
1,58 = 5	3	1,75 = 5	10
1,60 = 5	4	1,78 = 5	11
1,63 = 5	5	1,80 = 6	0
1,65 = 5	6		

ER
gsløve ma-
ures af alle
Passagerer,
or De For-

lene Nr. 3,

erensstem-
geren, eller

AKTIESELSKAB

DET ØSTASIATISK

SPØRGESKEMA

m. s. " " vestg. Rejse fra København den

Hvis det ved Passagerens Ankomst til De Forenede Stater viser sig, at nedenstaaende Spørgsmaal
Paa Forlangende af "The Commissioner of Immigration" paa Landingsstedet i De Forenede

(Falsk Ed straffes med Bøde)

5	6	7	8			9		10
Kon	Ægte- skabelig Stilling	1) Stilling eller Beskæftigelse (se Fodnote)	Er De i Stand til at			Nationalitet		2) Af hvilke Race eller Folkeslag er Passageren? (se Fodnote)
Mænd — M Kvinder — K			læse	Hvilke Sprog kan De læse?	skrive	Landet, i hvilket De er Borger	Amerikanske Borgere Hvis født i Amerika da angiv:	Hvis naturaliseret da angiv:
							Fødselsdag:	Borgerens Nr.
							Fødested:	Udstedelsesdato:
							Udstedt ved: Court:	
							Country:	
							State:	
20	21	22		23		24		25
Har De rejst til New York eller til New York?	Har De været i De Forenede Stater?	I bekræftende Fald		Rejser De til en Slægtning, Ven, Bekendt eller Forretningsforbindelse? Angiv evtl. Slægtskab og fuldstændigt Navn og Adresse paa den, hvortil De rejser. (Dette Spørgsmaal skal ufravigeligt besvares nejagtigt).		4) Hensigten med at rejse til Amerika (se Fodnote)		Har De været Fængsel, Fat- hus, Sinds- sygeanstalt eller nødt officel Underretning Hvis ja, angiv hvilket
		Fra hvilket Aar til hvilket Aar?	Hvor?	Sidste Afrej- singsdato fra De Forenede Stater	Amerikanske Borgere skal opgive Adresse i Amerika	Ager De eller midlertidigt Ar- bejde i De Fore- nede Stater at rejse tilbage til det Land, hvorfra De kommer?	Hvorhenne passageren De at forblive i De Forenede Stater?	Har De i Sinds- sygeanstalt at blive amerikansk Borger?
					Slægtskab: (evtl. Ven, Bekendt eller Forretningsforbindelse)	R.		
					Navn:	E.		
					Fulde Adresse:			
					Stat:			
					By:			
					Gade:			
					Husnummer:			

sjægtig som muligt anføre Stilling, Forretning
ingeniør, Mineingeniør, Messingpolerer,
te., og ikke blot Ingeniør, Polerer, Former,
e.
og Landarbejdere, uanset den Kapital Ved-
følger: Ved en Landmand forstås den, der dri-
for andre.
r arbejder paa en Gaard for Ejeren eller den

3) Kolonne 10. Race eller Folkeslag bestemmes af Passagerens Afstamning og det
Sprog, han taler. Den oprindelige Afstamning skal danne Grundlaget for Klassifi-
kationen. Modersmaalet hjælper kun til at bestemme den oprindelige Afstamning.
African (black), Armenian, Bohemian, Bosnian, Bulgarian, Chinese, Croatian, Cuban,
Dalmatian, Dutch, East Indian, English, Finnish, Flemish, French, German, Greek,
Hebrew, Herzegovinian, Irish, Italian, North, Italian, South, Japanese, Korean,
Lithuanian, Magyar, Mexican, Montenegrin, Moravian, Pacific Islander, Polish,
Portuguese, Roumanian, Russian, Ruthenian (Russniak), Scandinavian (Norwegians,
Danes and Swedes), Scotch, Serbian, Slovak, Slovenian, Spanish, Spanish-American,
Syrian, Turkish, Welsh, West Indian, other than Cuban.

3) Kolonne 15. Ved
et Aar regnet fra
Ophold i den Hens
Opholdssted uden
anføres Landet og
at Dampskibsselska
af midlertidigt Oph
rerer, som har fået
Besøgsrejse til Udl.

Jeg erklærer herved, at de ov

ABET

KE KOMPAGNI

SKEMA

Billet Nr.

Returbillet Nr.

Klasse Kabin Nr. Køje

al ikke er korrekt besvaret, er Passageren udsat for at blive opholdt og tilbagesendt.
 nede Stater skal Passageren bekræfte Sandheden af de anførte Svar med Ed.
 le eller Fængsel).

11	Fødested		12-13		15	
	Land	By, Sogn og Amt	Visum eller Permit to re-enter		3) Sidste faste Bopæl i mindst 1 Aar (se Fodnote)	
11 Iken eller og er ren? (note)			Besøgsvisum Nr.	Transitvisum Nr.	Angiv Land, By eller Landsby (Danke Passagerer maa angive By, Sogn og Amt)	
			Non Kvotavisum Nr.			
			Emigrant (Kvota) Visum Nr.			
			Udstedt i	Dato		
			Permit to re-enter Nr.			
		Application Nr.				
		Udstedt i		Dato		

25	26	27	28	29	30-31	32	33	34	35	36		37
25 e været i d. Fastig- Sunde- sult eller offentlig stærke? a, saa an- varet?	26 Er De Po- lyga- mist? (Flec- koner)	27 Er De Anar- kist? (Sam- funde- om- vacher.)	28 Er De Modstander af de ordnede Reg- ningsformer i De Forenede Stater el- ler andre Lande? (Se hele Spørgsma- let herom i § 3 i den amerikanske Indvandningslov)	29 Rejser De paa Grund af Tilbud, Tilskud, Løfte eller udtrykkelig eller stilende Kontrakt om Ar- bejde i De Fore- nede Stater?	30-31 Er De no- gensinde blevet ud- vist af De Forenede Stater?	32 Sundheds- tilstand, aandelig og legemlig	33 Vanskabt eller Krobbling? Angiv hvorledes, hvorefter samt Aarsag	34 Højde (se Omregnings- tabel) eng. Fod eng. Tom.	35 Ansigts- farve	36 Farve af		37 Særlige Kende- mærker, som Tatuering, Modermærke, Ar og deslige
										Haar	Ojne	

1) Ved fast Bopæl forstås virkeligt eller paatænkt Opholdssted i mindst 1 Aar fra Afsejlingsdatoen. — Det sidste Land, hvor Passageren har haft Hensigt at forblive der 1 Aar eller mere, betragtes som sidste faste Bopæl. — I Kolonne 15 maa angives Byen for sidste faste Bopæl. For statistisk Formaal er det vigtigt, at Passageren nøjagtigt angiver Landet for det sidste faste Ophold uanset om Ophold i andre Lande, Fædreland, Nationalitet eller Race. For Passagerer, der har Ophold i De forenede Stater, og som vender tilbage efter en Tid i Udlandet, anføres De Forenede Stater. —

2) Kolonne 21. Head Tax skal ikke betales af Passagerer, der ved Købet af Rundrejsebillet erklærer at ville forlade U. S. A. indenfor 60 Dage regnet fra Ankomstdagen til U. S. A. — Hvis U. S. A.'s Immigration Inspektør, der besøger Passageren, dog anser det for nødvendigt, at U. S. Head Tax opkræves, maa denne betales til Regnskabsføreren eller Linjens Repræsentant ombord paa Skibet for Landgangen. Passagerer, der paatænker at opholde sig nder det anførte Tidsrum af 60 Dage og erklærer dette ved Ankomsten, vil ikke kunne opnå Tilbagebetaling af Indvandringsskatten, selv om det senere beslutes at forlade Landet indenfor 60 Dage regnet fra Ankomsten.

de ovenfor anførte Svar paa Spørgsmaalene, der blev fremsat for mig i et Sprog, jeg forstod, er i Overensstemmelse med Sandheden.

Passagerens Underskrift:

Af de indsatte dele af skemaet fremgår det klart, at mængden af spørgsmål var stor.

Rejseordren

PERSONELKONTORET

Brev Nr. P.

Journal Nr. P.

(Bedes anført ved Besvarelser).

Holmen, den 19, Januar 1948.

Til
Rigspolitiets Pasafdeling.

Det attesteres herved, at nedennævnte Mather
er bestemt til Tjenesterejse til Amerika.

Art-Math	290	A.Assing	X
Matr "	150	K.E.Mortensen	X
Mine "	85	J.Lorentzen	X
" "	99	Chr.Petersen	X
Radio"	87	E.F.Nielsen	X

E.B.

Dejhm Darsen

Art-Kvtm. I D.H.Darsen.

9 47 5000

Min første rejse til amerika fra den 31. Januar 1948 til den 10. april 1948.

Dagbogen

Indledningen til denne dagbog tager sin begyndelse i København den 8. januar 1948.

Efter juleorlov blev jeg sendt om bord på minefartøjet "Laaland" for at gøre tjeneste her til hen på foråret.

Den 8. januar blev der sendt bud efter mig fra personelkontoret. Her blev jeg spurgt om jeg ville blive på "Laaland", uanset hvor jeg kunne komme hen i stedet. Mit svar var "nej, det kommer da an på hvorhen". Jeg fik nu spørgsmålet: "Kunne de tænke dem at komme over til Amerika og hente et skib hjem til Danmark?", og jeg svarede omgående "Ja".

Ordren lød på at hente et skib i Amerika, og jeg fik besked på at gå hjem og pakke og til at være klar på kort varsel. Nå, der gik nu tre uger inden afrejse.

Tiden gik med at ordne pas, blive vaksineret mod kopper m.v., udfylde attester om indrejsen til Amerika, og lignende papirarbejde, der skulle være på plads inden vi tog afsted. Vi fik samtidig at vide at rejsen til USA skulle foregå med ØK's "Falstria".



Vi fik at vide, at hvor der var plads til 2 passagerer skulle vi være 3 mand, men det skulle vi nok klare. Først turen til New York med "Falstria". Der fra med "GREYHOUND" bus ned til New Orleans, hvor det skib, vi skulle sejle hjem, lå.

For at spare på Danmarks begrænsede valutaressourcer blev alt, hvad der kunne fragtes over til New Orleans sejlet fra Danmark. Vor personlige bagage måtte kun veje 58 kg, på grund af den bus vi skulle med fra New York.

Dagbogen

MS "Falstria" 31. januar 1948.

I dag begynder rejsen "Den store tur". Afgang fra Københavns frihavn kl. 1200. Der var stor afsked.

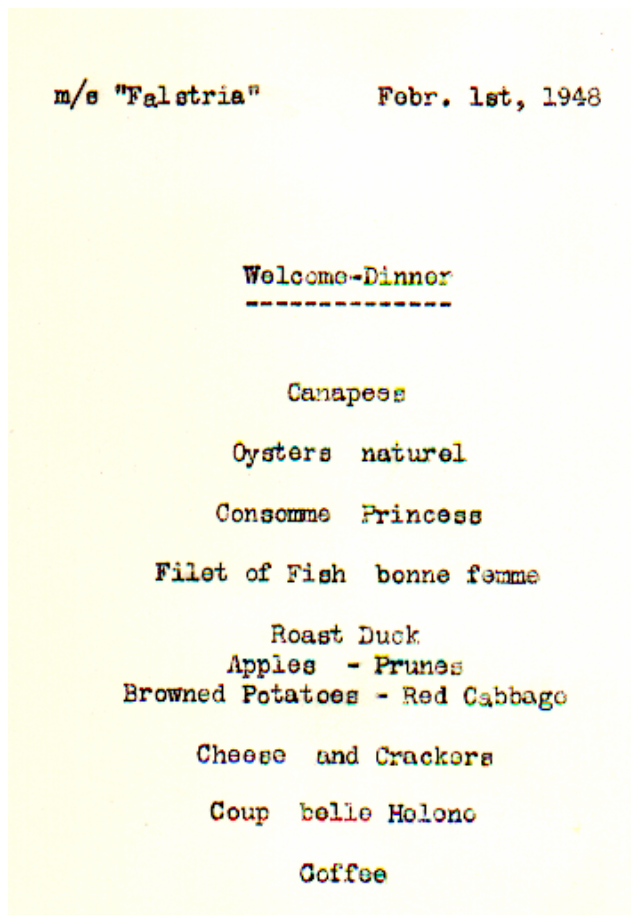
Kl. 1230 var der lunch. Der var ikke det man ikke kunne få at spise. Man havde hørt tale om det store kolde bord, men aldrig oplevet det i den størrelsesorden, vi her så det.. Vi kunne hente alt hvad vi ville have; hummer, ål, skinke gås, salater, varme retter (fem forskellige), derefter ost, så frugt, appelsiner, pærer og så kaffe i rygesalonen.

Kl. 1600 er der te, jeg kan lige så godt skrive planen for dagens måltider:

- 0600 - 0700 Kaffe efter forlangende
- 0800 - 0930 Frokost
- 1100 - Bouillon
- 1230 - Lunch
- 1600 - Kaffe og te
- 1900 - Middag
- 2200 - Smørrebrød

sulte skal man nok ikke.

Chokolade, cigaretter, cigarer o.s.v. alt kan man få til små penge og kun gode sager. Maven kan nok ikke holde til det - det er så fantastisk, man lever som hele grever.



Menukortet taler for sig selv.

Skibet er stort, men trods alt bevæger det sig dog lidt.

1. februar 1948.

Man får jo ikke fortalt alt i denne omgang, men lidt efter lidt må det vel komme. Man kan næsten ikke tåle alle de måltider - men man skal jo igennem det. Vi er nu et godt stykke ude i Skagerrak. Skibet "gir" sig godt.

Vi må helt selv om hvad vi vil laver, tiden bliver nok ret lang, men det går vel nok.

I morges stod vi op kl. 0700, vi skal først være oppe kl. 0830, det gælder dog kun for os fra marinen. Det vil sige kl. var kun 0600. Urene var stillet 1 time tilbage i løbet af natten, men det havde vi selvfølgelig glemt.

Vi regner med at være ovre på den anden side af "Dammen" omkring den 11. februar. Det var dejligt at se alle de pårørende, der var mødt for at sige farvel.

Der er nu flere, der begynder at tale om søsyge, det kan jo snart komme, men lidt værre skal det dog gerne være.

Nu tror jeg tiden er kommet til at lette mig fra køjen.

Middagen i går bestod af suppe, små stykker kød eller torsk, kalveomelet med grønsager, budding og så kaffe i rygesalonen. Vi var først færdig med middagen kl. 2100. Kl. 2200 skulle vi så have små snitter. Det er strengt at komme igennem alt det.

Morgenmaden eller frokost består af appelsinsaft, en halv grapefrugt, svesker og mælk, skinke og æg, rundstykker - ja man kan få alt, hvad man ønsker, der hører til morgenmad.

I dag bliver urene stillet 34 minutter tilbage.

2. februar 1948.

Nu er vi ved at komme forbi Skotland. Det blæser vindstyrke 8 til 9, det er ved at blive rigtigt frisk vejr, der falder flere fra til spisetiderne, og der spises mindre. Endnu holder næsten alle marinerne dog stand. Man lever stadig overdådigt. Skibet "gir" sig ret slemt.

I dag stilles urene 24 min. tilbage.



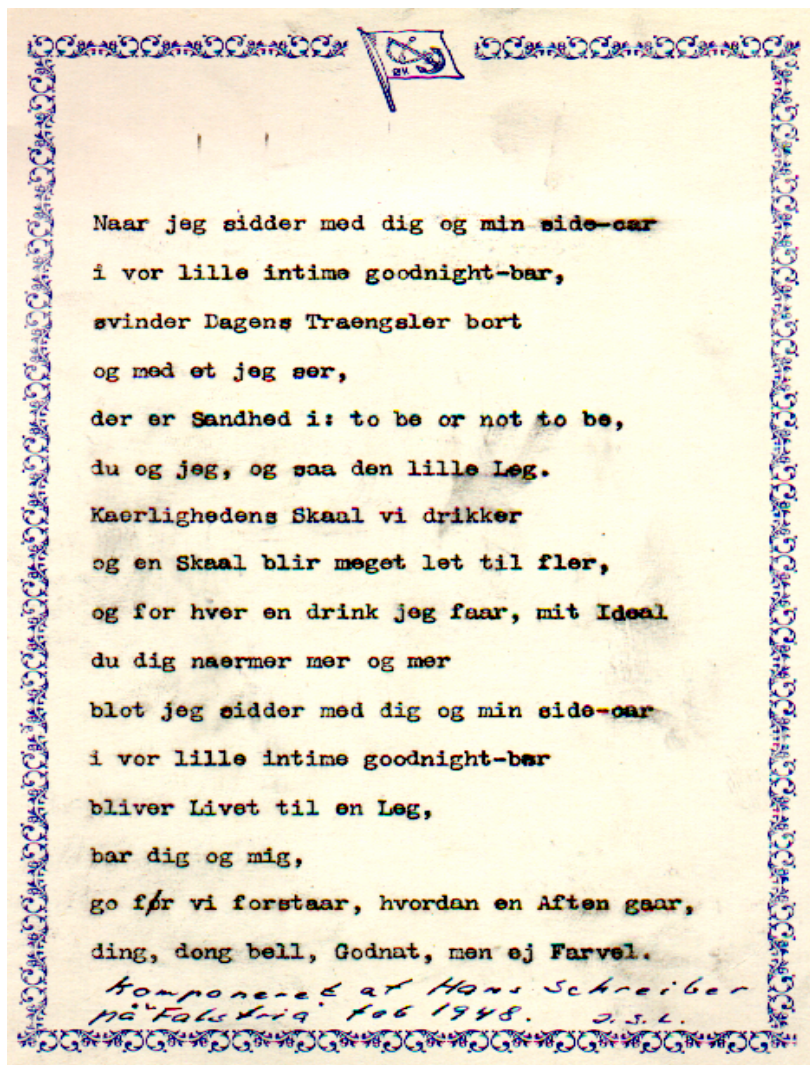
3. februar 1948.

Det blæser stadig godt. Det forløbne døgn har vi kun gået ca. 5 knob - mod normalt 16. Vi har kendte personer om bord, blandt dem Hans Schreiber (komponisten) og en konsul.

Overfarten bliver nok forlænget 1 til 2 dage. Når vi kommer over, er det meningen, vi skal bo på et hotel den første nat - altså i New York.

Hele skibet ryster hver gang næsen (stævnen) går under vand og skruen er fri af vandet agter.

"Falstria" i urolig sø. (J.S. Lorenzen)



Vor godnatviser når Hans Schreiber spillede om aftenen ombord på "Falstria".

I dag er vejret blevet køligere. Det er en koldfront, der er ved at passerer os. Vejret var ellers de første dage meget mildt. Vi er nok ikke i New York før den 12. februar, men nu får vi at se.

I dag stilles uret kun 22 min. tilbage.

4. februar 1948.

Dagen går med at spille kort, sove og spise og gå tur på dækket, hvor man er beskyttet for vejret.

I dag stilles urene 30 min. tilbage.

5. februar 1948.

Nu er det igen blæst op. Vindstyrken i morges 9 - nu til aften "kun" 8. Det er dog mere end nok, og vi er nu to døgn forsinket på grund af vejret. Det kan hurtigt gå hen og blive mere, hvis dette vejr fortsætter.

Urene blev idag stillet 12 min. tilbage.

6. februar 1948.

Dagen går stadig med kortspil, sove og læse. I dag blæser det lidt mindre igen. Nu bliver vi mindst tre døgn forsinket. Har i dag været nede og se maskinrummet, der arbejdes hårdt når skruen går fri af vandet. Omdrejningerne skal reguleres ned, for så igen at sættes op når skruen er i vandet igen. Det skal bemærkes, at vi kun har meget begrænset last med til Amerika. Skibet ligger højt.

Urene stilles i dag 32 min. tilbage.

7. februar 1948.

I dag er vi nøjagtig halvvejen til Amerika. Man er snart lidt træt af denne lediggang. Det løjer lidt af nu, men det er naturligvis kun en kort frist.

I dag stilles urene 32 min. tilbage igen.

Søndag 8. februar 1948.

I dag er det blevet meget køligt. Vinden er nu tværs - ikke så meget sø. I aften er der biograf. I går aftes fik vi til middag: "Gule Ærter og pandekager", der hørte øl, snaps og likør til, som blev givet af vor Intendant.

I dag blev urene stillet 34 min. tilbage.

9. februar 1848.

I nat blæste det op til orkan, så nu har vi ellers sø nok, vi kommer ikke fremad. Ligger underdrejet. Vi slog katten af tønden i eftermiddags, men det var meget koldt og snestorm og svært at ramme tønden.

Afsendte telegram til [min kone] Elin - forleden dag til mor og far. Det var sidste dag vi kunne sende telegrammer.

I dag blev urene kun stillet 16 min. tilbage.

10. februar 1948.

Nu har vinden lagt sig meget, så farten er gået op. Vi håber nu at være inde den 14. I aften er der igen biograf. Det er kongefilmen.

Det er stadig meget koldt. Vor position er nu lidt syd for New Foundland. I går fik jeg telegram fra [mor og far i] Vordingborg.

I dag blev urene stillet 18 min. tilbage.

11. februar 1948.

Der er ikke noget særligt nyt. Det sner meget, men ellers fint vejr. Der holdes afskedsmiddag i aften. Der er vin til maden. Kaptajnen fortalte os under middagen, at det var det værste vejr, han nogensinde havde oplevet på Nord Atlanten. Selv under krigen da han sejlede konvoj over Atlanten havde han ikke mødt tilsvarende vejr. Vi havde vandindtrængning i lastrum 1 og 2. Nogle af skibets nitter har givet sig og medførte vandindtrængningen i lastrummene.

(Tidsangivelse for tilbagestilling af urene mangler)

12 februar 1948.

Sidste dag på "Falstria" - Blæst.

Ordner tøj og post inden vi er inde. Passerede i dag "Ambruse" fyrskibet, der markerer første landkending.

(Igen mangler tidsangivelse for tilbagestilling af vore ure).

MS "Falstria" og New York. 13. februar 1948.

I dag stod vi op kl. 0600. Pakkede tøj og gjorde os klar til at forlade "Falstria".

Kl. 0730 tog vi lods om bord. Ved 9-tiden kastede vi anker ved karantæneøen og fik karantænelægerne om bord. De blev godt 45 min. De så kun vor læges papirer. Derefter sejlede vi op til "The East Asiatic Co.'s" plads i New York. Vi ankom her kl. godt 1130.

Emigration kontrollerede så vore papirer, hvorefter vi gik ind til toldundersøgelse, der var lang strengere end forventet og meget langsom. Det tog ca. en time for hele besætningen - 30 mand. Dog slap vore køjesække let.



Mit første syn af New Yorks Skyline den 13 februar 1948 - mange fulgte sener fra skib, fly og helikopter. Dog sjældent så trist og gråt som denne formiddag i februar 1948.

Chefens bagage blev endevendt og ekstra under-

søgt. Han var meget sur.

Kl. 1200 blev vi hentet i bus. Vi kom til at sidde fast mellem jernbanevogne og snedriver, så vi mærkede ikke noget til den amerikanske hurtighed. Endelig lykkedes det os at komme til vort hotel "Cornish Arms" på 23rd. Street og 8th. Avenue.

Det var hele dagen meget dårligt vejr med både dis og tåge. Vi kunne knap nok se skyskraberne ved indsejlingen til New York. Noget fik vi dog ud af det. Vi spiste på hotellet, der er et nogenlunde hotel, men restauranten er på det nærmeste en automatkafé. Maden var i forhold til "Falstria" meget dårlig.

Kl. godt 3 tog vi på en sightseeing tur med bus. Vi var rundt i mange af New Yorks kvarterer. Sne, der var ved at tø, tåge og dis gjorde selvfølgelig sit til, at det var et trist indtryk, vi fik.

Det skal nævnes, at vi ved indsejlingen passerede Frihedsgudinden og så nogle enkelte hangarskibe og en helikopter lå over os på næsten hele indsejlingen.

Vi var om eftermiddagen inde på et museum bygget til minde om Theodore Roosevelt. Det indeholdt bl.a. nogle pragtfulde udstopninger af dyr, der er udstillet i deres hjemsteds rigtige omgivelser og med malet baggrund af landskabet for samme sted. Der var løvefamilier, giraffer, jaguarer o.s.v. Man skal se det for at begribe hvor smukt det er. Men vi var der kun 20 min. Senere var vi i "Rockefeller Center" kørte med elevator til 65. etage. Det tog 30 sekunder - man kan mærke trykforskellen i ørene. Vi tog en ny elevator op til toppen. Vi kunne desværre ikke se andet end gaden under os. Der er ellers herfra man skulle kunne få det rigtige indtryk af "Empire State" bygningen med sine 102 etager og godt 400 m's højde. Derefter var vi i R.A.C.s radiohus. Vi så fjernsyn, der blev sendt ud til fjernsynsapparater i lokalet. Der var radar og mange andre tekniske installationer.

Her efter tog vi tilbage for at spise på vort hotel. Spiste igen i den mærkelige Café. Det var meget dyrt i forhold til kvaliteten. Prisen lå lidt over 1 dollar (5-6 kr).

Vor tur i bussen kostede 90 dollar. Det var en amerikaner der fortalte om det vi så på udflugten. Han overdrev meget - som andre. Der var en dansk sømandspræst, der oversatte for os. Jeg forstod dog næsten alt hvad amerikaneren fortalte. Om aftenen gik turen til "Radio City Music Hall", hvor vi overværede aftenens forestilling. Der kan være ca. 9000 mennesker til sådan en forestilling - måske overdriver jeg lidt? Det var en meget spændende aften. Symphonyorkester, optræden og biografforestilling og meget mere. Efter at have set filmen gik vi. Der er uafbrudt forestillinger. Alle marinerne var her sammen.

Vi tog hjem bagefter, og nu sidder jeg og skriver denne beretning om mine første oplevelser i New York og i Amerika.

Vi skal køre i morgen kl. 0800 til Washington og videre til New Orleans. Det bliver to døgn uafbrudt.

"Radio City Music Hall" ligger i Rockefeller Center. Vi kørte med undergrundsbanen derhen og gik fra stationen direkte op i bygningen. Marinen betalte for vor udflugt. Vi havde ingen penge til rådighed. Billetten kostede 1 dollar.



I negerkvateret var der mange interessante ting at se. Deres skaldebøtter står ude på gaden eller fortov. Det ser ikke særlig renligt ud.

Deres brandbiler er også lige til at dø over af grin, der er flere med faste ringe (dæk) og så gammeldags, at man tror det er løgn. Vort ophold i New York er for kort til rigtig at få et indtryk af byen - og vejret for dårligt.

I bus på vej til New Orleans. 14. februar 1948.

Kørte i morges kl. 8 fra New York. God plads i bussen. Ankom til Philadelphia ved 11-tiden. Vejret blev bedre efterhånden, som vi kom sydpå. Vi holdt i ca. 10 min før vi kørte mod Baltimore. Chaufføren kørte meget korrekt. Nu løb min fyldepen tør. Kunne ikke skrive mere i aften.

Den danske skibsbesætning på vej op til Capitol.



Forfatteren som Mine Math nr. 85 med vor "Greyhound" bus som baggrund.

Atlanta, U.S.A. 15. februar 1948.

Der skulle skrives meget mere i disse dage, men vi kører uafbrudt. Vi skal i nat overnatte i Atlanta på "Henry Grady" hotel.

Washington var pragtfuld med alle de smukke bygninger. Vi havde et kort ophold på ca. 4 timer. Vor chef

Orlogskaptajn Münster holdt møde med Kommandør Kjølsten, der er vor Marineattaché i Washington. Mødet fandt sted på åben gade under vort korte ophold i Washington.



Sådan kørte man også i U.S.A. i 1948.



Et kort ophold for at spise og strække benene.

Vi skal køre igen i morgen kl. 0600 og er nok i New Orleans kl. 1800. Sidste nat sov vi næsten ikke. Vi skulle skifte bus tre gange i løbet af natten. Vi spiste nogle Hamburgere et par af stederne.

Under opholdet i Washington så vi nogle af de flotte bygninger bl.a. "Capitol" og mange andre bygninger.

I byen Winston Salem skiftede vi igen bus. Byen er hjemstedet for "Camel" cigaretterne. Vejret var blev som nærmest på en varm forårsdag. Vi går uden stortrøjer.

Atlanta er en pæn by at se på. Hotellet vi bor på er fint. Vi bor fire sammen. Jeg talte med en amerikaner, der forsøgte at fortælle mig om en "Marchall Planen", der skal hjælpe Europa på fode efter krigen. Amerika ville betale?

Jeg skulle skrive meget mere, men trætheden er for stor. Maden er ret mærkelig, indtil man vender sig til den. Der er så meget med sandwicher.

New Orleans 16. og 17. februar 1948.

I går kørte vi lige til kl. 2200. Vi kørte fra Atlanta kl. 0600 over Charlotte, Montgomery, Mobile og til New Orleans. Vi oplevede meget på turen. Ved Mobile havde en Tornado ramt området dagen før. Der var kaos.

Ved ankomsten til New Orleans var der problemer. Ingen anede noget om, hvor vi skulle indkvarteres. Til sidst blev vi så indkvarteret på et militært område med plads til 40000 mand, men nu var der kun ca. 2000 mand. Forholdene er ret mærkelige, men vi skal nok kun være her i en uge - tror jeg.

Al udrustningen fra Danmark var ankommet, så det skal vi i alle tilfælde ikke vente på.

Nu kommer det an på hvordan skibet ser ud?

Vor base ligger ca. 7 km. fra byen og så skal vi sejle med færge over Mississipi-floden for at komme ind til New Orleans. Nu må vi se, hvordan det går.

Vi havde fri i eftermiddags. Vort skib ligger 16 miles oppe af Mississipi-floden. Jeg er nok den af mandskabet, der taler bedst engelsk. Så jeg får da talt med amerikanerne på basen.

Byen New Orleans er ganske nydelig. Der er alt hvad livet begærer, hvis man altså har penge. Jeg købte lidt appelsiner og var hjemme igen kl. 1800, men da havde man spist.

Jeg fik ikke noget at spise ligesom de andre, der havde været i byen. Vi levede af mine appelsiner. Man nåede at blive træt i benene efter den lange travetur.

New Orleans 18. februar 1948.

I dag ankom vort skib til basen: "Det så ikke så dårligt ud som ventet". Skibet er meget stærkt bygget. Det skal nok gå godt. Nu er der bare nogle dage med klargøring. Vi skal nok komme af sted til den 1. marts.

New Orleans 19. februar 1948.

I dag skulle vi begynde på skibet, det blev ikke til så meget. Vi havde ikke noget at gøre rent med før ved 3 tiden.

Jeg skal nok være chauffør, dog kun med kørsel indenfor basen. Jeg var til køreprøve, det var nu mere for at se, om jeg i det hele taget kunne køre. Lidt frem og tilbage samt bakning rundt om et hjørne. Den anden, der skulle have kørekort var vor 4. Mester Balle Christiansen. Jeg fik først mit "Operator Permit" hvorefter Balle spurgte: "Var det en svær prøve"? Vi fik udleveret en Chervolet Truck samt en Jeep.



Dette var min vognpark, jeg havde ansvaret for og kørte med størstedelen af tiden på Basen.

Et spændende job både for mig og bilerne. Der var ikke ret meget på bilerne der virkede. Det lærte man i tidens løb.

Om aftenen var vi hos Generalkonsulen Ingemann Olsen, der gav middag i en rigtig New Orleans restaurant, hvor vi spiste under åben himmel med kulørte lamper og springvand omkring os.



Derefter var vi til fribrydning. Det var meget spændene, men man kunne se, at det var film en del af det, dog i sidste kamp gik det hårdt til.

Jeg tror næsten, vi bliver færdig med skibet til 1. marts - men vi får at se. Vi måtte gå hjem alle sammen efter middagen. Intendanten er stadig syg, så vi kan ikke få penge.

New Orleans 20. februar 1948.

Kørte som chauffør det meste af dagen, det er meget rart, men et snavset job. Nu får vi at se, hvor lang tid det går.

Jeg havde en oplevelse med vor chef Münter. Han skulle møde hos admiralen for basen. Münter tager plads i Jeepen, og så kørte vi op til admiralens hovedkvarter. Ud stiger Münter, men hans buksebag hænger fast i en fjeder, der var gået igennem sædet.

Der var ikke meget ros til mig. Jeepen havde gjort en del af krigen med, og ikke ret meget virkede og slet ikke benzinmåleren.

New Orleans 21. februar 1948.

Jeg har det stadig godt - gør ikke meget rent på skibet. Der bliver kørt mange kilometer på en dag med både Jeep og lastvognen. Jeg er nok en af dem, der har det bedste arbejde, dog er min arbejdstid længere end for de andres vedkommende.

Fik breve fra Danmark.

Vi var i byen fra kl. 1500 til 1800. Købte lidt silke til min smoking. Det at finde en forretning med silke til en smoking var snart det værste, jeg har været ude for - var i 10 forretninger, men fik ikke hvad jeg ønskede. Købte forresten også en kuglepen, jeg har hele tiden manglet blæk, nu håber jeg det bliver bedre.



"Canal Street" New Orleans i februar 1948.



En brandstation i New Orleans februar 1948.

New Orleans 22. februar 1948.

I dag søndag arbejder vi ikke om bord. I morgen er det Washingtons fødselsdag, så er det fredag, men det gælder ikke for os.

Har kun været 3 gange i byen, det er en lang rejse for os og koster jo lidt - alene bare for at tage færgen over Mississippifloden.

I formiddags var jeg mest på Naval Radio Station. Det var en Warrant Officer, der havde inviteret mig. Jeg havde talt med ham i går. Han havde kørt os ind til byen. Han havde så inviterede mig til at besøge ham på radiostationen, hvor han havde vagt. Det er rart at få øvet sig lidt med sit engelsk, det kniber med de lange ord, det kommer nok en dag.

New Orleans 23. februar 1948.

Vi skal kun arbejde her i formiddag. Det er jo Washingtons fødselsdag. Vore maskiner kunne ikke starte i morges.

Vejret har de sidste dage været ret køligt, og en smule regn har vi også fået.

Vi regner nu med at være klar til afgang den 5. marts. Det gør nu heller ikke noget, at vi får lidt gang i det.

New Orleans 24. februar 1948.

Det er stadig ikke godt vejr. Meget kørsel. I aften skal vi til middag hos en af New Orleans rige mænd. Han er af dansk afstamning. Invitationen gælder både officerer og mandskabet.

Købte i dag et par skjorter, håber de passer når jeg kommer hjem.

New Orleans 25. februar 1948.

Vi var jo til den såkaldte middag i aftes. Vi blev jo noget snydt, det var en reje cocktail og nogle af deres mærkelige snitter - ikke mad nok for os sultne orlogsgaster. Vi var tilbage på skibet ved 23 tiden. Deres hjem var imponerende. Han tjener omkring 5 millioner dollar om året.

I dag var vi for første gang ude at prøvesejle skibet "Restorer". Maskinerne kunne have gået meget bedre og farten var ringe. Nu får vi at se, hvordan det går om 10 dage. Vi var en tur oppe af Mississippifloden og over til New Orleans siden af floden for at hente vort gods fra Danmark, der var ankommet med skib fra Holland. Det var proviant og redningsmateriel inkl. 2 store redningsbåde.

Jeg har vagt på skibet. Lige udenfor "hyler" floddampere om kap med de rigtige store skibe. Det er let diset og vejret er stadig ikke godt. Vi var ikke færdig med vort arbejde før kl. 1830, og nu tørner vi til hver morgen kl. 0600 med vort arbejde.

Jeg arbejder på agterdækket under havnemanøvre, det er helt mærkeligt kun at være så få der. Normalt sværmer det med folk på marinens skibe under havnemanøvre. Vi er jo også kun en meget lille besætning i forhold til skibets størrelse.

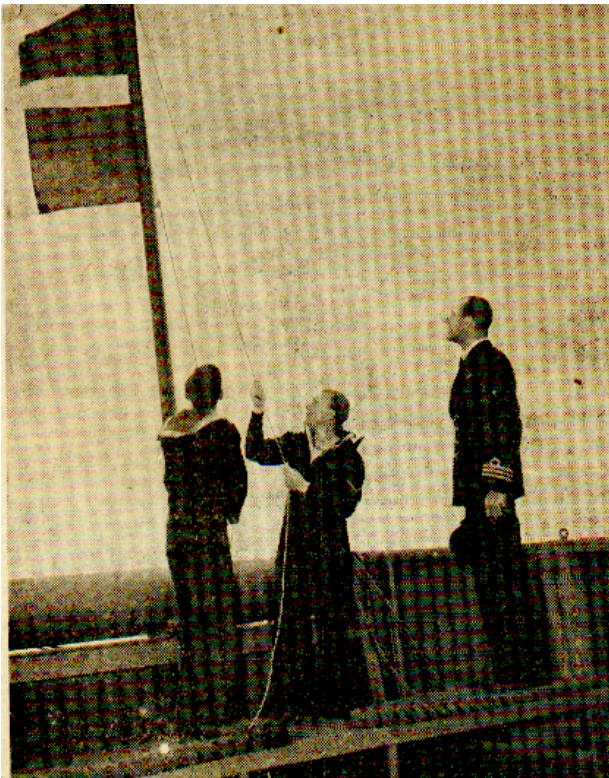
New Orleans 26. februar 1948.

Jeg havde en meget hård dag i dag. En af vore maskinister (Storm) faldt fra dækket ned i bunden af skibets lastrum. Der er 2 lastrum over hinanden. Han slog sig alvorligt og kommer antagelig ikke med skibet hjem.

Der blev lagt en madras på lastvognen, hvor maskinisten blev lagt. Jeg kørte så stærk, jeg kunne, men stoppede ikke ved alle fuldt stop skiltene og anvendte hornet. Nåede til hospitalet samtidig med militærpolitiet, der ville tilbageholde mig for overtrædelse af basens ordensreglement. De forsøgte, at afhøre mig inden maskinisten var bragt ind på hospitalet. Jeg lovede at melde mig på militærpolitiets hovedkvarter, når maskinisten var blevet indlagt, og de nødvendige papirer udskrevet.

Jeg holdt mit løfte, og uanset om jeg fastholdt, at jeg havde kørt forsvarligt, henset til patientens tilstand, kunne de ikke godtage min kørsel. Vore køretøjer ville blive os frataget, hvis jeg ikke overholdt basens trafikbestemmelser. Jeg var dybt rystet over behandlingen. [Her sluttede denne sag dog].

New Orleans 27. februar 1948.



Ja, så i dag blev Dannebrog hejst på "Restorer", så nu er skibet altså dansk. I aften er der fest i den danske klub, jeg har selvfølgelig vagt. Det gør nu ikke så meget, det er kun til kl. 2400. Det er næsten den bedste vagt.

Vi er nu flyttet om bord. Har fået en nogenlunde køje. Det går nok alt sammen. Det var sidste dag jeg var chauffør. Så gik den tid ret så let og med mange spændende oplevelser.

Jeg hejste Gøsen ved Dannebrog's hejsning på "Restorer". Der var flere danske gæster om bord.

Billedet taget under hejsningen af Dannebrog den 27. februar 1948. Flaghejsningen blev foretaget på kajen ved den amerikanske coast guard station på Mississippifloden - på den modsatte side af byen New Orleans. Orlogskaptajn Münter hilser flaget

I morgen skal vi over at ligge på den anden side af Mississippifloden - New Orleans siden. Det er jo meget nærmere på byen.

Fik breve hjemmefra i dag. Det er dejligt at høre nyt fra Danmark.

Snolder og spiser en appelsin medens jeg skriver dagens stykke. Samtidig er det for åbne døre, det er mildt i aften. Vort ventilationssystem arbejder for at give os frisk luft nede om læ.

Nu får vi at se, om det er bedre at ligge på den anden side af floden - verdens største. I alle tilfælde er det billigere transportmæssigt til byen.

New Orleans 28. februar 1948.

I dag flyttede vi over til New Orleans siden, der er mere centralt. Vi ligger på "Toulouse Street Warf". Købte i dag for 20 dollar. Det var de sidste, vi måtte købe, så for min skyld, kan vi godt sejle nu.

Arbejdede i eftermiddags. (Lørdag).

New Orleans 29. februar 1948.

I dag gjorde vi rent til kl. 0900. Derefter delte jeg kl. 1000 cigaretter ud til matherne, det var alle fine mærker. Under rengøring hjalp jeg med at spule på dækket. Det var første gang.

Derefter tog jeg og en anden math (Kaj Mortensen) ud på en tur til lufthavnen. Vi troede, det var meget nemt, men vi blev klogere. Vi måtte skifte bus og sporvogn 6 gange, dog kostede det kun 7 cent ialt. Det gør det også, hvis man kun kører et stoppested. Vi nåede efterhånden derud. Det kneb ellers en del, der er 3 lufthavne omkring byen.

[Jeg ville ud at se på skole- og sportsmaskiner, idet jeg fra 1946 var uddannet pilot og havde min store interesse indenfor flyvning. Mit certifikat havde nummer 677 - fortløbende fra begyndelsen af flyvningen i Danmark, hvor registrering fandt sted.]

Lufthavnen lå 16 miles fra byen. Det var en pragtfuld lufthavn, der var anlagt til civil trafik, men så var blevet for lille til den store lufttrafik. Sportsflyverne havde nu overtaget den. Vi så mange dejlige flyvemaskiner, jeg kan slet ikke nævne navene på dem alle. Jeg fotograferede maskinerne herunder også en Lightning jager, som man oplevede i luften over Danmark de sidste år af krigen.



"Stinson Voyager" på Jorden.



Føresædet i en "Globe Swift".

Det var en meget stor oplevelse og vejret var som på en varm sommerdag hjemme. En amerikaner kørte os ind til hovedgaden i New Orleans. Måtte så tage sporvognen det sidste stykke - igen til en pris af 7 cent. Nu til aften går jeg til køjs kl. 2000 - man kan jo blive træt.

New Orleans 1. marts 1948.

I nat havde vi en tordenbyge, det var nu ikke så voldsomt. Har vagt i aften. Vi arbejder hårdt på at få skibet søklar. Solen har taget hårdt på min ryg.

New Orleans 2. marts 1948.

Vi arbejder stadig hårdt, der er nok at tage fat på, vi kiler alle godt på.

Håber at komme af sted først i næste uge - måske tirsdag. Købte nogle småting - skjorter, bukser, vindjakke - nu er det også næsten sket med pengene.

New Orleans 3. marts 1948.

Gør skibet klar udenbords, skraber og maler, måske igen ud på prøvesejlads på fredag.

Fik i dag at vide, at vi kunne købe 50 dollar mere og betale når vi kommer til Danmark.

New Orleans 4. marts 1948.

Vejret i dag meget dårligt - meget regn. Fik de 50 dollar i dag. I morgen må man se at få købt lidt. Der skal nok gemmes 8 dollar til resten af turen. I dag om en uge er vi nok sejlet, håber jeg.

New Orleans 5. marts 1948.

I dag var vi på prøvesejlads, det gik nogenlunde - samtidig fik vi rettet kompas. Der var meget tvivl om det nu også var godt nok. Chefen bemærkede, at der kunne være fejl på op til 20 grader, men ikke til hvilken side? Det har i dag igen regnet meget, det er det man kalder troperegn. Gader og stræder er ufarbare, man går i vand til knæene. Vi håber dog vejret bliver bedre. Vi skulle gerne have foretaget vore sidste indkøb.

Vi har de sidste dage oplevet problemer med vort skib. Vore 2 redningsbåde fra Danmark holdes kun oppe af opdriftstankene, når de er i vandet. De må have fået nogle hårde tryk på rejsen over.

Forleden aften tog strømmen et "Liberty skib" og førte det ind på siden af os. Herved blev den ene af vore redningsflåder revet af og slidsken bøjet.

Nå - vi har endnu en flåde og 2 redningsbåde, der kan flyde ved hjælp af opdriftstankene - men lønningen ligger overet med havoverfladen, når de flyder på vandet.

Da vi skulle sætte vor redningsbåd op på klamperne, smuldrede de bort. Vor næstkommanderende kaptajnløjtnant Bang sagde de var ormædt, og hele skibet er et træskib, tilføjede han: *"Håber ikke resten af skibet ser sådan ud?"*

[Her vil jeg komme med nogle bemærkninger til det "ormædte" skib. "Restorer" var "ormædt" i en grad ingen vidste noget om. Skibet havde ligget på Mississippifloden siden krigens afslutning. Her var det blevet angrebet af termitter - termitter, der lever i træ, hvor de anlægger gange og kan anrette betydelig skade i træ. Sådanne termitter lever kun i tropiske egne, men hertil regnes New Orleans og Mississippifloden.

Hvorfor havde "Norsk Veritas" ikke konstateret denne skade, da de synede "Restorer"? Måske har "Norsk Veritas" haft en næsten umulig opgave. En beskrivelse af termitangrebene på træskibe, viser at termitterne faktisk lukker deres gange efter sig, efterhånden som de arbejder sig frem. Gange, der har en diameter på ca. en blyants tykkelse.

"Restores" skæbne blev allerede forudsagt af vor næstkommanderende først i marts 1948. Han havde mere ret end som så. Der var ingen redning for "Restorer". Termitterne havde allerede vundet slaget. Skibet blev senere kaldt "Pæleormen" og kunne ikke reddes.]

Tilbage til dagbogen:

New Orleans 6. marts 1948.

I eftermiddags var jeg lidt på indkøb og købte mange forskellige ting.

Ved vor landgang stod en dansker, der spurgte mig om jeg kendte hans bror. Jeg sagde, at der trods alt var mere end 4 millioner danskere, så det var tvivlsomt. Han fortsatte, at hans bror var redaktør for Vordingborg Avis. Det hjalp - jeg kendte ham godt fra krigens tid.

Jeg skal ud at besøge ham og hans kone i morgen. Går til køjs nu kl. 2200. Skal i morgen kun arbejde indtil middag.

New Orleans 7. marts 1948.

I dag arbejdede vi så til middag. Vi arbejdede hårdt til, med at få malet skibssiden færdig, men det når vi ikke.

Til middag tog jeg og Kaj Mortensen ud til Andersen - manden med broderen i Vordingborg. Det var meget spændende at tale med en derhjemme fra.

Andersen arbejdede med at restaurering af kalkmalerier. Spiste til middag hos dem og var så i Zoologiske have. Derefter spiste vi på en restaurant i byen, og til slut i biografen og se "I work alone" med Kristian Miller, der jo er af dansk afstamning.

Hele dagen var vi sammen med hans kone og to sønner. Vi var tilbage på skibet ved 22-tiden. [Mange år senere var jeg i biografen i Vordingborg under en tjenesterejse for marinen. Her kom en mand hen til mig og spurgte om det ikke var Lorenzen. Det var Andersen, der var hjemme for at besøge sin bror i Vordingborg. Verden er lille].

New Orleans 8. marts 1948.

I aften regnede det godt igen, men dog ikke nær så meget som forleden. I dag købte jeg en cottoncoat. Jeg synes jeg trængte til en. Jeg havde købt 10 dollar af en af de andre mather. Nu har jeg købt for ialt 100 dollar, det bliver i danske kroner ca 550. Det bliver en dyr tur, før vi kommer hjem.

Sendte i dag brev hjem.

Vor afgang er nu udsat i to dage, det er på grund af maskinen. Har taget vagt for en af de andre mather, dog kun fra 2000 til 2200. Resten af vagten tager han selv.

New Orleans 9. marts 1948.

I dag går tiden med klargøring for afgang. Om eftermiddagen var jeg ude på basen for at se efter noget tøj, som en af matherne havde glemt, samt andre små opgaver. Jeg nåede det meste.

New Orleans 10. marts 1948.

Nu er det sidste dag i New Orleans - det gør nu ikke noget særligt - det er rart at komme af sted, nu har vi ligget her lang tid nok.

Vi skal fylde olie et stykke nede af floden. Vi skal sejle ca. 50 sømil før vi er ude af Mississippifloden.

Vi har fået urnen af en dansk sømand, der døde her i 1940, om bord.

Vi har også fået en ny kok i dag. Det er en ung mand, der er udvist af Amerika, og som skal hjem for at aftjene sin værnepligt. Gratis transport hjem, og Amerika slipper af med ham. [Der var dog ikke meget kok i ham, så vi var godt hjulpet].

Afgik fra New Orleans på vej mod Bermuda. 11. marts 1948.

I morges kl. 0800 afgik vi fra New Orleans på vej til Bermuda. Vi kom ikke længere end til Pilottown, et sted hvor vi skulle have ny flodlods om bord. Det var meningen, vi skulle ligge der natten over, da en floddamper og en tankdamper var strandet i floddeltaet.

Ved 21 tiden - på min vagt - kom der et fartøj til borde med en lods, der spurgte, om vi ville sejle nu. Det endte med at vi tog af sted. Jeg var rorgænger de første 2½ time, det tog ned af Mississippifloden. Det var første gang vi sejlede om natten. Der var meget i vejen med vort lys herunder kompas og bestiklukaf, men ud kom vi af floden under eder og forbandelser.

Det var ingen god kurs, jeg holdt - eller rettere der blev styret efter ordre - så ingen lys. En ret kaotisk start på en lang rejse.

I den Mexikanske Gulf 12. marts 1948.

Vor slæbelog blev sat, men drivhjulet ved tacometret manglede, var ikke med fra Danmark?

Det er mors fødselsdag.

Vor lods har forladt skibet, vi er på vej mod Floridas sydpunkt. Har været 4½ time til rors i formiddag og skal igen fra kl. 1800 til 2000, men så først igen i morgen kl. 0400. Under rengøringen er jeg også rorgænger, så nogle timer får jeg stået til rors, inden vi når hjem.

Farten er ikke så ringe, vi går over 10 knob. Sø og vind er ind fra tværs.

Pennen svigter igen, det er dog første gang, at det er kuglepennen.

Jeg ligger i køjen og skriver dagbogen i dag, man skal også forsøge på at sove lidt ind mellem vagterne.

I den Mexikanske Gulf samt ved Key West (Syd Florida) 13. marts 1948.

I dag var det dejligt vejr - solen bagte meget. Jeg tror nok, jeg bliver godt solskoldet.

Vor position er ca. 24 grader nordlig bredde. Det bliver det sydligste vi kommer.

Vi så i dag en haj, og flyvefisk lander på dækket, der er rigtig mange af dem.

I nat har jeg vagt fra 0000 til 0400 - en vagt delt mellem rorgænger og udkig. Ved roret ca. 8 timer i døgnnet, samt ca. 4 timers udkig. I rengøringstiden er jeg foruden fast rorgænger.

Da vi så lys forude, blev vi klar over, at vi var kommet for langt nord på og måtte korrigere vor kurs til mere mod syd for at passere syd om Florida.

Dette var vor første indikation på at kompas ikke var rettet korrekt.

Nå rundt Key West kom vi - for herefter at gå langs kysten af Florida nord på.

Ud for Floridas kyst (Miami Beach). 14. marts 1948.

Vi har hele dagen gået langs Floridas kyst ca. 5 mil fra land. Vejret er varmt, dog med lidt mere blæst end de andre dage. Vi går så langt op af kysten, så vi kan sætte kursen direkte mod Bermuda uden at ramme på området ved Bahama øerne. Det er igen vort kompas, der giver problemerne. Der tales om at sekstanten også er blevet beskadiget på overfarten til New Orleans med handelsdamperen.

Har haft 8 timers vagt, skal have 5 til nu om en time. Ligger i køjen og skriver dette. Man bliver nød til at hvile benene lidt. Det er meget trættende at stå så meget. Vi kommer ellers godt frem over grunden. Jeg tror næsten vi er på Bermuda på torsdag, men nu får vi at se, vejret kan drille os meget.

Vi møder utroligt mange skibe i dette farvand.

Kurs mod Bermuda. 15. marts 1948.

Nu er vi drejet af fra Floridas kyst og går direkte mod Bermuda.

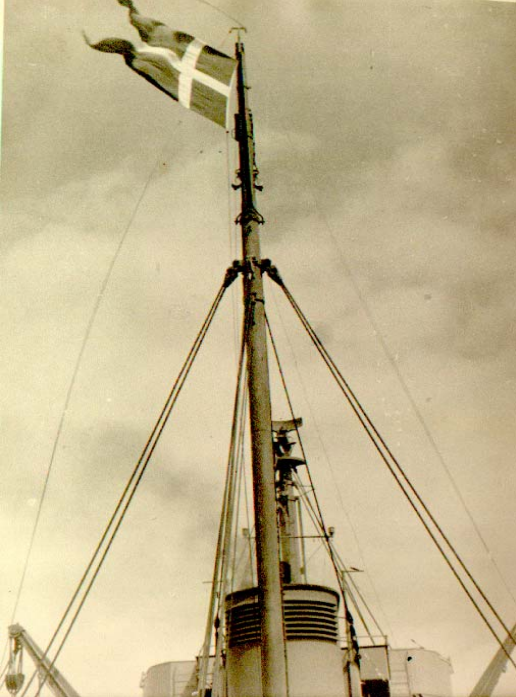
Chefen nævnte, at vi nok ikke kommer til de Kanariske Øer, det er for stor en omvej. Vi må tilsyneladende have olie nok til at gå direkte hjem. Dog skal vi nok tanke lidt - om nødvendigt på Bermuda. Vi får at se.

Vejret er godt, men køligere. Vandtemperaturen blive konstant taget for at sikre os, at vi stadig er i Golfstrømmen.

Kurs mod Bermuda. 16. marts 1948.

Dagen er gået med vagt. Solen bager godt. Det er første dag skibet rigtig bevæger sig i søen.

I morgen har jeg en af de slemme vagter - 15 timer.



"Restorer" under gang mod Bermuda.

Kurs mod Bermuda. 17. marts 1948.

Alt går sin vante gang. Vejret godt - men overskyet. Igen er jeg på 15 timers vagten.

Kurs mod Bermuda. 18. marts 1948.

I dag blev vores vagt lavet om, så nu går vi 4 timers vagt om natten og fuld arbejdsdag. Det er ikke spændende, men chefen havde ondt af den måde vor vagt gik på.

Chefen har ligget til køjs i flere dage og er af næstkommanderende blevet behandlet med penicillin. Nu har han det bedre og griber ind i vagten.

Vi kunne på vor vagt se, at vi nærmede os Bermuda. Der var konstant fly i luften, der gav os retningen til og fra Bermuda.

Vi måtte slå ned i fart for ikke at ankomme til Bermuda i mørke. Det var ikke i henhold til planen og vor slæbelogs visning. Anduvning ca. 6 timer før beregnet.

Bermuda St. Georges. 19. marts 1948.

I morges da vi stod op lå vi ud for Bermudas kyst. Fik lods om bord kl. 0730 og gik først til oliefyldning på nordsiden af øen.



Oliefyldning på kysten ud for Bermudas kyst. På billedet ses fra højre: Næstkommanderende Kai Nolsøe Bang, tredje kommanderende I. Nielsen, underkvartermester M. Neumann samt vor bådsmand kvartermester Madsen.

Derefter ind i lagunen, hvor vi ankom ved middagstid. Det er en meget smuk indsejling.

Amerikanerne har en meget stor base med en stor lufthavn bygget under krigen. De har lejet Bermuda i mange år som et vigtigt baseområde. Det er dog mest trafikmaskiner, der nu lander her.

Fra kl. 15 havde vi fri. Gik lidt rundt og så på den nærmeste omegn. Nu til aften er byen som uddød. Det er kun på det store hotel, at der er lidt liv, og det er kun for turister med mange penge. Alt her er dobbelt så dyrt som i Amerika.

Er gået til køjs nu, vi skal ud på en lang og streng rejse - 21 dage i søen er lang tid.

Fik breve fra Danmark i dag.

Bermuda St. Georges 20. marts 1948.

Fik fri i eftermiddag for at se på øen, der var lavet en udflugt for os. Vi var med toget, d.v.s. meget i stil med Kalvehavebanen mellem Vordingborg og Kalvehave. Vi stod af ved en

station midt på øen, hvor vi så et akvarium samt en mindre Zoologisk have. Derefter var vi nede i de berømte drypstenshuler, det var en stor oplevelse. Grotterne er mange tusinde år gamle, men de blev først opdaget i 1914.

Vor afgang er udsat til i morgen kl. 1000 med planlagt ankomst til Danmark den 10. april. Nu får vi at se om det holder.

Forlod Bermuda kurs Azoerne - Søndag den 21. marts 1948.

I morges kl. 1000 forlod vi Bermuda. Vejret er fint, nu får vi omkring 3 uger i søen - 14 dage før vi ser land.

Kursen er næste sat mod Azoerne, i tilfælde af at der skulle ske noget uforudset. Nå det går nok alt sammen, vi når jo nok hjem - engang. Jeg tror det bliver den 9. eller 10. april.

Bermuda var meget interessant, men meget dyr.

I går igen tidlig til køjs kl. 2000. Fra nu af skal man op hver nat og arbejde en normal arbejdsdag på skibet.

Hjemad 22. marts 1948.

Intet nyt - går vagter - arbejder - og sover. Vinden er agten ind. Det hjælper alt sammen. Vandtemperaturen måles konstant, for at se hvornår vi er ude af Golfstrømmen.

Hjemad 23. marts 1948.

Arbejder med at skrabbe og male. I nat og nu blæser det noget mere, stadig tværs. Vejret er blevet køligere.

Kurs mod Azoerne. 24. marts 1948.

Vejret ikke godt. Det blæser meget.

Stadig kurs mod Azoerne. 25. marts 1948.

Vejret ikke godt. Det blæser kraftigt fra syd. I aftes brændte vor styremaskine sammen, men blev dog lavet igen efter en times tid.

Når styremaskinen svigter holdes roret i den stilling, hvor det var ved svigtet. Det giver nogle voldsomme oplevelser inden maskinfolkene kommer ned agter gennem en luge på agterdækket og ned til styremaskinen og får den koblet fra.

Størstedelen af vejen fra rattet på broen ned til roret er det kædetræk. Rorgængerer kan ikke holde rattet med de påvirkninger, der opstår i den hårde sø. Det blev forsøgt, men rattet tog gang på gang magten fra rorgængerer, hvorefter det drejede voldsomt frem og tilbage med fare for besætningen på broen.

Næstkommanderende blev uheldigvis ramt af rettet under en sådan situation, uden alvorlig skade på armen. Herefter var der to rorgængere og ingen udkig.

I dag begyndte Påsken, det mærker vi ikke ret meget til - undtagen stormen.

Vi kan nu række den danske søfartsradio, så vi får lidt at vide om, hvad der sker i resten af verden.

Vi er nu ca. halvvejs til Azoerne. Viden kommer heldigvis lidt agten ind, så vi kommer dog noget frem, men der er lang vej hjem.

Der foregår noget i Danmark. Vi bliver ikke rigtigt informeret om hvad det er. Russerne har vist besat Tjekkoslovakiet og man ved ikke noget om Danmarks skæbne? Bliver der krig? Kommer vi nogensinde tilbage til Danmark? Der tales om, at vi afventer forholdsordre?

I søen Langfredag 26. marts 1948.

I går fra middag til kl. 1800 lå vi med stævnen i søen. Det var nu fuld storm.

Skibet er utæt mange steder fra lastrum til maskinrum. Værst ser det ud i maskinrummet, meldingerne om vandindtrængen kommer konstant til broen.

I maskinen fosser vandet ind, mellem sammenføjningen af dæk og skibsside, når skibet krænger hårdt over. Maskinbesætningen får styrtebad.

Der er rigget presenninger op over maskinerne for at lede vandet bort fra de vitale maskindele.

Der anvendes træpropper, der fandtes om bord i stort antal og i alle størrelser. Propperne skulle i tilfælde af beskydning kunne lukke mulige huller. Nu lukker de for andre utætheder. Vi klarede det da denne gang.

I morges svigtede styremaskinen igen, så vi måtte igen ligge underdrejet. Nu styrer vi direkte på roret og er hele tiden 2 mand til rors. Vi har igen måtte inddrage udkig, da vi er ikke besætning nok til at kunde bemane alle poster.

Besætningen størrelse var den minimale for at bringe et så stort skib tilbage fra Amerika til Danmark. Nu mærker vi manglen på dæksbesætning - ja - maskinbesætningen har det heller ikke for godt.

Vi kommer fremad selv om det har været småt det sidste døgn.

I søen. 27. marts 1948.

I dag arbejdede vi hele dagen. Vejret var ikke meget bedre end de andre dage, men vi havde ændret kurs. Nu var vi nød til at gå til Azoerne for at få repareret vor styremaskine.

Søen kommer nu lige agter ind og styringen foregår direkte til roret. Det er hårdt at trække roret rundt på den måde, men så er vi fri for de kaotiske forhold, hver gang roret sætter sig fast, når styremaskinen svigter. Vi bliver nok nogle dage forsinket på grund af anløbet af Azoerne. Vi kommer nok til Azoerne i løbet af tirsdagen og går igen til aften.

Påske - søndag og mandag 28. og 29. marts 1948.

De sidste 2 dage er der ikke sket noget nyt. Går vagt og arbejder. I nat nærmede vi os Azoerne. Vi skal ind til en havn, der heder Horta. Nu får vi at se, hvad det er for en by.

Fik telegram fra mor.

Vi er nu i havn på Azoerne - d.v.s. vi ligger for anker et stykke fra havnen. Vi sejler i overmorgen - håber vi. Vi kom først i havn ved 22-tiden. Jeg har vagt. Man er helt øm i hænderne efter al det arbejde med rattet.



Horta Azoerne.

Vejret har været fint de sidste dage, dog stadig med svær sø efter det friske vejr. Det er helt dejligt at ligge stille igen, men vi ville gerne snart hjemad - vi længes vist alle hjem.

Der høres jo også lidt om situationen derhjemme, vi synes ikke det ser godt ud, men det er måske ikke så galt, som vi tror?

Nu på min vagt stiger månen op og til syne kommer der en kegletop - det er en vulkan. I morgen, når det bliver lyst, får vi at se hvad det er for en lille ø vi ligger ved.

Breve sender man ikke herfra, jeg tror vi er før hjemme end brevene.

Nu er kl. 2400 den 30. marts 1948.

Maskinfolkene skal til at arbejde på deres maskiner. Vi forlader dog øen - efter hvad der siges - den 31. marts.

Tiden er ved at blive lang, vi synes, vi har været ude i måneder - ja mange måneder. Det skyldes jo det, at vi har oplevet så meget - og været så mange steder - på så kort tid.

Det er ikke særligt varmt her, men vandtemperaturen er høj - 16 til 18 grader.

Vi har nu været i søen i 18 dage på nær de 2 dage på Bermuda. Jeg tror ikke, jeg når i land her, vi har så meget, der skal bringes i orden på dækket.

På Bermuda havde jeg en særlig oplevelse. En dansker henvendte sig til mig og fortalte om hans livsoplevelser.

Han havde været på Bermuda i 30 år - var gift lokalt og have en datter. Han havde i de 30 år ikke været i forbindelse med sin mor i Danmark, og vidste ikke om hun levede. Men havde hendes adresse fra dengang han gik til søs.

Jeg fik adressen såvel som et billede af datteren og lovede, at jeg ville opsøge hans mor, hvis det var mig muligt og aflevere billedet og denne nu - 30 år forsinkede hilsen. Han vidste godt han skulle have skrevet hjem, men årene var gået, uden at det blev til noget.

Først da han så et dansk orlogsskib og altså mig, synes han tiden var kommet. Han var opvokset ganske nær Holmen og havde boet i Ovengade oven Vandet næsten helt nede ved Bodenhoffs Plads.

Jeg så også hans lille hjem.

[Det skal her indføjes, at jeg virkelig fandt og besøgte hans mor - hun boede på den adresse han havde givet mig, og var nu en ældre dame. Det blev et meget gribende besøg, hvor alle de spørgsmål, der måtte fremkomme, i hendes tanker, blev fremført, herunder også om hun havde svigtet eller hvorfor han aldrig havde givet en lyd fra sig. Tårerne løb ned af mine kinder. Selvfølgelig fik hun også hans adresse. Jeg følte jeg ikke havde svigtet og var glad for at jeg fandt hende.]

Tilbage til "Restorer" på Azoerne igen.

Vi fik nu at vide, at vi skulle have nogle forliste danske søfolk med hjem. Det var en "Kromand Marstal" skonnert, der var forlist på vej fra New Foundland til Marokko.

Forliset skete på øen Flores. Vi sejler i morgen kl. 1600. Øen vi nu ligger ved hedder Fayet og byen altså Horta.

31. marts 1948.

Forlod Horta på vej til Flores og regner med at være fremme ved 20-tiden. Håber så igen at gå i løbet af et par timer. Vinden er i stævnen, det har den ikke været længe.

Vi kom til øen kl. 1915, men kunne ikke gå ind i havnen, den er meget lille. Vi havde besvær med at komme i forbindelse med de forliste søfolk inde på land. Der blev kaldt op med blink fra vor side, men intet svar.

Vi satte den ene af vore redningsbåde i vandet, men den flød stadig kun på opdriftstankene, så den kunne vi ikke ro ind til havnen med. Til sidst kom der en motorbåd ud med de forliste søfolk.

Deres kaptajn og Styrmand ville ikke med hjem. De skulle blive ved vraget og forsøge at sælge det.

Vi havde et stille håb, at vi fik nogle ekstra mand til at hjælpe os med vagterne.

Inden vi forlod Flores, havde søfolkene belært os om, at de i henhold til gældende sølove skulle transporteres hjem som passagerer og skulle altså ikke arbejde - ja vi skulle sågar servere for dem og dele vore sparsomme rationer med dem.

De ville ikke hjem med os, men transporteres med passagerskibe til Portugal og herefter hjem med tog. Vort humør var på nulpunktet.

Kurs mod Kanalen 1. april 1948.

Vi afgang ved godt 21-tiden fra farvandet ved Flores. Nu er kursen hjemad.

Vi er nok hjemme den 11. april. Dagene går med endnu mere arbejde og vagt. Det bliver minimalt, hvad jeg får skrevet.

På vej mod Kanalen 2. og 3. april 1948.

Der er ikke noget særligt nyt. Dagene går med arbejde, maling af skib og vagt. Vinden har været tværs og lidt agten for tværs. Er nok hjemme den 11. april. Modtog i dag radiobrev fra Elin, det havde jeg også ventet på de sidste dage.

På vej mod Kanalen 4. og 5. april 1948.

Vi har sat farten op. Nu er der olie nok til at nå København. Det er sidste dag i Atlanten. I nat kommer vi ind i Kanalen.

I Kanalen 6. april 1948.

Vinden er os stadig meget gunstig - næsten agtern ind hele tiden.

Lige foran den danske Damper "Sven Piil" satte vor styremaskine sig igen fast. Vi foretog en drejning lige ind foran "Sven Piil", dog uden at vi blev ramt eller ramte hende.

Hylekoncert og internationale signalflag kom op. Vi var ikke stand til at manøvrere.

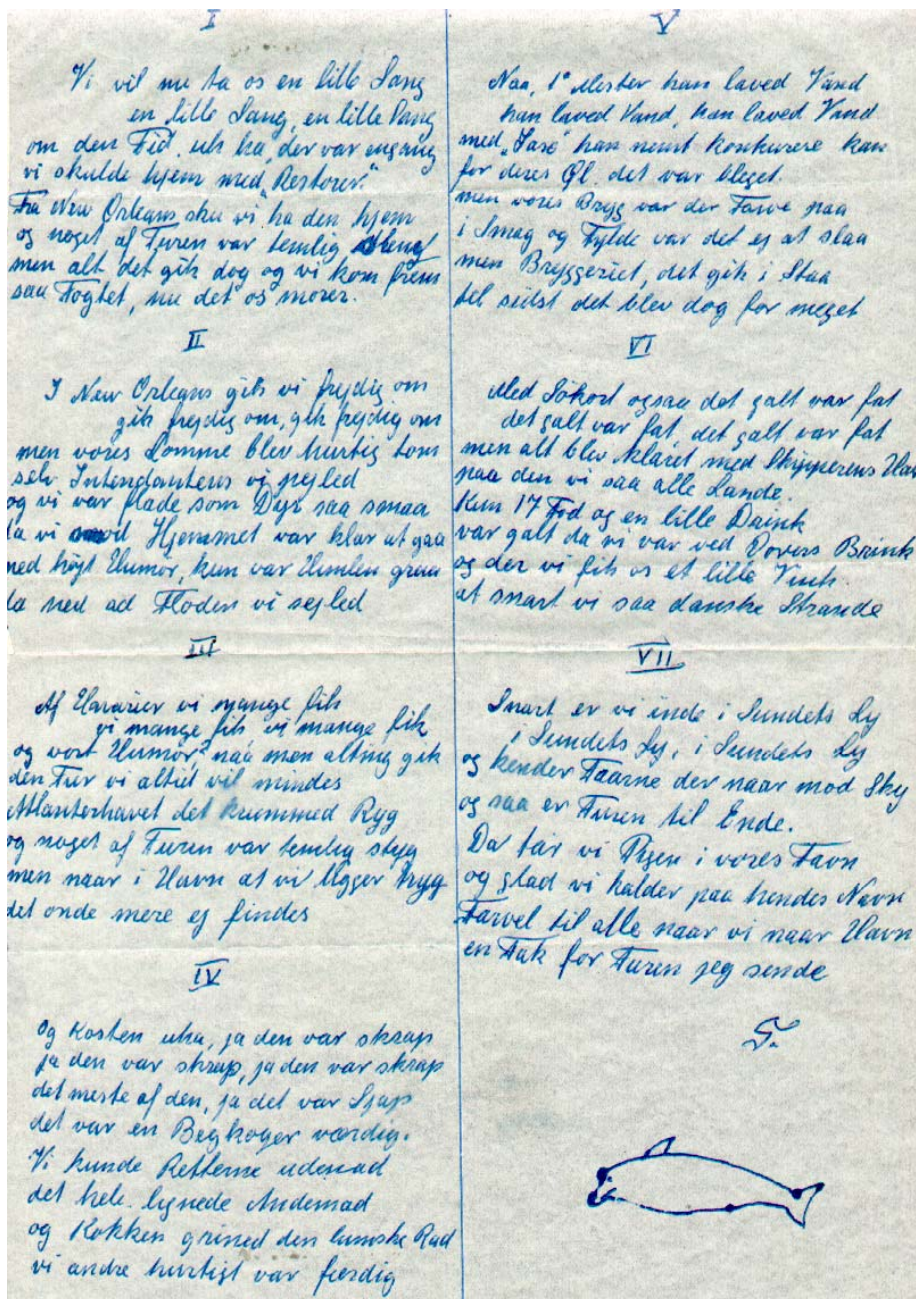
Herefter håndstyring igennem resten af Kanalen.

I Kanalen og Nordsøen 7. april 1948.

Vi passerede Dover ved 1030-tiden. Sigtbarheden nogenlunde. Vi gik ca 3 sømil fra land. Sendte telegram hjem. Kurs mod Hanstholm ca. 34 grader efter vort kompas.

Nordsøen 8. april 1948.

Vi har forladt tvangsrueten d.v.s. at det var i går. Vi er nu midt i Nordsøen.



Jeg har indsat en sang, der blev lavet til en af de sidste aftener vi var sammen på "Restorer". Sangens tekster giver udtryk for vore problemer - herunder også 1. Mester store håb om at lave vand om bord. 1. Mester var "Danmark Wilhelm". En legende i det danske søværn. Det var hans sidste oplevelse i det danske søværn. Han havde selv meldt sig denne sidste tjeneste - han ville have denne oplevelse med før han blev pensioneret.

Rejsen blev ikke så let som han havde regnet med - ej heller for maskinens personel - men vi havde dog 4 maskinchefer om bord. "Danmarks Wilhelm" passede i lang tid på ikke at komme for nær maskinrummet. Han indrømmede han på det nærmeste havde planlagt at være passager om bord. Men sådan gik det ikke helt.

Danmark i sigte 9. april 1948.

Hirtshals var det første vi så af Danmark. I morgen skal vi tage Viceadmiral Vedel om bord, når vi ankommer

til reden ud for Helsingør. Vi har i flere dage vidst at Viceadmiralen ville modtage os.

Der har været gang i malerpenslerne. Vi male skibssiden udvendigt færdig - under gang - dog kun når vejrforholdene var rimelige. Vi skulle se ud til at være et fint velholdt skib.

Ankomst Nordre Toldbod København 10. april 1948.

Vi var af Viceadmiralen blevet informeret om, at vi gik til Nordre Toldbod for indklarerung. Toldvæsenets "Sorte Gæng" ventede på os. De ønskede en total gennemgang af skibet. En usædvanlig fremgangsmåde fra toldvæsenets side. Det havde vi ikke prøvet før, når vi vente hjem fra udlandet.

De penge vi havde til rådighed på hele turen gav ikke muligheder for de store indkøb.

Amerikaturen fik en ende. En ny oplevelse at flette ind i ens liv.

AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

Jeg skulle umiddelbart efter hjemkomsten afgå til anden tjeneste i Søværnet.

Jeg vil trække nogle af hændelserne på turen frem:

Først overfarten med ØK "Falstria":

Kaptajnen udtrykte det, meget klart ved "Farewell Dinner" den 11 februar 1948, således: "Det er den hårdeste tur jeg nogensinde har oplevet over Nord Atlanten, det selv om jeg sejlede i samme farvand under konvoj overfarterne under krigen".

En nat fik vi nogle skæve søer over skibet. Vandet kom fossende ned over skibet i store mængder. Skibets besætning blev purret ud. Møbler var revet ud af beslag og fastspænding i dørk. Om morgenen var der stadig meget, der ikke var bragt tilbage til daglig orden. Morgenmaden havde ikke samme størrelse som de andre dage.

Nitter i lastrum 1 og 2 var rystet løs og gav vandindtrængning. Efter ankomst til New York måtte "Falstria" gå til Baltimore for reparation.

Turen ned gennem Amerika giver ikke anledning til yderligere bemærkninger, dog skal det bemærkes, at en Tornadoen over Mobile gav os forsinkelser, der igen medførte en sen ankomst til New Orleans med de problemer, det medførte.

Klargøringen af "Restorer" gav til gengæld os mange problemer. Siden krigens afslutning havde skibet ligget et godt stykke oppe af Mississippifloden. Da det var et træskib, må alle forhold have været til stede for at blive ormædt.

Hvor lang tid "Restorer" havde været ormædt, skal være usagt, men at det var ormædt står fast.

Den første indikation fik vi den dag vore redningsbåde skulle sættes ned på støtteklamperne i New Orleans. Næstkommanderende, kaptajnløjtnant Bang, som jeg stod ved siden af udbrød: "Bare resten af skibet ikke ser sådan ud". "Restorer" så sådan ud, og det gjalt hele skibet.

Under Påskestormen, fik vi vandindtrængning mange steder i skibet - værst i maskinrummet.

Efter ankomsten gik "Restorer" til Helsingør værft og fik skiftet 16 store planker ud i bunden af skibet, inden det gik til Horsens for at blive døbt "Vitus Bering" og derefter til Grønland. Skibet nåede kun denne ene rejse til Grønland. Det kunne simpelt hen ikke bringes i forsvarlig stand.

Maskinerne blev senere anvendt i et af Fyr- og Vagervæsenets skibe. "Restorer" blev hugget op.

Materiel og udstyr modtaget fra Danmark var mangelfuldt eller beskadiget. inkl. slæbelog og sekstant. Værst var nok redningsbådenes tilstand. Kunne kun flyde på opdriftstankene. Lå i vandet til lønningen. Vort redningsmateriel var herefter at betragte som meget ringe:

En redningsflåde af den type, der var på alle skibe under krigen og så de 2 redningsbåde, der kun flød på opdriftstankene.

Verdensituationen var også meget spændt under Påskeperioden 1948. Det var ikke meget, vi vidste, men vi havde for så vidt nok med blot selv at overleve.

De forliste danske søfolk vi tog om bord på Flores (Azoerne) gav konstant anledning til problemer både for os og senere for vor Intendant "Clemme", idet de aldrig afviklede deres gæld til skibet og søværnet.

Normalt var jeg meget vel orienteret om hvad, der foregik på skibet. Først som chauffør og senere under gang, hvor jeg næsten al tid var på broen - størstedelen af tiden som rorgænger eller udkig. Hvor får man bedre informationer end der?

Rejsen til Amerika fulgte efter tjenesten i søværnet fra 7 jul 1943 - den 29 august 1943 - Interneringen til 19 oktober 1943 – aktiv i modstandskampen til 5 maj 1945 - tjenesten som kriminalbetjent ved grænseovergangen Kruså fra 8 maj til ca. 1 jun 1945 - Bornholms befrielse for de russiske tropper på skibet "Lindormen" i marts 1946 - togt med "Niels Ebbesen" til England, Madeira, Azoerne, Algier m.fl. lande.

Årene der fulgte gav yderligere mange oplevelser. Der vil høre hjemme i andre af mine Livskapitler.

Det vedlagte billedafsnit - ikke noget stort fotografisk materiale - men dog bedre end blot tekst. Det skulle gerne hjælpe med at tydeliggøre, hvilken en oplevelse det var, mindre end 3 år efter krigens afslutning, at begive sig ud på en rejse til Amerika og efterlade efterkrigstidens trange forhold bag sig.

Selv om Danmark og vi var meget fattige, står "Turen til Amerika i 1948" stadig lysende for mig - på både godt og ondt.

J. Strange Lorenzen.