Til søs for sejl, damp og diesel.

Hans Marius Kamban.
(Mara)

Færøsk sømand i krig og fred.

Poul Heine Kamban.

Forord.

Hvis min far havde levet, ville han senere her i 2019 være fyldt hundrede år. Og havde han levet og fået denne beretning om sit liv til søs i sine hænder, ville han sikkert smile lidt skævt til mig og måske sige:
- Tænk sig, at jeg virkelig har oplevet alt dette, og tilmed er sluppet godt fra det.
Og havde det været hans spontane udsagn, ville det have været helt naturligt.
For netop min fars historie beskriver på mange måder det risikable liv, som datidens færøske fiskere og søfolk levede, både i fredstid og i særdeleshed under krigen. Derved bliver denne beretning også en del af en kollektiv fortælling om færøske søfolk i den beskrevne periode.
Og at vilkårene for disse færinger ofte var risikable, understøttes af det ubestridelige faktum, at Færøerne var blandt de lande der, under krigen, måtte lide det største tab af fiskere og søfolk, set i forhold til landets størrelse.
Men beretningen rummer også så meget andet end fortællingen om livet til søs, idet den, udover at beskrive datidens forhold på Færøerne, også fortæller om et stærkt sammenhold i en af de mange færøske familier, hvor flere af familiemedlemmerne blev adskilt i årevis uden nogen mulighed for kontakt, tvunget af historiens omstændigheder. Set i lyset af de muligheder vi i dag har for at kommunikere med hinanden, må det nok siges at have været barske betingelser at leve under.
Når jeg i beskrivelserne af min fars oplevelser til søs, har medtaget så mange detaljer om de skibe han sejlede med som tilfældet er, er det netop for også at demonstrere hvor galt det ofte gik disse, med forlis og tab af menneskeliv til følge.
Som så mange andre søfolk på den tid, måtte min far således også lære at leve med, at det skib han nu og da afmønstrede kort tid efter forliste, hvorved det ofte gik en eller flere af hans tidligere skibskammerater ilde.
Uden hjælp fra adskillige interesserede og velmenende personer, ville det ikke have været muligt for mig at sammenstykke denne beretning. Jeg bringer derfor min bedste tak til Óli Jacobsen, mine fætre Hergeir Petersen, Tormóður Djurhuus, Hanus Kamban, min kusine Ragnheiður Skipper, Jesper Lundmose Jensen, Gustav Schmidt Hansen, Sander Wegereef fra søfartsmuseet i Amsterdam og - sidst men ikke mindst - min mor, Ellen Johanne Kamban. De har alle ydet en uvurderlig hjælp i arbejdet med, at fremskaffe fornøden dokumentation i form af understøttende arkivmateriale, fotos og gamle brevvekslinger.
Min yngste søn Thormod Kamban har læst korrektur og Theodora Rijks har venligst oversat en del hollandsk tekst vedrørende hvalfangst. Den indsats skal de naturligvis også have tak for. Af hensyn til de læsere der ikke forstår færøsk, har jeg oversat de færøske brevvekslinger og anbragt dem bagerst i bogen.
Jeg vil ønske læseren velkommen "ombord" til et par timers forhåbentlig spændende og informativ læsning.

Poul Heine Kamban
Foråret 2019

Fotografiet på forsiden er taget af Jan Pieter Strijbos i 1947.
Jan Pieter Strijbos (1891-1983) var en anerkendt hollandsk naturforsker, journalist, forfatter, fotograf og filminstruktør, der i særdeleshed blev kendt som fortaler for dyrenes rettigheder.
Han specialiserede sig i at fotografere fugle og udgive bøger om dyreliv overalt på kloden.
En stor mængde af hans fotografier findes i dag på det Nederlandske Fotomuseum i Rotterdam.

Barndom og opvækst.

Præcis et år efter at våbenhvilen efter 1. Verdenskrigs fire blodige år trådte i kraft, blev Hans Marius Kamban født i Tórshavn den 11.11.1919, som den yngste i en søskendeflok på syv.
Faderen Hanus Kamban var oprindeligt fra Skúvoy, mens moderen Maria var fra Tórshavn og stammede fra den kendte slægt Ziska.
Var fødselsdatoen 11.11.1919 nem for Hans Marius at tage med sig videre i livet, så var starten på samme ikke uden problemer, idet han blev født med et usynligt, men ikke ubetydeligt handicap. Han havde indvendig ganespalte og manglede sin drøbel, hvorfor tungen ved fødslen lå nede i halsen og blokerede for lufttilførslen. Da man endelig fik den rystet op og stukket et stykke ståltråd igennem, så den kunne holdes oppe, havde iltmanglen formentlig forvoldt skade på både korttidshukommelse og indlæringsevne. Handicappet medførte også, at Hans Marius fik en stemmeføring, der var lettere nasal, hvilket man flere gange i hans barndom forsøgte at kurere ham for, ved at lade ham operere i Århus, dog uden at kunne kurere ham helt. Heldigvis forhindrede ingen af delene dog Hans Marius i at få et godt og aktivt liv, senere blive gift og blive far til fire børn.
Men da han ved fødslen også led af engelsk syge, var man i tvivl om, hvorvidt han overhovedet kunne overleve særligt længe. Derfor valgte forældrene at lade ham døbe derhjemme straks efter fødslen, og han fik derfor navnet Hans efter sin far Hanus, og Marius efter sin mor Maria. Dette dobbeltnavn blev dog kun sjældent brugt, idet Hans Marius som den yngste i søskenderækken, snart blev familiens øjesten og tidligt fik kælenavnet "Mara".
Med seks ældre søskende omkring sig og senere også en yngre plejesøster, fik Mara en tryg og livlig barndom, hvor faderen Hanus tjente til familiens underhold som lærer på byens kommuneskole, mens moderen Maria havde rigeligt at se til med husførelsen derhjemme.
Som nævnt stammede faderen Hanus fra Skúvoy, hvor han var født til at overtage kongsbondegården Úti í Stovu. Da de kulturelle stemninger på Færøerne omkring århundredeskiftet imidlertid havde vakt hans nationale interesse, valgte han efter et højskoleophold i Danmark at frasige sig gården, og blev i stedet uddannet lærer.

Hanus Kamban som ung. (Privat foto)

Maria Ziska som ung. (Privat foto)

Hvor faderen nok var mere pædagogisk anlagt, kunne moderen Maria derimod virke lidt streng i sit væsen, stor og svær af bygning som hun med tiden blev. Det skyldtes dog nok til en vis grad den omstændighed, at hun, udover at skulle passe sine egne syv børn og senere en plejedatter, også ofte

måtte opvarte mandens familie. For når familien fra Skúvoy kom til Tórshavn for at handle på apoteket, gå til tandlæge eller besøge anden familie, lod det til at være en selvfølge, at den imens kunne indlogeres i hjemmet hos Hanus og Maria. Ofte i uger ad gangen. Da der således altid var mange at bespise, og da en lærer ved kommuneskolen ikke havde nogen fyrstelig løn, måtte der hele tiden økonomiseres for at få midlerne til at strække.

Mara i matrostøj sammen med sin otte år ældre søster Johanna (Hanna).
Var det måske dengang, han blev inspireret til siden at blive en rigtig sømand?

I perioden fra 1908 til 1928 flyttede familien Kamban rundt i Tórshavn et utal af gange. I løbet af sin barndom boede Mara således både i J.C. Svabos Gøta, i Trondargøta, på Skansavegur og i Bringsnagøta, inden familien til sidst fik bygget sig et hus i Jónas Broncksgøta. Nærmere bestemt nummer 28.
Når Mara senere i livet huskede tilbage på sin barndom i Tórshavn var det de gode minder, han først og fremmest fortalte om. Uanset hvor familien boede i Tórshavn, var der børnerige familier omkring dem, og derfor altid nogle jævnaldrende at lege med. Meget af den tidlige barndom blev tilbragt enten ved stranden i Sandagjerði eller langs elven i Havnardalur, og da familien havde en trød nær "Yviri við Strond" gik turen også ofte derud. Her blev der bl.a. dyrket kartofler og holdt får, og om sommeren kom familiens enlige ko på græs, hvor den havde den fineste udsigt til Nólsoy. Udover koen ejede familien også en ged, således at der altid var frisk mælk til rådighed.
Var den tidlige barndom lykkelig, så mindedes Mara sin skoletid med mere blandede følelser.
Som den yngste i en søskendeflok på syv, lærte han formentlig tidligt at indrette sig efter andre menneskers for godt befindende og behov. Han blev i hvert fald en empatisk person, der, livet igennem, altid nærede stor interesse for sine medmenneskers ve og vel.
Selvom han var en glad og livlig dreng, der stod på god fod med sine klassekammerater, slap han alligevel ikke igennem skoletiden uden at blive ydmyget. Det værste drilleri han blev udsat for, kom dog ikke fra hans klassekammerater, men derimod en lærer der havde set sig sur på ham. Formentlig fordi Mara måske nogle gange skulle have tingene forklaret en ekstra gang.

Mara var flere gange i sin barndom i Danmark for at blive opereret for ganespalte.
Her ses han i Zoologisk have, også iført matrostøj. (Privat foto)

Når han således ikke kunne leve op til omtalte lærers forventninger, mistede denne tålmodigheden og beordrede derfor Mara til at placere sig under skolestuens kateder. Derefter kundgjorde læreren så overfor Maras kammerater, at her sad nu en "høne i sit bur". Læreren fortsatte så ufortrødent sin undervisning, mens Mara måtte forholde sig afventende, indtil læreren med jævne mellemrum gik hen til ham og, til kammeraternes udelte fornøjelse, lod som om han fodrede hønen i buret med lidt korn. En sådan opførsel ville i dag have været aldeles uacceptabel og snart blive påtalt, men hørte i hine tider til dagens orden. At Maras egen far var lærer på samme skole gjorde ingen forskel, da han formodentligt intet anede om sin kollegas utilbørlige opførsel. At forvente at datidens autoritetstro elever skulle henvende sig til skolens ledelse desangående, ville være lige så usandsynligt som at tro på, at månen skulle være en grøn ost.
Tórshavn i tyverne var en by i stærk vækst og forandring. Havfiskeriet havde, med indkøb af aflagte engelske slupper, udviklet sig kraftigt, og byen var, som øernes hovedstad, nu blevet midtpunkt for landets administration og handel, domineret af købmænd og skibsredere. Samtidigt så de første fagforeninger dagens lys, og på den politiske scene blev der efterhånden lagt mere og mere vægt på sociale og økonomiske forhold, frem for nationale spørgsmål.
Selvom Tórshavn dengang ikke var større end en mindre dansk provinsby, havde den alligevel et umiskendeligt kosmopolitisk præg over sig, idet den trods alt var landets hovedstad med en livlig skibstrafik til og fra byens havn, både fra de omkringliggende øer og fra udlandet.
Efter at have været på vågeblus under 1. Verdenskrig, kom færøsk fiskeri i tyverne igen i stærk vækst, med en ikke ubetydelig eksport af klipfisk til sydens lande og der foregik derfor altid et eller andet i byens levende havn, som kunne have interesse for en frisk dreng.
Da Mara blev lidt ældre, brugte han derfor meget tid i byens havn og udstyret med en god fantasi og med mod på at opleve den store verden, som de mange skibe udefra bragte med sig, fik han allerede som dreng udlængsel og lyst til at stå til søs.
Særligt holdt Mara og hans jævnaldrende kammerater sig til ved de skibe der anløb Tórshavn med gods fra fremmede lande, hvor de ofte plagede søfolkene om at give dem engelske biscuits, som altid har været meget populære på Færøerne. Men pludselig en dag opstod der en mulighed for at få noget ganske andet end kiks med hjem til Bringsnagøta, hvor familien på det tidspunkt boede. Fra et af sydens lande havde besætningen medbragt en abe, som de sikkert har fundet var et morsomt bekendtskab, da de så den første gang. Men efter en lang sørejse er den formodentlig blot endt som en irriterende klods om benet på mandskabet, der her har set sit snit til at skaffe sig af med den.

Hvor om alting er, så drog Mara stolt hjem med aben, der dog snart fik lavet så meget ravage i det kambanske hjem, at han blev beordret til at bringe den tilbage til "afsenderen".
Men selvom barndommen bød på både frihed og leg, var det også almindeligt at børnene måtte hjælpe til med mangt og meget. Så snart Mara blev gammel nok, kom han med sin far og sine ældre brødre, når de roede ud på fjorden for at supplere husholdningen med friskfanget fisk.
Mara huskede turene som spændende, men om vinteren også så kolde, at faderens råd om at tisse på hænderne, for igen at få liv i de følelsesløse fingre, ofte blev benyttet.
Snart mente Mara, at han godt kunne håndtere en sådan jolle uden de voksnes hjælp, men det kunne være gået grueligt galt, da han på en rotur ude på fjorden sammen med en jævnaldrende kammerat mistede en åre, hvorefter de drev af sted for vind og vejr. Heldigvis blev de hurtigt savnet og snart hentet hjem af bekymrede voksne, der formanede dem om, ikke igen at tage ud på egen hånd.
Når der om søndagen var gudstjeneste i Tórshavns kirke, havde Mara i en periode også den tjans, at skulle pumpe den bælg, der forsynede orglet med luft. For en dreng, der sikkert hellere ville være ude i guds fri natur end indenfor i hans hus, blev denne beskæftigelse nu og da lige søvndyssende nok. Det kunne så hænde, at det begyndte at gå lidt trægt med at træde i bælgen, hvorved melodien truede med at dø ud, hvorfor organisten så i en fart måtte vække Mara til live med et par kraftige håndslag på siden af orglet.

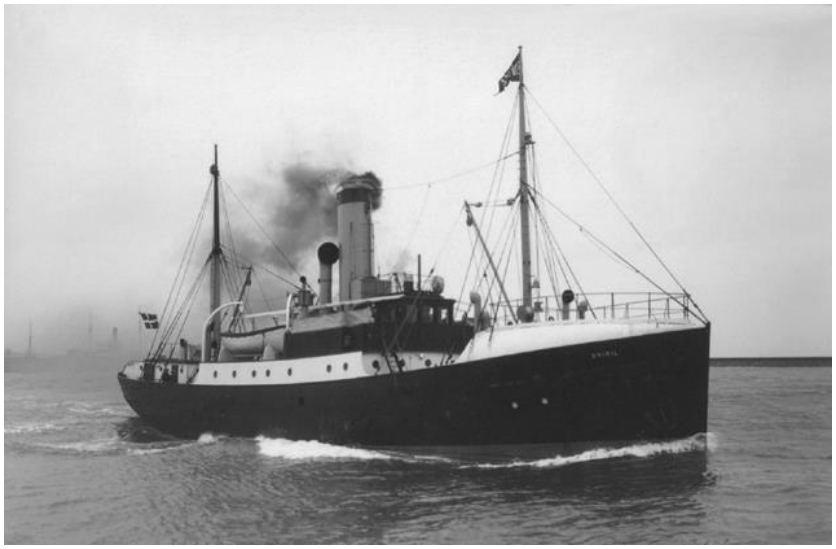
Familien Kamban i starten af trediverne.
Bagerst fra venstre: Janus, Elseba (Ebba), Hans Marius (Mara) og Johanne (Hanna).
Forrest fra venstre: Elisabeth (Bette), Maria, Hanus, Hjørdis og plejesøsteren Runa.
Broderen Kristoffur var på det tidspunkt død kort forinden.
Da nogle kammerater havde klippet halvdelen af Maras hårpragt, var han derfor iført færøsk hue.

Efter endt skolegang, kom Mara efter sin konfirmation i efteråret 1934 i arbejde hos Karl á Lag en af Tórshavns handels-og fiskerivirksomheder, hvor søstrene Hanna og Ebba allerede arbejdede. Her havde han allerede som stor dreng i begyndelsen af trediverne flere gange haft en tjans efter skoletid, og var således kendt med hvad arbejdet indebar. Og at tilvirke klipfisk var en krævende opgave, der på hverdage begyndte klokken syv om morgen, for først at stoppe henad klokken otte om aftenen. Men selvom pauserne til middagsmad og aftensmad blev fraregnet, levnede det stadig en arbejdsdag på henved elleve timer. For dette arbejde tjente Mara 30 øre om dagen (!) hvilket dengang blev regnet for at være en rimelig løn. Mara stoppede dog med dette arbejde, da han i begyndelsen af 1935 kom i lære som skomager.

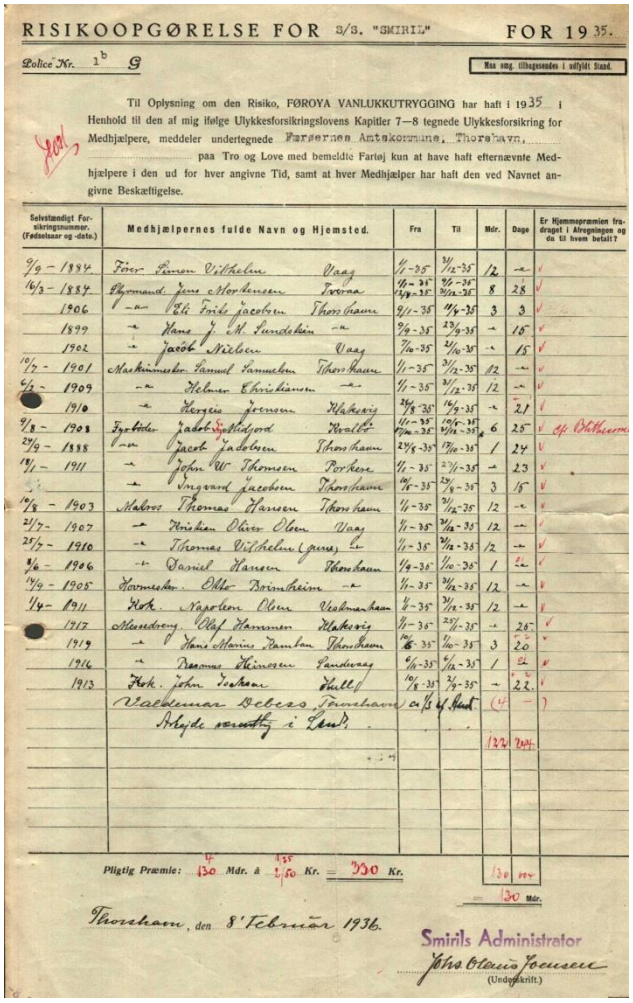
I denne periode begyndte familien så småt at blive spredt for alle vinde. Den næstyngste bror Kristoffur var, til familiens store sorg, død i 1933. Han havde meget dårlige lunger og døde ret pludseligt uden noget forudgående længevarende sygeleje. De øvrige søskende var nu så voksne, at de var på vej ud i verden for at skabe sig deres eget liv. Den ældste søster Bette, der i 1929 var blevet uddannet skolelærer, havde i nogle år arbejdet på Nólsoy, hvor hun havde været ansat som hjemmelærer for børnene hos de familier, der arbejdede og boede på fyret ude på Borðan. Hun var nu igen tilbage i Tórshavn, hvor hun virkede som vikar. Den næstældste søster Hjørdis, der også var uddannet skolelærer, havde i 1932 giftet sig med Hákun Djurhuus, den sidenhen så kendte politiker og lagmand, og var flyttet til Klaksvík, hvor han var tiltrådt en stilling som lærer. Allerede tidligt var broderen Janus blevet spottet for sine talenter og var i 1930 - kun 17 år gammel - rejst til Danmark, for at uddanne sig på kunstakademiet i København. Søstrene Ebba og Hanna fulgte nu efter og rejste også til Danmark, Ebba for at gå på handelsskole, og Hanna for at uddanne sig til sygeplejerske på henholdsvis Sankt Josephs Hospital i København og Sankt Hans Hospital i Roskilde.

Første hyre.

Da skomagerfaget ikke havde en eventyrlysten knægt som Maras interesse, fik han derfor i juni 1935 skaffet sig en plads som messedreng på rutebåden "Smiril", der sørgede for samfærdslen mellem øerne. Aftalen var imidlertid kommet i stand uden forældrenes vidende og accept, hvorfor Mara derfor så sig nødsaget til at stikke af hjemmefra, for at forfølge sin drøm om at komme ud og sejle.
Men skæbnen indhentede ham snart, for da "Smiril" blot sejlede lokalt, var den inden længe igen tilbage i Tórshavn. Her blev Mara så sendt i byen i et ærinde, for så undervejs pludselig at stå ansigt til ansigt med sin mor.
- Da jeg rundede et gadehjørne, så jeg pludselig en "skude for fulde sejl" med kurs direkte imod mig. Det var min mor og så vidste jeg jo nok hvad klokken var slået, fortalte Mara, når han senere i livet berettede om sin ungdom.
En moders kærlighed til sin søn overvinder dog alt, så Mara blev tilgivet, og kunne igen stå til søs, nu med god samvittighed.
"Smiril" var på det tidspunkt et næsten nyt skib, bygget i 1931 på Frederikshavn værft og sat i drift 1932, hvor det afløste den gamle "Smiril", der blev solgt til Island.



Post-og rutebåden s/s "Smiril". (Foto: "Værftshistorisk selskab")



RISIKOOPGØRELSE FOR S/S. "SMIRIL" FOR 1935.

Police Nr. 1b 9

Maa ung. tilbagesendes i udfyldt Stand.

Til Oplysning om den Risiko, FØROYA VANLUKKUTRYGGING har haft i 1935 i Henhold til den af mig ifølge Ulykkesforsikringslovens Kapitler 7—8 tegnede Ulykkesforsikring for Medhjælpere, meddeler undertegnede Færøernes Amtskommune, Thorshavn, paa Tro og Love med bemeldte Fartøj kun at have haft efternævnte Medhjælpere i den ud for hver angivne Tid, samt at hver Medhjælper har haft den ved Navnet angivne Beskæftigelse.

Selvstændigt Forsikringsnummer. (Fødselsaar og -dato.)	Medhjælpernes fulde Navn og Hjemsted.	Fra	Til	Mdr.	Dage	Er Hjemmepræmien fradraget i Afregningen og da til hvem betalt?
9/9 - 1884	Fær Simon Vilhelm Vaag	1/1-35	31/12-35	12	—	✓
16/3 - 1884	Thomand Jens Mortensen Tórsa	1/4-35	25/12-35	8	28	✓
1906	— Eli Frils Jacobsen Thorshavn	9/1-35	11/4-35	3	3	✓
1899	— Hans J. N. Sundstein —	9/4-35	23/9-35	—	15	✓
1902	— Jacob Niclsen Vaag	7/10-35	31/10-35	—	15	✓
10/2 - 1901	Maskinmester Samuel Samuelsen Thorshavn	1/1-35	31/12-35	12	—	✓
6/2 - 1909	— Helmer Christiansen —	1/1-35	31/12-35	12	—	✓
[illegible] 1910	— Georgis Jørgensen Klaksvig	24/8-35	16/9-35	—	21	✓
9/8 - 1903	Fyrbøder Jakob Joelsdjørd Kvalbø	1/4-35	10/9-35	6	25	✓ af Vilhelm
27/9 - 1888	— Jacob Jakobsen Thorshavn	27/8-35	17/10-35	1	24	✓
13/1 - 1911	— John W. Thomsen Porkeri	1/1-35	23/11-35	—	23	✓
[illegible]	— Sigvard Jacobsen Thorshavn	6/6-35	27/8-35	3	15	✓
10/8 - 1903	Matros Thomas Hansen Thorshavn	1/1-35	31/12-35	12	—	✓
21/7 - 1907	— Kristian Olivur Olsen Vaag	1/1-35	31/12-35	12	—	✓
25/7 - 1910	— Thomas Vilhelm Gunnarsen	1/1-35	31/12-35	12	—	✓
8/6 - 1906	— Daniel Hansen Thorshavn	1/4-35	1/10-35	1	[illegible]	✓
13/9 - 1905	Kokmester Ole Brimheim —	1/1-35	31/12-35	12	—	✓
1/4 - 1911	Kok Napoleon Olsen Vestmanhavn	1/1-35	31/12-35	12	—	✓
1917	Matroskok Olaf Hammer Klaksvig	1/1-35	23/1-35	—	28	✓
1919	— Hans Marius Samuelsen Thorshavn	10/6-35	1/10-35	3	20	✓
1916	— Rasmus Kleinsen Sandavaag	6/11-35	6/12-35	1	[illegible]	✓
1913	Kok John Joelsen Kvalbø	10/8-35	2/9-35	—	22	✓
	Valdemar Debes Thorshavn af 1/8 af Skat.			(14	—	)
	Skulde ~~[illegible]~~ i Løn?					
				122	244	

Pligtig Præmie: 130 Mdr. à 1/50 Kr. = 330 Kr. — 130 Mdr.

Thorshavn, den 8 Februar 1936.

Smirils Administrator

John Olavius Joensen

(Underskrift.)

Af datidens opgørelse over de forsikrede besætningsmedlemmer ombord på s/s "Smiril" fremgår det, at Mara var forhyret som messedreng i knapt fire måneder i 1935. (Dokument fra det Færøske Landsarkiv)

Selvom tiden som messedreng på ”Smiril” ikke bød på de lange sørejser, fik Mara alligevel sin ilddåb, da rejserne imellem øerne ofte bød på dårligt vejr og høj søgang. Da ”Smiril” blot var et lille skib på 302 bruttotons og samtidig kendt for sin tendens til altid at rulle, selv i fint vejr, var den frygtet af passagerer med hang til søsyge.

Rent familiært var det ganske praktisk, at "Smiril" så ofte kom til Klaksvík som den gjorde, da Mara så jævnligt kunne aflægge sin storesøster Hjørdis en visit. Og da Hjørdis og Hákun på det tidspunkt allerede havde fået flere børn, var disse besøg altid kærkomne. Således beretter Tormóður Djurhuus, den næstældste af sine søskende, om sin gudfar, der i hjemmet i Klaksvík aldrig kom til at hedde andet end "Mara Mamba", hvor mamba er en sammentrækning af ordet mammubeiggi (morbror):

Hugurin hjá Mariusi var til sjógvin, sum hjá so mongum unglingi tá á døgum, og fer hann í 1935, sum messidrongur eina tíð við Smirli, ein forsmakk uppá sjólívið. Hann var tá javnan at síggja í Klaksvík og hesar hansara vitjanir har norðuri dámdi honum væl og ikki minni væl mammu, sum føldi seg eitt sindur sum skotin av haga, tá ið hon mátti siga Havnini farvæl. Hon var og bleiv alla sína tíð havnarfólk buturav.

Marius var ein glaður og livandi unglingi og kom hann at fylla ein hóp upp í hugaheiminum hjá okkum eldru beiggjum barnaárini har norðuri, har han fram til kríggið so oftani, tað bar honum til. Og vit hingu uppi í honum, tí hann var barngóður og dugdi væl at siga frá livandi, spennandi og stuttligt og fyri okkum brøður var tað ongin endi á, hvar Mara mamba hevði verið, hvat hann hevði sað og hvat hann hevði upplivað. Og ikki at forgloyma, at hann hevði góðar hendur og kundi í ein handavending tilevna okkum eitt træpetti, so tað gjørdist til eitt snotiligt skip.

s/s "Smiril" langs kaj i Torshavn i midten af trediverne. (Privat foto)

Í Klaksvík var almikið virksemi á fiskivinnuøkinum og var skipaferðslan til og frá nógv av føroyskum fiskiførum einsvæl og útlendskum, einamest norskum og enskum, ið leitaðu sær havn annaðhvørt tað var fyri at kroka ella í øðrum ørindum eitt nú til umvælingar ella at bunkra. Tá skip lógu inni, var ofta dansur á skránni, og væl dámdi ungdóminum at svinga sær til tann tølandi harmonikumusikkin. Hetta var ein forvitnislig og spennandi verð og Marius, sum dámdi væl at dansa, føldi seg rættiliga heima í hesum umhvørvi og brellast hann eftir at koma norður at vitja so ofta sum til bar.

Den 1. oktober 1935 afmønstrede Mara s/s "Smiril" og var nu hjemme i Tórshavn hele vinteren, indtil han igen stod til søs i foråret 1936.

På fiskeri med "Anana".

Mens Mara i 1935 sejlede med "Smiril" hændte der samtidigt noget, som skulle få betydning for mange færøske fiskere og søfolk, her i blandt senere også Mara. Det skete da rederiet p/f Uvak i april 1935 købte fragtdamperen "Nordamerika" af rederiet Norden for 280.000 kroner, og ombyggede den til et moderskib for 26 mindre fiskerbåde og gav den navneforandring til "Anana", som betyder mor på grønlandsk.

Grunden til denne disposition skal findes i den udvikling, som færøsk fiskeri ved Grønland var underlagt i årene op til 1935. Her havde færingerne fisket siden begyndelsen af 1920'erne, fordi deres fiskeri i hjemlige farvande med håndsnører og langliner fra små både, var blevet trængt af engelske og tyske dampskibe, der fiskede med trawl. Da færingerne ikke havde kapital til at omlægge deres fiskeri, var man derfor søgt op under Island og Grønland for i stedet at fiske der. Det betød, at man havde brug for stationer på kysten, hvor fisken kunne landes. En, fra dansk side, urimelig restriktiv lovgivning forhindrede dog færingerne i, at lande deres fangst i de grønlandske havne. Som kompensation for dette, blev der dog givet tilladelse til, at færingerne måtte benytte en enkelt landingsplads lidt syd for Godthåb. Stedet hed meget passende Færingehavn.

Efterhånden som fiskeriet nordpå ekspanderede, voksede presset på denne havn, hvorfor ledelsen i p/f Uvak fik den idé, at udruste et større skib, der både kunne medbringe mindre fiskerbåde og indtage og salte den fisk der blev fanget, for derefter at returnere til Færøerne, når det var fuldt lastet. Ved at fiske på denne måde slap man så for, at skulle lande fangsten på Grønland.

s/s "Nordamerika" som siden blev til "Anana". Skibet var bygget i Sunderland i 1905.
(Foto: Museet for søfart)

"Anana" blev derfor ombygget til formålet, og hele skibets mellemdæk blev indrettet til beboelse for fiskere, der kom fra hele Færøerne, lige fra Viðareiðe i nord til Hvalba i syd.
Efter datidens færøske forhold, var "Anana" med sine 4770 tons dødvægt at regne for et stort skib, og det blev derfor ikke så lidt af et tilløbsstykke for indbyggerne i Tórshavn at følge med i, hvorledes "Anana" blev klargjort og udrustet med alverdens gods til et sådant længere togt.
Blot det at skulle bespise en besætning på 160 mand krævede et stort forråd, og derudover skulle der også medbringes ikke mindre end 1200 tons kul, 1200 tons salt og 2000 tons ferskvand. Da de fleste reparationer skulle kunne klares ombord uden hjælp udefra, blev der derfor også indrettet et tømmervæksted og en smedje.
Faktisk blev der taget så meget gods ombord, at "Anana" ved lavvande kom til at stå på bunden af fjorden, mens hun stadig lå langs kaj. Da dagen for afsejlingen endelig oprandt, måtte man derfor afvente højvandet, inden skibet kunne afgå med kurs mod Grønland.
De 160 mand der havde deres virke ombord, talte adskillige faggrupper. Fiskerne var den største på ikke mindre end 104 mand. Derudover var der 8 mand til at flække fisken, to mand til at sortere den, samt folk til både at salte den og stuve den i lasten, under ledelse af to lasteformænd. Til at reparere de slæng og sejldugsposer, der blev anvendt når fisken skulle ombord, var der også ansat en sejlmager.
Til at sejle selve skibet var der en traditionel besætning bestående af en kaptajn, en lods, styrmænd, matroser og letmatroser, og under dæk maskinmestre, fyrbødere og kullempere.
Med så mange mennesker ombord, var det også nødvendigt at have både en regnskabsfører og en læge. Forplejningen af alle disse mennesker blev varetaget af en proviantforvalter, to hovmestre, samt adskillige kokke, bagere, kokkedrenge og messedrenge.
Men også skibet selv krævede en ikke ubetydelig "forplejning" og dybest nede i bunden af "Anana" arbejdede maskinmestrene og den menige maskinbesætning med at holde skibet i gang dag og nat. Da skibet var mere end 30 år gammelt, havde maskineriet på kun 1100 hk en dårlig virkningsgrad, var forslugent og brugte ikke mindre end 18 tons kul i døgnet under sejlads til og fra fiskebankerne. Disse store mængder kul blev skovlet ind i skibets tre kedler af svedende fyrbødere, ofte nøgne til bæltestedet. For at disse hele tiden kunne have tilstrækkeligt med kul til rådighed på fyrpladserne, fik de hjælp af kullempere, der i trillebøre hentede brændslet i skibets kulkasser.
Alt arbejde var manuelt og der måtte derfor arbejdes i treholdsskift, med to fyrbødere og en kullemper på hver vagt. Når "Anana" så nåede frem til fiskebankerne og ankrede op, skulle der spares kul, og for en stund kunne fyrbøderne og kullemperne slappe en smule af. Men når vejret blev dårligt, kom alle

fiskerbådene hjem til moderskibet, hvorefter ankeret blev halet op, så der kunne sejles ud på dybt vand, indtil det igen blev vejr til at fiske.
At fiske på det åbne hav med små motorbåde, der om morgenen sejlede ud fra moderskibet for så at vende tilbage hen på eftermiddagen, var ikke et ufarligt forehavende. Særligt i tåget vejr var det ikke ualmindeligt, at fiskerne fik problemer med at finde tilbage til moderskibet. Dengang havde man ikke moderne tekniske hjælpemidler, som radarer og satellitnavigation men måtte udelukkende forlade sig på kikkerter, magnetkompasser samt at ringe med skibsklokken, så bådene kunne høre moderskibet "kalde på dem" i tågen. Fra andre nationers moderskibe, der drev fiskeri på samme måde som "Anana", hørte man således om, at en fiskerbåd nu og da forsvandt i tågen med mand og mus, for aldrig siden at blive fundet. Så galt gik det heldigvis ikke for "Anana".
Men da man en tåget morgen bjærgede en båd med tre portugisiske fiskere, der var kommet bort fra sit moderskib og havde drevet rundt i tågen i et døgn, blev alle ombord dog mindet om faren ved at fiske på denne måde.
Med så stor en besætning som 160 mand, var det også nødvendigt at have en "slopkiste" ombord. Altså et udsalg, hvor søfolkene kunne købe dagligdags fornødenheder, såsom f.eks. tøj, tobak og barbergrej. Og at købekraften dengang var af en helt anden størrelse end i dag ses af, at en letmatros tjente omkring 80 kroner om måneden, mens en matros tjente det dobbelte.
Da fiskesæsonen sluttede i september gik "Anana" derefter i fart som almindeligt fragtskib, hvor det bl.a. bragte klipfisk fra Færøerne sydpå til middelhavslandene.
På trods af, at indtjeningen på fiskeriet i 1935 ikke havde været helt som forventet, valgte p/f "Uvak" alligevel at lade "Anana" tage på endnu et togt til Grønland i 1936 og søgningen til arbejdet var stor, idet ikke mindre end 300 færøske fiskere søgte ind på de 104 pladser der var til rådighed.
Og i maj 1936 var Mara nu så heldig, at få en tjans som messedreng, hvor han også hjalp til i kabyssen, det der efter engelsk forbillede blev tituleret som en "Galley Boy". Og selv om arbejdsdagen var lang, var lønnen her nederst i skibets hierarki langt fra fyrstelig, kun omkring 30 kroner om måneden.
Mara fik snart sit at se til, når besætningen skulle bespises på alle døgnets tider, og når arbejdet med at dække op til måltiderne og senere rydde af var ovre, var der stadig masser at gøre i skibets rummelige kabys, såsom at skrælle kartofler, vaske op og koge havregrød.
Maden der blev serveret var god, rigelig og over den standard, som på den tid var almindelig i de færøske fiskeslupper, hvor mange af fiskerne ellers havde haft hyre.
Morgenmaden var altid den samme, og bestod af havregrød, mælk, sukker, brød, pålæg og te. Til middag fik man sædvanligvis stegt eller kogt kød, fisk, grind og spæk, eller rast fisk. Alt sammen livretter for færinger. Aftensmaden var brød, pålæg og te, ofte suppleret med opvarmede rester fra middagsmaden.
Når "Anana" lå stille ude på fiskebankerne og bådene var i søen, skulle fiskerne også have proviant med sig ud i bådene. Det foregik på den måde, at fiskerne hver aften stillede deres madkasser uden for kabyssen, så at kokkene om natten kunne fylde dem op og stille dem klar til næste dags fiskeri.
Om udmønstringen som messedreng på "Anana" fortæller den 96 årige Sverre Mortensen fra Arge i 2018:
Jeg husker godt Mara, da jeg kun 14 gammel gammel for første gang stod til søs ombord på "Anana". Mara var godt et par år ældre end jeg og havde da allerede sejlet med "Smiril" som messedreng året forinden. Vi var syv unge drenge, der arbejdede som henholdsvis messedrenge og kokkedrenge. Flere af os led i starten af togtet søsygens kvaler og var vist ikke meget bevendt. Både Mara og jeg kom dog hurtigt ovenpå og blev derfor udpeget til at servere i messerne, hvor besætningen helst ikke så, at det var dem der var mest søsyge, der skulle bringe maden. Da Mara og jeg var de mest søstærke, blev han messedreng for fiskerne, og jeg blev messedreng for officererne. Ved afsejlingen var den yngste af os, Johan

s/s "Anana" i Torshavn. (Privat foto)

Vilhelm "Lill" Mohr, endnu ikke fyldt 14 år, var stadig i den skolepligtige alder, og kunne ikke sådan lige slippe for at passe sin skolegang. Det blev dog klaret på den måde, at telegrafisten ombord påtog sig at undervise "Lill", der derfor, trods sin unge alder, var så heldig at komme med. Det blev dog så som så med den skolegang.

"Lill" Mohr klarede sig dog fint, blev siden elev på både skoleskibene "Georg Stage" og "Danmark", inden han senere blev en rigtig "Deep Water Sailor", der kom på langfart under hele krigen. Her gjorde han først tjeneste i konvojsejlads i Atlanten, inden han senere kom i fart på Sydamerika, Sydafrika, Indien og Stillehavet. Den beskedne skolegang forhindrede heller ikke "Lill" Mohr i efter krigen, at uddanne sig til navigatør, og han blev siden hen ansat først i rederiet D.F.D.S. og derefter i "Ove Skou", hvor han i mange år var kaptajn på rederiets smukke hvide fragtbåde med de slanke linjer.
Og med følgende lille rim, blev der om dette rederi ganske morsomt fortalt:

Folk med fine og dyre vaner,
sejler i Skous de hvide svaner.

Om det var dette rim, der ansporede "Lill" Mohr til senere i livet at bosætte sig standsmæssigt i udlandet vides ikke, men på et tidspunkt flyttede han og hans danske kone til Benidorm i Spanien, hvor de købte en hacienda og slog sig ned under sydens sol.
Mara havde mange gode minder fra sin tid med "Anana", og fortalte senere, når lejligheden bød sig, gerne morsomme historier fra livet ombord. En der ofte gik igen, var affæren om havregrøden, der kom til at indeholde et "fremmedlegeme", der helst ikke skulle opdages af dem der skulle spise den. Fortællingen er som følger:
Over komfurerne i kabyssen var det ganske almindeligt, at der hang forskelligt tøj til tørre. Da Mara en dag stod og tilberedte en kæmpe gryde med havregrød, skete der det, at en færøsk hue som hang over gryden, pludselig dumpede ned i den. Da et sultent besætningsmedlem i det samme kom ud i kabyssen for at se, hvordan det gik med havregrøden, kunne Mara derfor ikke sådan lige stå og fiske huen op af gryden. Med grydeskeen trykkede han den derfor i stedet godt til bunds i gryden, inden han bar den ind i messen for at øse op til fiskerne. Med lidt behændighed fik han huen til at forblive i bunden af gryden, til han senere igen kunne komme ud i kabyssen, og i al ubemærkethed fiske huen op af grøden. Huen havde dog åbenbart ikke givet afsmag, da alle var enige om, at grøden smagte udmærket.
Sommerens togt ved Grønland i 1936 blev heller ikke nogen større økonomisk succes, og da det sluttede om efteråret sejlede "Anana" tilbage til Færøerne og lossede sin last, hvorefter fiskerne

afmønstrede. Både Sverre og Mara blev ombord, men da der ikke længere var brug for en messedreng hos fiskerne, blev Mara i stedet ommønstret til at arbejde på dækket.
"Anana" sejlede derefter rundt på Færøerne for at laste klipfisk til Italien og var bl.a. i Klaksvík, hvor Mara igen kunne besøge sin søster Hjørdis, hendes mand Hákun og deres børn.
Fra Klaksvík sejlede "Anana" til Tvøroyri, hvor søsteren "Bette" boede netop på det tidspunkt.
Hende skulle Mara naturligvis også se, og om besøget beretter "Bette" i et brev til sin mor Maria dateret den 18. november 1936.
Petur hevur kannska sagt tykkum frá, hvussu eg fyrstu ferð fekk fatur á Mara. Tann triðja dagin "Anana" lá her, kom hann í land kl. 8 um morgunin. Stýrimaðurin segði, at hann, Mara, skuldi sleppa í land til systir sína og sleppa at vera í landi allan dagin. Teir argaðu hann so illa við systrini og metaðu um, hvønn hann helst vildi lata hana til. Um kvøldarnar fylgdi eg honum í dansin, og har var hann so, til dansurin gav upp at, so at hann kundi sleppa um borð. Annars mátti hann sova í landi, og tað dámdi mær ikki, tí so mátti hann so tíðliga upp fyri at vera um borð til arbeiðstíð.
Føðsilsdagin hjá honum hevði eg keypt sjokulátu og kakur og fløta til fløtaskúm. Anna Malena hevði eisini kakur, og eg hevði keypt honum eitt sindur í føðsilsdagsgávu. Eitt bókamerki av silvuri at seta í sunnudagsbíbluna. Bókamerkið legði eg undir bummullina í dósini og so legði eg eina stóra brosju omaná. Tit skuldu sað eyguni á honum, tá ið hann sá brosjuna, sum eg segði var ein slipsnál.
Fyri peningin, ið mamma sendi, keypti eg honum eina skjúrtu (silki, ljósagrøn) og einar tuflur. Hann ynskti sær hesi bæði og so keypti eg sum hann vildi. Tað kvøldið, "Anana" fór, var eg um borð frá kl. 6 og til hon fór kl. 9½. Mara, og hinir við, vóru óføra blíðir, og hann bað heilsa tykkum.

Og allerede den 22. november 1936 skriver Bette igen brev, nu til hele familien i Tórshavn:
Mara er, sum tit nokk vita, farin til Italien við "Ananu". Tað síðsta ádrenn hon fór, lá hon her á Tvøroyri í fýra dagar. Tað fyrsta kvøldið kom Mara ikki í land. Eg gekk og gekk, at vita um hann ikke kom.
Kl. 9½ um kvøldið fór ein bátur um borð, og eg bað ein maskinmeistara siga við Mara, hvar eg búði. Dagin eftir (føðsilsdagin hjá honum) kom hann heldur ikki í land. Eg vildi, sum tit kunnu ætla, so gjarna síggja hann. Hjørdis hevði skrivað honum bræv til føðsilsdagin, tað var borið heim til mín, sjálv hevði eg keypt honum eina føðsilsdagsgávu, og mamma hevði sent mær 10 kr. at keypa honum okkurt fyri (eg keypti eina skjúrtu, silki, ljósagrøn). Hetta lá alt og bíðaði heima hjá okkum, og so hevði eg keypt og kókað sjokulátu og pískað fløtaskúm, og hin gamla hevði bakað góðar kakur.
Kl. 8 var hann ikki komin, og so bað eg ein mann seta meg um borð á "Ananu" …..
Tá ið eg kom um borð, var hann farin í land. Eg mátti so í land aftur og fann hann ongastaðni. Seint um kvøldið kom ein systirsonur Sannu (Seymi) heim til okkara við honum … Seinni fylgdi eg honum í dansin, tí hinir av "Ananu" vóru har, og hann mátti vera hjá teimum, so hann slapp um borð. Morgunin eftir, tá ið eg kom til morgunmat gekk Mara og bíðaði eftir mær. Tá hevði stýrimaðurin givið honum frí allan dagin, so hann kundi vera saman við systur síni. Tann síðsta dagin kom hann ikki í land, men um sekstíðina fór eg um borð til hansara og var til "Anana" fór. Sum tit nokk vita er Mara nú deksdrongur. Hann hevur kamar við nøkrum Argjadreingjum og Seglmakarinum (á kafenum í Havn). Teir vóru óføra blíðir, og eg át nátturða saman við teimum.

Efter at have lastet den sidste klipfisk i Vági, gik turen i november 1936 sydover, for at losse fisken i havnene Genova, Livorno og Napoli.
I et brev fra Maras mor Maria til sønnen Janus i København dateret den 22. november 1936 skriver moderen:
Mara er nu godt på vej til Italien, han beder hilse eder alle. Han kom ikke igen til Tórshavn, så Bette blev den sidste der så ham og jeg sender det sidste brev vi fik fra hende, hvor hun mest skriver om Mara.

I et julebrev dateret 3. juledag 1936, som faderen sendte til sine tre børn: Janus, Hanna og Ebba i København skriver han:
Lítla jólaaften fingu vit soljóðandi telegram: "Anana" Thorshavn. Radiobrev Lærer Kamban, Thvn. Ynski tykkum øllum gledilig jól. Eru á veg til Tripoli. Heilsan Marius.

Det omtalte radiobrev var en ordning, som indførtes i begyndelsen af trediverne og som indtil først i halvfjerdserne blev en populær måde for søfolk, at sende hilsner til dem derhjemme på. Radiobreve blev afsendt af skibenes telegrafister, men ekspederet videre efter en procedure, der var langsommere end telegrammer, hvorved de blev billigere. Modtagere af radiobreve sendt fra skibe i udenrigsfart, var i første omgang skibe i dansk indenrigsfart, hvorfra de så blev leveret videre til almindelig postbesørgelse.
Særligt rederiet D.F.D.S. var på dette område, som så mange andre, et foregangsforetagende, men lod på et tidspunkt staten (Lyngby Radio) overtage radiobrevstrafikken.
Fra Italien returnerede "Anana" i januar 1937 igen til Tórshavn med en last salt fra Tripoli, og Mara fik så mulighed for at være hjemme en kort tid, inden han igen måtte af sted.
I et brev dateret den 20. januar 1937 skriver moderen Maria til sønnen Janus i København:
Kære Janus! Marius lader dig hilse mange gange. Han skal til Leith med "Anana", hvor den skal i dok. At han var glad, er for lidt at sige. Han dansede og raabte omkring mig, medens jeg stoppede strømper og lappede tøj. Han havde fri den dag det blev bestemt, at de skulle til England. Den dag de kom til Tórshavn afmønstrede den danske kok, og Palle bager er nu kok i stedet. Palle havde også en fridag, og det eneste Marius tænkte på, var, at Palle skulle med og ikke måtte efterlades. Sig selv tænkte han ikke på, blot at vi skulle huske at vække ham, da han sov i land.

Inden "Anana" afsejlede til England, blev den dog først omdirigeret til Narvik i Nordnorge for at medbringe en last malm til England, inden den kom i dok i Leith.
Efter opholdet i Leith gik turen igen til Norge efter malm, og i et brev til børnene i Danmark skriver moderen Maria dateret den 17. marts 1937 følgende:
Vi fik i aften telegram fra Marius. Han er nu på vej til Norge igen og bad om, at faa sit nye tøj sendt dertil. Men vi blev enige om, at det blev for sent denne gang, selv om det kom med Tjaldur til København. Adressen er s/s "Anana" Malmexport, Narvik Norge.

I et brev fra Janus til sin mor dateret den 17. maj 1937 skriver han følgende:
Í gjár fingu vit bræv frá Marius. Tað var skrivað í Onglandi og hann segði, at teir komi ikki til København men til Landskrona í Svøriki. Vit hava leingi glett okkum til at síggja hann og vera saman við honum her í Kjøbinhavn. Nú ætla vit at gera eina útferð yvirum Sundið, Ebba, Eirikur og eg og so leita hann upp har.

Den Erik der omtales i brevet, er Ebbas forlovede Erik Petersen, som hun giftede sig med senere samme år.
Allerede den 19. maj 1937 skriver Janus igen i et brev til sine forældre:
Túsund takk fyri handa stóra pakkan tit sendu. Vit hava nu gingið og væntað Marius í fleiri dagar, og í gjár fekk Hanna bræv frá honum úr Grimsby. Hann segði í brævinum, at teir sigldu dagin eftir kongakrúningina til Landskrona í Svøríki, og komu ikki til København. Nú eru so nógvir dagar gingnir síðan krúningina, at "Anana" skuldi verið koman fram. Eg skrivaði tí til hann og bað hann koma yvirum, kundi han uppá nakran máta fáa frí. Nú bíðja vit antin efter svari ella efter tí returnerða brævinum. Hoyra vit onki frá honum í morgin, fara Ebba og eg (kanska Hanna og Eirik eisini) yvirum at leita hann upp.

Den royale begivenhed der omtales i brevet, var kroningen af George d. 6, der blev kronet den 12. maj 1937, som følge af, at hans bror Edward d. 8 var abdiceret. Kong George, der inden kroningen også var

kendt som prins Albert, havde det handicap, at han stammede voldsomt. Med hjælp fra en talepædagog, blev han dog med årene kureret for sit handicap, således, at han under krigen kunne holde den tale for nationen der blev så berømt, at den sidenhen blev omdrejningspunktet i den spillefilm der hedder "Kongens store tale".
I et brev til sine forældre dateret den 21. maj 1937 skriver Mara bl.a.:
Vi ligger i Donston, og skal med kul til Sverige. Vi har nu ligget her i 14 dage. Byen er meget stor og ganske interessant. Byen vi skal til i Sverige hedder Landskrona. Med den sidste last malm sejlede vi til Immingham, og så kørte vi til Grimsby, for at se hvordan der ser ud der.

På grund af truslen om en nært forestående krig i Europa steg priserne på skibe voldsomt i denne periode, og kort tid efter vælger p/f "Uvak" at sælge "Anana" til et rederi i Haugesund i Norge. I Den forbindelse afmønstrer Mara, hvorimod Sverre Mortensen bliver ombord på "Anana", der nu bliver omregistreret til Panamaflag og får navnet "Angelo". Med "Angelo" kommer Sverre nu på flere lange rejser, både til Murmansk i Rusland og to gange til Indien, hvorfra han så afmønstrede, for siden at få hyre på et svensk skib ved navn "Formosa".
Om "Anana" er der blot tilbage at nævne, at den sidenhen led en krank skæbne, da den i april 1940 blev beslaglagt af tyskerne, for så, blot to år senere i april 1942, at løbe på en mine, hvorved den sank.
I sommeren 1937 tager Mara ophold i København og skriver i et ikke dateret brev til sin mor:
"Anana" er solgt og jeg er nu i København på en lille sommerferie, inden jeg snart skal ud igen. Jeg tror jeg kommer op til vinter.

To solbrændte brødre, Mara og Janus, på strandtur med et par venner i 1937.

Omtrent samtidig skriver Ebba i et brev til familien i Klaksvík:
Takk fyri brøvini bæði Betti og Hjørdis hava skriva, men einki svar. Fyri tíðina stendur illa til her niðuri. Janus og eg liggja bæði í song tað gongur eitt so ringt búkumfarð og Mara hevur eisini liði ein dag; men er nú uppi, men sleppur ikki út, og tit kunnu ætla tað dámar honum líti. Mara hevur keypt so elskiligar stivlar til Hjarnar tó eg havi ikki haft tíð ella skuldi eg fyri langari tíð síðani haft sent tykkum ein pakkan.

I denne periode bliver Mara medlem af Sømændendes Forbund og begynder at få understøttelse, mens han venter på sin næste hyre. Det var det man dengang kaldte at "stemple", fordi søfolkene regelmæssigt skulle møde op på forhyringskontoret, hvor man ved en stempling i sine papirer løbende blev registreret ledig og dermed berettiget til understøttelse.
Samtidig kunne man byde ind på de ledige hyrer der var i udbud af datidens rederier. Det foregik nærmest som når man er på auktion, og hvor de søfolk, der havde flest "stempler" så kunne byde højest på de mest attraktive skibe. Dem der kun havde "stemplet" i kort tid og måske af økonomiske årsager ikke kunne vente så længe, måtte til gengæld tage til takke med de skibe, der ikke var så populære.

Af brevvekslingen fremgår det, at Mara blot har stemplet en måneds tid, inden han får hyre, idet han i et brev til sin far dateret den 28. juni 1937 skriver:

Nu har jeg fået hyre med en baad som hedder "Absalon". Den skal til Rusland og vi skal være borte i 2 maaneder.

Første hyre på et dansk skib.

Det skib som Mara nu kom ud og sejle med, var et klassisk fragtskib typisk for sin tid, hvor tusindvis af den slags dampere pløjede verdenshavene. Det var det man på engelsk kaldte en "Three Island Steamer", hvorved forstås et fartøj, der har et højt forskib, en høj midterbygning og et højt agterskib. Når et andet skib sejlede en sådan damper i møde ude på åbent hav, var det første der dukkede op af kimingen derfor de "tre øer", inden resten af skroget blev synligt.
På dansk blev denne skibstype ofte kaldt for en "brønddamper", hvilket kom sig af, at hoveddækket med lugerne til lastrummene lå så meget lavere end de tre hævede "øer", at det nærmest var at betragte som to brønde. Brønddækkene blev også kaldt for "druknehuller", utvivlsomt fordi mangt en menig sømand her har sat livet til, når en forkert sø i dårligt vejr har slået ind over skibet og trukket den uforberedte sømand med sig ud i havet.
Igennem søfartshistorien er der talrige eksempler på, at matroser og fyrbødere efter at have holdt en velfortjent frivagt i deres lukafer forude, på grund af dårligt vejr ikke kunne komme hen midtskibs for at afløse deres skibskammerater
"Absalon" tilhørte rederiet D/S "Progress", der ikke havde det bedste ry, da mange af dets skibe var gamle og udslidte, med deraf kummerlige forhold for deres besætninger. Blandt skandinaviske søfolk var det almindeligt, at rederiets spartansk udstyrede skibe blev kaldt for "Masutlinere".
Masut er oprindeligt et russisk ord for tung olie, og udtrykket skyldes, at rederiet i de knappe tider i trediverne sparede maling ved i stedet at anvende billig russisk tjære, af stort set samme udseende og konsistens som den russiske masut. Ydermere lå der i ordet masut også et ordspil gemt, da rederens fornavn var Marius. Der var derfor absolut ikke noget lineragtigt over de små dampskibe, der var spartanske i en grad, som man i dag har svært ved at forestille sig.
Disse skibe sejlede almindeligvis i trampfart, altså med de tilfældige laster som markedet bød på, til forskel fra linjeskibe, der sejlede i rutefart mellem fastlagte destinationer."

s/s "Absalon" på 3500 tons dødvægt, bygget i West Hartlepool i 1898. (Privat foto)

Absalon" var noget mindre end "Anana" og næsten fyrre år gammelt, da Mara påmønstrede. Når han senere i livet fortalte om forholdene ombord, var det særligt de dårlige sanitære installationer han hæftede sig ved:
Vi menige søfolk boede ude under "bakken" i forskibet, hvilket var et dårligt sted at opholde sig, så snart der blot var den mindste smule søgang. Herude havde vi kun et enkelt toilet til rådighed, hvor det - når skibet slingrede i søen - var næsten umuligt at forrette sin nødtørft uden at svine sig selv til. Det var derfor almindeligt brugt og ganske acceptabelt, at vi, når det var tid til et af de store toiletbesøg, i stedet gik ned på fyrdørken. Her udleverede den vagthavende fyrbøder så en skovl, hvorefter man satte sig bag kedlen for at aflevere det man skulle. Fyrbøderen smed så efterladenskaberne ind i det gloende fyr, hvorefter der kortvarigt bredte sig en lugt på fyrdørken, der ikke efterlod tvivl om, hvad det var der var blevet smidt på fyret.
Når vi skulle vaskes var det også galt. Medmindre man blot tog sig en "Liverpooler" (sømandsslang for en hurtig klatvask) måtte man igen ned på fyrdørken, for at blive vasket mere grundigt. Så fyldte fyrbøderen først en pøs (spand) med ferskvand fra vandtanken, hvorefter han "steamede" den. Det gjorde han ved at holde pøsen under et af kedlens dampudtag og derefter lukke så meget damp ud i pøsen, at vandet fik en passende temperatur. Den der skulle vaskes havde i mellemtiden taget alt tøjet af, fik derefter lidt lunkent vand over sig, sæbede sig så ind, hvorefter fyrbøderen skyllede kroppen ren med resten af vandet fra pøsen, måske suppleret med en til.

Mens Mara var med "Absalon" kunne det også snart været gået galt for ham, hvilket fremgår af følgende episode:
En dag da kaptajnen ombord, som følge af dårligt vejr og høj søgang skønnede at det var bedst at besætningen ude fra forskibet, kom hen midtskibs for at sove der, måtte det forreste "druknehul" derfor passeres med største forsigtighed. En efter en måtte skibskammeraterne derfor løbe agter over med deres køjetøj på en måde, så det foregik i takt med, at der var et ophold i de søer som brækkede ind over skibet. Netop som Mara skulle passere "druknehullet" slog en uventet sø ind over skibet og trak ham med hen ad dækket. Men da hans køjetøj, som han havde i favnen og ikke slap, samtidigt hægtede sig fast i nogle beslag langs lønningen, undslap han at blive trukket overbord, men kunne gennemblødt og forkommen bjærge sig hen midtskibs.
I den periode hvor Mara var med "Absalon", kom skibet til at anløbe en del andre lande end blot Rusland. Således skriver Mara i et brev til sin mor poststemplet i Ålesund den 12. august 1937:
Vi er nu på vej til England fra Narvik. Det er fint vejr, og vi skal sætte lodsen af i Aalesund og der får du brevene. Hils endelig Hjarnar og Tormóður fra mig og sig, at de skal være flinke mod deres mor og far til Mara Mamba kommer. Saa skal de nok faa noget fra ham.

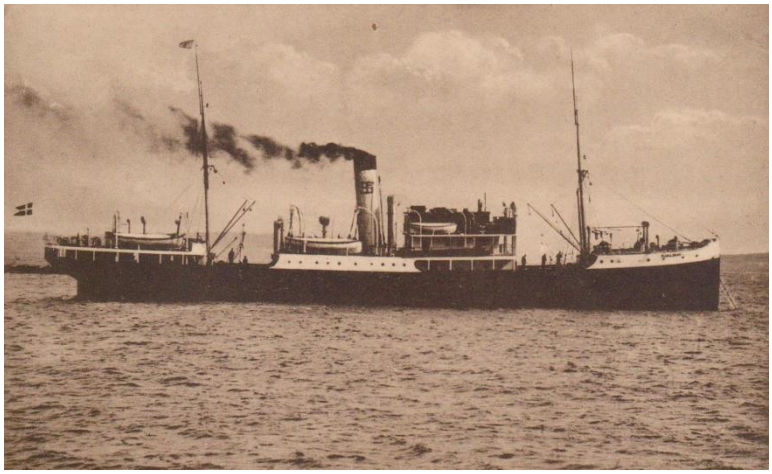
Den 26. august 1937 skriver Janus og Ebba i et brev til deres forældre:
Marius kemur í morgin á redina. Nú má eg passa hann upp hesa ferðina. Fær hann ikki tíð til at gera ein túr innan hin 9. í næsta mánað, tá Ebba fer upp mugu vit royna at fáa hann av.

Faderen svarer i et brev dateret den 11. september 1937 til "Tit har niðri":
Men hettar verður vist seinasta ferð bræv kemur niður, meðan Ebba er har og kanska eisini meðan Marius er har, dersum Ebba og Marius koma við Tjaldri næstu ferð.

I et brev til Janus og Marius dateret den 27. september 1937 skriver moderen:
Tak for brevene begge to. I ere gode Drenge hvad breve angaar, og jeg haaber ogsaa I ere det i andre og i alle maader. I dag tager vi til Klaksvig for at besøge de smaa. Jeg bliver i nogle dage.
Faderen tilføjer i en notits til Janus:
Vit hava sent eitt kuffert til tín, eg hugsi, at Marius skal hava tað til klæðir, tá hann kemur heim.

I december måned er Marius igen hjemme på Færøerne, da søsteren Hjørdis i et julebrev til Janus i København dateret den 16. december 1937 bl.a. skriver:
Tú kanst ætla vit vóru glað, táið Mara kom norður.

Familiens mange rejser mellem Færøerne og Danmark der, som det er beskrevet i familiens brevveksling, blev gjort i disse år, foregik enten med passagerskibet "Dronning Alexandrine" fra rederiet D.F.D.S., eller Færøernes egen rutebåd "Tjaldur". Udover at sejle med passagerer, medtog disse skibe også breve, pakkepost og almindelig fragt og var nærmest en uundværlig del af datidens færøske infrastruktur.

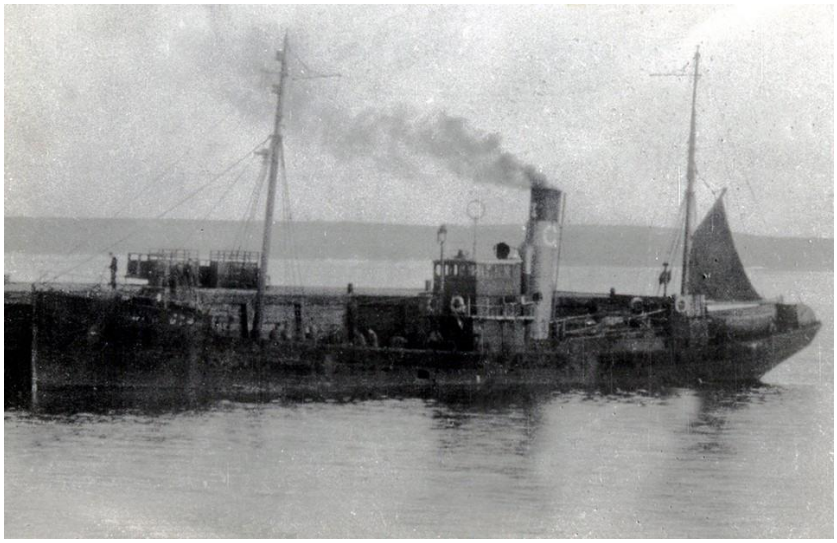


s/s "Tjaldur" på 843 tons dødvægt bygget i København i 1916. (Postkort)
Inden Skipafelagið Føroyar købte skibet i 1925, hed det St. Thomas og var ejet af rederiet Ø.K.

På fiskeri i Barentshavet.

I begyndelsen af 1938 påbegynder Mara et højskolekursus i Tórshavn for at forbedre sine kundskaber. Af familiens brevveksling i starten af året fremgår det at planen er, at han skal gå i skole resten af året, og afslutte sin skolegang den 28. november. Herefter er det meningen, at han så igen vil til Danmark og skaffe sig en hyre.
Sådan kom det imidlertid ikke til at gå, da den stadigt kun 18 år gamle knægt ikke havde tålmodighed til at vente så længe. Han afbrød derfor skolegangen, da han i april måned skaffede sig en hyre som messedreng på en trawler, der skulle på fiskeri i Barentshavet.
Optakten til denne tur, til et af verdens mest øde og ugæstfri havområder, er en nok så interessant del af den færøske samtidshistorie, og medtages derfor som indledning til denne periode i Maras liv til søs.
Færøerne havde på det tidspunkt solgt fisk til middelhavslandene i mange år, heriblandt også til flere importører i Italien. Blandt disse havde færingerne siden 1910 haft et velfungerende samarbejde med en virksomhed der hed "Gismondi", navngivet efter selskabets grundlægger. På grund af Første Verdenskrig havde samarbejdet dog været afbrudt, men var blev genoptaget i 1921, hvor selskabet købte en ladning færøsk saltfisk på 300 tons. Da fisken var af god kvalitet, købte selskabet igen i 1922 en tilsvarende ladning fisk.
Siden da, købte selskabet hvert år en eller flere ladninger fisk på Færøerne, og mængden var stigende, idet selskabet i 1936 købte ikke mindre end 7000 tons.

Da selskabet også solgte fisk til Grækenland til særdeles gode priser, og til stadighed kunne afsætte mere end det købte, havde det derfor en stærk interesse i, at få udvidet samarbejdet med færingerne til ikke bare at indkøbe fisk, men også at fange og forarbejde den.
Selskabet havde derfor planer om at udstationere 5 til 9 trawlere i Tórshavn. Her skulle de til dels bemandes med færinger, og selskabet stillede i udsigt, at de trawlere der ville blive stillet til rådighed, skulle være fuldt moderne og blot omkring en halv snes år gamle. Samtidig tilbød selskabet billig fragt af den indfangede fisk til Italien med italienske fragtskibe, samt tilførsel af billig salt til den færøske fiskerflåde. Herudover ville selskabet også betale en god leje, for at råde over oplagspladser til de mængder af kul og salt, som trawlerne havde brug for.
Hver trawler skulle have en besætning på 25 mand, men Gismondi lovede, at 14 af disse skulle være færinger, herunder også skibets kaptajn.
Selskabet anslog, at hver trawler årligt ville generere både en hyre ombord og en arbejdsløn i land på tilsammen omkring 40.000 kroner. Udover at aftage den sædvanlige årlige mængde fisk, forventede selskabet også at opkøbe for yderligere 300.000 lire årligt pr. trawler.
Ricardo Gismondi, selskabets initiativrige direktør, rejste i efteråret 1937 personligt til Tórshavn for at stå i spidsen for forhandlingerne med færingerne, der vurderede, at projektet ville få stor betydning for både den færøske økonomi og den arbejdsløshed, som øerne i disse år led under, bl.a. grundet manglende eksport af klipfisk til Spanien, hvor der var borgerkrig.
Fra politisk hold kom færingerne hurtigt Gismondi i møde, og der blev derefter rettet henvendelse til statsminister Thorvald Stauning, om snarest at få tilladelse til at sætte projektet i gang.
Efter bare få dage blev der svaret på henvendelsen, hvor der ikke blot blev sat spørgsmålstegn ved projektets økonomi, men set med nutidens øjne nok så interessant, om der også var blevet tænkt over, hvilke konsekvenser trawlernes fiskeri ville få på fiskebestanden.
Da færingerne svarede, at trawlerne ikke skulle fiske lokalt ved Færøerne, men derimod i farvandene omkring Svalbard og Bjørneøen, blev den ønskede tilladelse herefter effektueret og man gik så i gang med at realisere projektet.



s/s "Grand Fleet" på 148 nettotons bygget i 1918 som "James McDonald".
På skorstenen indikerer et stort C, at billedet er fra den periode, hvor trawleren var ejet af "Crampin Steam Fishing Co. Ltd." i Grimsby.
Kort før skibet blev lejet ud til "Gismondi" havde det dog fået en skotsk ejer, et rederi ved navn C. R. Mauritzen og hjemhavnen blev Leith, havnebyen til Edinburgh.
(Foto: Great Grimsby fishing history)

Virkeligheden kom dog til at se noget anderledes ud end lovet.
Da Gismondi alligevel ikke selv kunne stille med alle de forventede trawlere, lejede selskabet derfor også nogle i England, som dog var noget ældre og mere udrangerede end dem, der ellers var blevet stillet i udsigt.
Og det var altså på en af disse, s/s "Grand Fleet", at Mara i april 1938 skaffede sig den før omtalte hyre. At trawleren fra Grimsby med det besynderlige navn "Grand Fleet", der vel bedst kan oversættes til armada, havde noget storslået over sig, ville nok være synd at sige. Og hvis de kummerlige forhold ombord på "Absalon" havde ladet meget tilbage at ønske, var det for ingenting at regne imod forholdene ombord på "Grand Fleet", hvor kosten var ringe og materiellet var nedslidt. For Mara personligt, der nu havde sejlet på dækket, både i sin sidste tid på "Anana" og senere på "Absalon", var det også noget af en "degradering" igen at skulle arbejde som messedreng.
s/s "Grand Fleet" ankom som den fjerde af de lejede trawlere til Tórshavn den 19 april 1938 og allerede næste dag blev der forhyret 12 færinger til den videre færd. Udover skipperen, der hed Theodor Samuelsen og var fra Tórshavn, blev der ansat 10 fiskere og fiskeflækkere, samt Mara som messedreng. Og det gik stærkt med at få lastet salt og klargjort trawleren til den lange rejse, da afsejlingen skulle ske allerede samme aften.
Blandt dem der om aftenen den 20. april stod på kajen og vinkede farvel, da trawleren lagde fra kaj og satte kurs mod Bjørneøen, var også Maras mor, som i et brev til Janus dateret den 24. april 1938 skriver:
Marius er nu taget af sted. Vi fik ham ikke til at være på land længere, nu var han i saa daarligt humør, at det var en gru. At vi savner ham kan du nok tænke og værre bliver det, naar de tre er rejst tilbage til Klaksvig.

At søsterens hjerte "bløder" for sin yngste bror, fremgår med al tydelighed af et brev fra Hjørdis også skrevet til Janus kort tid senere den 21 maj 1938 og hvori der bl.a. står:
Nú má eg skriva eini tvey orð um Mara, góði lítli Mara. Hann sá so lítil út, har hann stóð á dekkinum á Grand Fleet, tað kvøldi teir fóru.

Der gik ikke lang tid efter at "Grand Fleet" var nået til Barentshavet og påbegyndt fiskeriet, førend Mara syntes, at dagligdagen på sådan en lille rusten trawler i et stort, koldt og øde havområde var betydeligt mere monotont, end at sejle på et stort fragtskib, der jævnlig anløb spændende havnebyer i fremmede lande.
For at kalde de steder, hvor "Grand Fleet" landede sine fangster særligt interessante ville nok være lidt af en overdrivelse, og de kunne på ingen måde stå mål med de byer, som Mara nu allerede havde set rundt omkring i Europa. Blandt de havne som "Grand Fleet" og Gismondis øvrige trawlere benyttede, kan nævnes Honningsvåg og Kirkenes i Nordnorge, samt Petsamo i Finland, hvor sidstnævnte var den plads, der oftest blev benyttet sommeren igennem.
Petsamo var dengang et smalt finsk landområde mellem Rusland og Nordnorge, hvorfra finnerne netop havde adgang til Barentshavet fra den del af kysten, der blev kaldt "fiskerhalvøen". Grænsen mellem Rusland og Finland gik tværs over denne halvø, og da dens kyst var isfri året rundt, var det i russernes interesse at få rådighed over hele fiskerhalvøen, som opland til den strategisk beliggende havneby Murmansk ikke langt derfra.
Året efter, blev området derfor genstand for heftige kampe mellem russiske og finske styrker, i det der blev kendt som den "Finske Vinterkrig".
Da kampene i første omgang sluttede i 1940, måtte Finland afstå "Fiskerhalvøen" til russerne. Det øvrige Petsamo blev siden besat af russerne i 1944, der derefter annekterede hele området som russisk.

Petsamo var et af de områder som blev annekteret af Rusland.

I et brev til sin søster Hjørdis dateret den 5. maj 1938, hvor "Grand Fleet" netop er på vej til Petsamo med sin første last fisk, skriver Mara:
Ja kære Hjørdis, du har ikke hørt saa helt forkert, for længes det gør jeg. Jeg kan meget bedre lide at sejle fra Havn til Havn, som med Absalon og Anana. Kære du, det er ikke meningen at vi skal Hjem før engang i oktober, men så galt bliver det forhaabentligt ikke. Vi sejler ind til Petsamo med vor last, og en stor baad fra Italien tar saa Fisken og sejler den til Italien. Kære søster det er meget kedeligt at sejle med en saadan Trawler, men det som nu holder mig oppe er, at jeg fik den glade hilsen fra Fader, at Arne Sørensen vil endnu vente på mig og prøve at skaffe mig hyre naar jeg kommer hjem igen.

Blandt de få adspredelser dagligdagen ombord på "Grand Fleet" trods alt kunne byde på, var, når den i lossehavnene tilfældigt lå sammen med andre af Gismondis trawlere, hvor der også var færinger ombord. Så besøgte man hinanden, fik en snak og hørte måske nyt fra Færøerne, fra den post man nu og da modtog.
Blandt de landsmænd som Mara var sammen med i Barentshavet var Albert Sørensen, som var hans grandfætter. Albert, der var en halv snes år ældre en Mara, stammede også fra Tórshavn, hvor han var vokset op tæt ved Maras barndomshjem i Jónas Broncksgøta. Albert, som Mara senere kom til at sejle sammen med i oversøisk fart på Amerika, arbejdede som kok på "Enrico Gismondi", en af de andre trawlere der var med i Barentshavet denne sommer.
Senere i livet fortalte Albert om følgende morsomme episode, hvor Mara havde besøgt ham ombord på "Enrico Gismondi":
En dag da vi lå i havn sammen, kom Mara ved middagstid ombord for at aflægge mig en visit. Han bænkede sig ved et klapbord i kabyssen, hvor jeg havde travlt med at gøre maden klar til besætningen. På grund af de trange pladsforhold havde jeg stillet en stor gryde med suppe ned på dørken under bordet hvor Mara sad. Mens vi så snakker om løst og fast siger Mara pludselig til mig:
"Hør Albert jeg synes jeg bliver så varm om mit ene ben!"
Da vi kigger ned, ser vi til vores rædsel, at Mara har plantet sit ene ben iført en lang gummistøvle midt i suppegryden. Tæt ved spisetid, og med en sulten besætning lige om hjørnet var der ikke noget at stille op. Jeg bad derfor blot Mara om diskret at tage foden op af suppegryden og ellers lade som ingenting. Kosten var i forvejen ringe, og suppen gled da også efterfølgende ned, uden at nogen af de sultne fiskere bemærkede noget.

De tidligere nævnte kritisable arbejdsforhold ombord blev heller ikke bedre af, at besætningen til dels var aflønnede efter hvor meget der blev fisket. Og da skibets udrustning, i særdeleshed spillene, var i en

ringe forfatning, bød dagligdagen ofte på materielt nedbrud med tabte fiskedage og manglende fortjeneste til følge.
Helt galt gik det i august 1938, da netop trawleren "Enrico Gismondi" ankom til Hammerfest med havari på kedlen, hvorefter de 16 færinger ombord, herunder Albert, rømmede skibet og gik i land. De ville ikke igen af sted med trawleren, da arbejdsforholdene ikke var som de burde være.
Trawleren havde før haft havari på kedlen, hvorved der var mistet adskillige fiskedage og dermed en væsentlig indtjening. Skipperen forlangte, at færingerne igen gik ombord, hvilket de dog modsatte sig. Da de herefter ville afregnes, nægtede skipperen at udbetale dem deres tilgodehavende, og forsejlede trawleren til Honningsvåg, hvor den dog endte med at blive beslaglagt af myndighederne. Ti af de rømmede færinger rejste derefter hjem på statens regning, medens de resterende seks fik hyre på andre skibe.

Forholdene på "Grand Fleet" kunne til tider være barske, som her, hvor den ses overiset og i høj søgang. Billedet er fra grønlandske farvande og fra før den sejlede for "Gismondi". (Foto: Great Grimsby fishing history)

I et brev dateret den 18. september 1938 fra faderen Hanus til sønnen Janus og moderen Maria, der på det tidspunkt var på besøg i København, skriver han følgende der understøtter førnævnte hændelse:
Frá H.M.K hava vit nýliga fingið bræv. Hann letur illa at greiðunum og spølunum hjá teimum. Frá Mortani á Argjum hava vit frætt, at alt manskapið er rýmt av og trolarin beslaglagdur. Alt av tí sama. Tá ið alt gongur fyri, kunnu teir einki fiska, og so fáa teir onga løn, ið fiska fyri part.

Den Morten, som faderen Hanus omtaler i sit brev, var netop skipper ombord på "Enrico Gismondi", hvor Albert var kok. Han var en driftig mand og far til tolv børn, herunder blandt andet Sverre, som Mara havde sejlet sammen med på "Anana". Den yngste af Mortens børn var en pige, der meget passende hed "Dusine". Efter tiden i Barentshavet blev Morten Mortensen fra Arge i 1939 skipper på en trawler der hed Nýggjaberg. Den blev i marts 1942 sænket af en tysk ubåd i farvandet mellem Færøerne og Island, hvorved hele besætningen på 21 mand omkom, det største tab af færinger i krigstid ombord på et enkelt skib.
Som et kuriosum skal det her nævnes, at det er første gang i den familiære brevveksling, at forkortelsen H.M.K. optræder. Det kom den til at gøre flere gange siden. Også i mange af de skibe som Mara siden

kom til at sejle med, blev han af sine kollegaer ofte for morskabs skyld tituleret ved disse initialer, der til forveksling kan forstås som "Hans Majestæt Kongen".
Stik imod egen forventning måtte Mara dog udholde tiden på "Grand Fleet" lige til sidst på året, da den først afsejlede fra Spitsbergen med kurs mod Norge i slutningen af september. Og fra Lødingen på Lofoten afgik den så endelig med kurs hjemover den 27. september. Da vejrforholdende det år var ualmindeligt ringe på det tidspunkt, blev også rejsen hjem fuldt lastet med fisk ikke så lidt af en prøvelse, og det tog således ikke mindre end 11 døgn for trawleren at komme tilbage til Leith.
Undervejs blev færingerne sat af i Tórshavn og det danske flag, som havde vajet fra trawlerens agterdæk under hele togtet, blev strøget.
Mara blev nu hjemme i Tórshavn resten af vinteren 1938-39, hvor han igen satte sig på skolebænken, men også nød samværet med familien, som det bl.a. fremgår af et brev som han sendte til sin søster Hanna i København dateret den 7. december 1938:
Du ved at her er alt ved det gamle. Jeg skynder mig nu at skrive, inden jeg skal ud til Símun på højskolen igen. Det gaar mig godt i skolen, vi har ikke saa faa fag, men det gaar nok. Jeg skal holde jul i Klaksvík i Aar, det bliver nok morsomt, da jeg ikke har været og besøgt dem siden jeg kom hjem. De smaa længes saa forfærdeligt efter mig, saa du kan tænke dig det bliver stor fryd og glæde når jeg kommer. De tæller dagene kan du tro. Allerede i oktober sagde Tormur en dag til Hjørdis, at hvis der var mere end 17 dage til Jul, saa gad han ikke vente længere efter Mara Mamba.

Og med "Grand Fleet" gik det senere ilde, som det gjorde med så mange skibe på den tid.
Efter at være returneret til Leith og omflaget, fik den nyt navn og kom til at hedde "Barbara Robertson".
Allerede inden 2. Verdenskrigs udbrud, blev den i august 1939 beslaglagt til militært brug, armeret med en kanon og kom senere til at sejle konvojsejlads. Men i december samme år, hvor krigen var brudt ud i september, var det sket med trawleren med det engang så storslåede navn "Grand Fleet", da den omtrent 35 sømil nordvest for Hebriderne blev sænket af en tysk ubåd, hvorved et besætningsmedlem omkom.

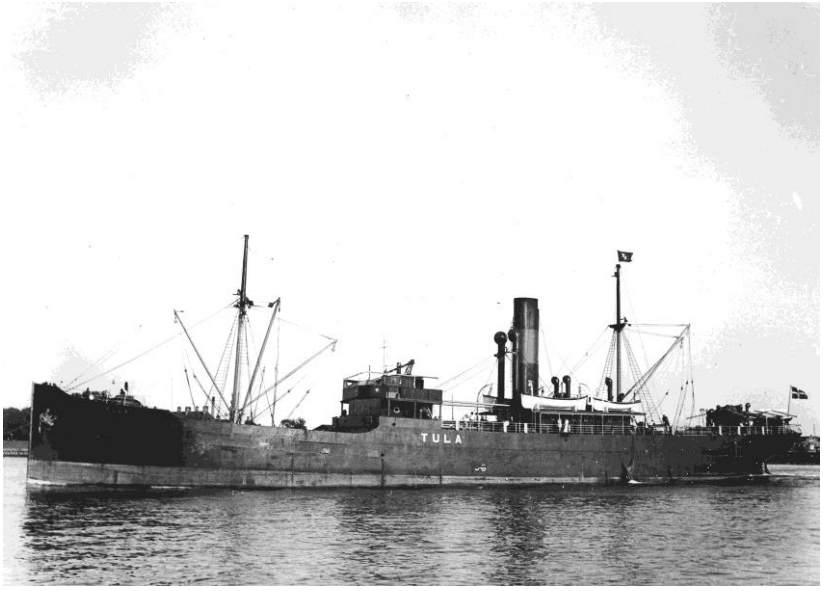
Optræk til krig.

I begyndelsen af 1939 gik Mara stadig på højskole og forældrene nød, at han igen var hjemme i Tórshavn. De bekymrede sig dog også over, hvor han skulle hen, når kurset endte, for ud og sejle vidste de at han ville.
I et brev fra Hanus til Janus og Hanna i København dateret den 8. januar 1939 slutter brevet med følgende:
..... mær dámar betur at H.M.K. fer niður aftur at royna at sleppa við einum siglara frá Danmark heldur enn at fara við einum trolara. Annars hevur Mortan í Hvannasundi biði hann við sær við einum trolara.

Da opholdet på højskolen sluttede, fik Mara i april 1939 arbejde hos fiskevirksomheden Karl á Lag, hvor han før havde arbejdet sammen med sine søstre Hanna og Ebba.
Men kort efter, allerede i maj, rejste han til Danmark for at skaffe sig en hyre, og da der går nogen tid inden forældrene hører fra ham, skriver Hanus bekymret til Janus og Hanna i København i et brev dateret den 20. juni 1939 bl.a. følgende:
Vit eru ógvuliga kedd yvir ikki at hava hoyrt eitt einasta orð frá H.M.K., síðani hann fór, tað er meira enn ein máni síðan. Annars hevur hann altíð verið so makaleysur at skriva, og nettup tí er tað keðiligt einki at hoyra.

Grunden til, at der gik nogen tid inden forældrene kom til at høre nyt fra Mara, skyldes at han igen havde fået hyre, denne gang på fragtskibet s/s "Tula" der tilhørte rederiet D.F.D.S.
Mara havde nu optjent så meget fartstid, at han var blevet forhyret som jungmand ombord.

"Tula" var et ud af tre søsterskibe, hvor de andre to hed henholdsvis "Tomsk" og "Minsk" og som alle tre sejlede i rutefart mellem København, Antwerpen og en lang række havne i middelhavsområdet.
Da "Tula" var knapt så gammel en damper som "Absalon" og da D.F.D.S. var et betydeligt mere velrenommeret rederi end D/S "Progress" var forholdene ombord bedre end Mara havde været vant til. En hvis standard var også nødvendig, fordi "Tula" og dets søsterskibe, udover blot at være fragtskibe, også kunne medtage passagerer, både på rejser havnene imellem, men også på rundrejser.
Og at forholdene var i orden, og de byer der blev anløbet ofte var interessante destinationer, vides fra digteren J.H.O. Djurhuus, der nogle få år forinden netop havde været på sådan en rundrejse med s/s "Minsk". Det var en tur som fremtrædende færinger havde foræret ham, som en hyldestgave til ham for hans digtning og indsats for det færøske sprog.
Blandt de lande han besøgte kan nævnes Spanien, Portugal, Marokko, Algeriet, Tunis, Frankrig, Italien og Sicilien.
Fra sin to måneder lange rundrejse i foråret 1935 berettede J.H.O. Djurhuus senere om nogle af de mange byer der blev anløbet, og de spændende seværdigheder de bød på.



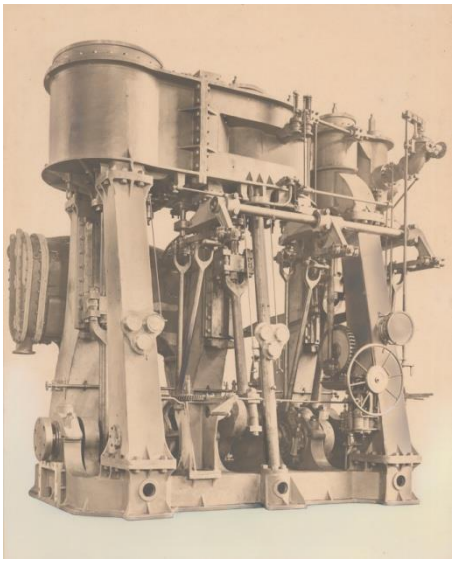
s/s "Tula" på 1917 tons dødvægt, leveret til D.F.D.S i 1912 (Privat foto)

Og når den store digter ofte lod sin begejstring løbe af med sig i sine beskrivelser af byer som Valencia, Malaga, Lissabon, Oporto, Casablanca, Tanger, Tunis, Marseille og Palermo, for blot at nævne nogle, er det vel ikke så underligt, at en ung færøsk jungmand gjorde det samme, omend lidt mere behersket.
Det fornemmes også i de breve, som forældrene så længselsfuldt havde ventet på og som endelig begyndte at nå frem til Færøerne hen på sommeren, hvor Mara i et brev dateret den 1. juli 1939 bl.a. skriver:
Min egen kære mor, nu vil jeg skrive nogle ord til dig. Vi ligger i Kasablanka, hvor vi kom ind i eftermiddag med en last kul fra Dover i England; Byen er meget smuk, jeg er lige kommet ombord igen, jeg var en lille tur med messedrengen. I vidste jo ikke, at jeg var kommet ud at sejle, og I har først nu faaet det at vide, men når jeg kommer til England, saa ligger der nok nogle breve og venter på mig. Jeg glæder mig noget saa forfærdeligt. Meningen er, at vi her fra Marokko skal til Hull.

At "Tula", inden den ankom til Marokko havde været i England og igen skulle returnere dertil, stemmer ikke overens med den ruteplan, skibet normalt sejlede efter. Men netop sommeren 1939 bød, formentlig som en følge af den krig der var i vente, på væsentlige ændringer i den normale sejlads.

Da Casablanca, med sin strategisk vigtige beliggenhed ud til Atlanterhavet, ansås for at være en vigtig havneby såfremt krigen skulle bryde ud, er det sandsynligt, at man derfor begyndte at sejle kul til byen udenfor det normale fartsmønster.
På rejsen tilbage til England anløb "Tula" også Portugal, hvor en stor del af besætningen gik i land for at besøge et af de kendte portvinshuse og købe nogle gode flasker med hjem.
Om denne episode fortalte Mara sidenhen nok så morsomt:
Jeg havde frivagt, og fulgtes med de andre, da de gik i land for at købe sig noget god portvin. Da vi ankom til det portvinshus hvor indkøbene skulle gøres, skulle der først prøvesmages.
Det foregik på den måde, at vi alle blev bænket ved et langt træbord, hvor vi kom til at sidde efter rang, med officererne først og så de menige, med mig til sidst. Foran hver mand blev der stillet et glas, og man skænkede derefter op fra en karaffel der blev sendt rundt. Da jeg sad sidst, og var så naiv at tro at karaflen skulle tømmes helt, fik jeg langt mere i glasset end de øvrige. Men da der blev serveret adskillige prøver, hvor jeg hver gang fik væsentlig mere end de andre, gik det jo ikke bedre, end at jeg måtte støttes på hver side, da vi efter besøget skulle tilbage ombord.

Trods det at "Tula" var bygget helt tilbage i 1912, var den alligevel, som så mange andre tilsvarende skibe på den tid, en ganske pålidelig damper. Det skyldtes ikke mindst den tregangs dampmaskine, som skibene dengang ofte var udstyret med, og som i langt de fleste tilfælde kørte problemfrit år ud og år ind, hvis de blot blev passet ordentligt.



Tregangs dampmaskinen fra s/s "Tula" (Foto: Museet for Søfart)
Maskinen havde en indiceret ydelse på 1000 hk og dampen blev leveret af to kulfyrede skotske marinekedler med tilsammen 4 fyrkanaler.

Og datidens dampskibe var ofte behagelige at sejle med, fordi deres maskiner kørte med lave omdrejningstal og ikke lavede den støj, som nutidens dieselmaskineri gør.
På hovedmaskinen var der ikke det store vedligehold, det var der derimod på de kedler, der sørgede for den nødvendige damp og som oftest var cylindriske røgrørskedler, af den type der hed den "Skotske Marinekedel". Her måtte rørene ofte renses for sod indvendigt, ligesom det fra tid til anden var nødvendigt at fjerne de kedelstensbelægninger, som satte sig udvendigt på rørene. At rense kedlerne var et beskidt og ubehageligt stykke arbejde, men blev det ikke gjort regelmæssigt, hævnede det sig snart i form af et øget forbrug af kul. Da datidens kul var af yderst vekslende kvalitet, krævede det ofte en stor indsigt af fyrbøderne, at holde dampen oppe. Havde kullene således et stort indhold af aske, havde de en tendens til at brænde sammen og danne klumper af slagger, der lagde hindringer i vejen for, at tilstrækkeligt med luft kunne gøre forbrændingsprocessen effektiv.

Så var det nødvendigt at "slejse", som det hed. Det blev gjort ved, at fyrbøderen førte en lang jernstang ind i fyret, hvorefter han ved hårdt arbejde brækkede slaggerne i stykker således, at de derefter kunne trækkes ud på fyrdørken og "dampe af", inden de siden blev hejst op og smidt i havet.
Så selv om datidens maskineri var både simpelt og driftsikkert, er det ikke så mærkeligt at det, set med nutidens øjne, var alt for arbejdskrævende og dyrt i brændstof. Af energien i det kul man dengang brugte i skibenes kedler, kunne man højst regne med, at en tiendedel blev udnyttet til fremdrift. Resten forsvandt i form af tab med det kølevand, der krævedes for at gendanne den udnyttede damp til kondensat, samt som sort røggas op af skibenes lange skorstene.
I august 1939 afmønstrer Mara s/s "Tula" og tager, som så ofte før, ophold hos broderen Janus, der på det tidspunkt bor på strandvejen i København.
Og som altid, er det nok så interessant at høre om, hvordan det siden gik med skibet.
s/s "Tula" klarede sig helskindet igennem krigsårene og fortsatte efter krigen i rederiets tjeneste helt frem til 1957, hvor det blev lagt op, for så endelig at blive solgt til skrot i 1959.
Efterspillene for søsterskibene "Minsk" og "Tomsk" blev dog for begges vedkommende mere dramatiske. I marts 1940 blev "Minsk" sænket af en tysk ubåd i Nordsøen, hvorved 11 mand omkom. "Tomsk" derimod kom til at deltage i invasionen i Normandiet, men klarede sig dog uskadt igennem krigen, hvorefter den atter kom i rederiets tjeneste, indtil den i 1959 blev solgt som skrot sammen med "Tula".

Krigen bryder ud.

Netop i august 1939 er moderen Maria i København for at besøge sine børn Janus og Hanna, da Mara samtidigt afmønstrer s/s "Tula", hvorved de alle fire kan nyde nogle dage sammen, inden Maria igen rejser hjem til Tórshavn.
Og at det er sidste udkald inden verdenskrigen bryder ud den 1. september, fremgår af et brev fra Maria til sine børn, dateret så sent som den 31. august 1939, hvori hun bl.a. skriver:
Mine kære børn "niðri":
Skriv nu hvorledes I har det, og om Hanna og Marius har det bedre, da I jo var forkølede da jeg tog hjem. Kære Marius, prøv nu at lære så godt som du kan, og kommer der krig, saa kom hjem saa snart I kan.

Selvom Mara ikke fulgte sin mors råd, kom der alligevel til at gå nogle måneder, inden han igen kom ud at sejle, da han atter satte sig på skolebænken for at lære mere.
Men da verdenskrigen nu var brudt ud gjorde forældrene sig naturligvis deres bekymringer og moderen skrev således i et brev til sine sønner, dateret den 5. oktober 1939:
Ja Marius det gør mig ondt at høre, at du vil ud at sejle igen, nu Skibene bliver skudt i sænk og taget ind i de krigsførende havne. Jeg haaber du ombestemmer dig, her er også sø omkring Færøerne.

Men Mara ombestemte sig ikke, og han agtede sig igen ud at sejle, da skolen sluttede ved juletid. Men i et brev fra København til sin søster Hjørdis dateret den 16. oktober 1939 skåner han hende for sine planer, da han blot neutralt beretter om skolegangen:
Vi har det godt. Jeg gaar som du ved i skole, men lige nu har jeg efteraarsferie. Det gaar mig godt paa Skolen, men dagen er lidt lang. Jeg begynder kl. 9 Morgen og er færdig kl. 6 Aften.

Men det nytter ikke, at han undlader at fortælle om sine planer, for "katten slipper alligevel ud af sækken", sådan som det fremgår i et brev fra søsteren Hjørdis til Mara dateret den 20. oktober 1939:
Tey siga mær í Havn, at tú ætlar tær út aftur at sigla nú, keri Marius ger ikki tað, tú veit at tú er tað yngsta hjá okkum øllum, tú veit sjálvur, hvussi ringt tað hevði verið hjá okkum øllum, um nakað ilt barst tær fyri. Tú hevur longu satt tíggju ferðir so nógv fremmand lond, sum eg nakrantið fái at siggja.

Faderen er lige så bekymret, men mere nøgtern, da også han sætter ord på sine tanker, i et brev dateret den 26. oktober 1939, som moderen indleder og vedlægger i en pakke med mad og tøj til sine sønner:
Tað er forferduligt at fara út at sigla í hesi tíðini, men tað hevur ofta víst seg at tað hevur roynst illa at takað ein mann frá sínum natúrliga liviveg fyri at verja hann frá deyða, tí vil eg ikki bestemma nakað viðvíkjandi Mariusi uttan tað, at áðrenn tit doyggja megu tit lata okkum vita av.

Da både Mara og Janus (og sikkert også Hanna, der stadig er i København) er flinke til at skrive breve til deres forældre, takker de snart for fårehovederne som de har fået sendt og fortæller at de smagte dejligt. Til søsteren Hjørdis fortæller de derudover om løst og fast fra deres dagligdag, som da Janus i et brev dateret den 24. november 1939 bl.a. skriver følgende:
Her var ongin inni í kvøld, tá eg kom heim. Marius og Johanna á Skipagøtu munnu nokk vera farin til ljósbílut ella onkunstaðni. Marius verður liðin á skúlanum til jólar, so vit fara at halda jól saman. Hvar veit eg ikki, eg leiti enn eftir einum høli.

Men i et brev fra Mara til søsteren Hjørdis skrevet op under jul og dateret den 19. december 1939, forholder han sig dog også til situationens alvor, da han bl.a. skriver:
Nu er jeg snart færdig paa Skolen, hvad jeg er meget glad for. Vi er jo flyttet ud paa Nørrebrogade, som jo ligger midt inde i byen, saa nu har jeg en halv Time at køre i stedet for at jeg havde ti minutter før, da vi boede på Strandvejen. Du ved at et gammelt Ord siger, at Lysten driver Værket, og da jeg ved at jeg svært godt kan lide at Sejle, saa piner det mig, at det som jeg jo skulle have til Levebrød skulle være ramt saa haardt. Man hører jo om Skibe som er minesprængt og saa fremdeles.

I anledning af julen lykkedes det imidlertid også for Mara at nå forældrene via radioen. Det blev muligt, da færinger bosiddende i Danmark under krigen, og i mange år efter, op under jul kunne møde op i et studie i statsradiofonien, hvor de i en direkte udsendelse sendte julehilsner hjem til familie og venner på Færøerne.
Og at forældrene, som så mange andre færinger, hørte denne populære udsendelse fremgår af et brev fra 2. juledag, hvor faderen Hanus slutter sit brev til Janus og Marius med ordene:
..... *Nú mundi eg gloymt at takka H.M.K. fyri jólaheilsuna. Hann hoyrdist so væl og so natúrliga, sum um hann hevði verið inni í stovuni.*

Igen til søs - nu som krigssejler.

I 1940 - kort efter nytår - tager Mara igen til søs, da han som jungmand påmønstrer damperen s/s "Gorm" tilhørende rederiet D.F.D.S.
Og da beskeden om hans beslutning når hjem til Færøerne, skriver faderen, ikke overraskende, i et brev dateret den 2. februar 1940 bl.a. følgende til Janus:
Marius gjørdi, sum eg vantaði, hann fór til sjós. Ná, eg sigi hann ikki illan fyri tað, tí hevði eg verið í hansara stað, ivist eg ikki hvat eg hevði gjørt. Eingin ánar, hvussu sjógvurin dregur tann, ið sjógvhug hevur.

Nu kom Mara for alvor til udlandet, da "Gorm" sejlede i oversøisk rutefart på Nordamerika.
Med ombord var en anden færing, som Mara kendte både fra Tórshavn og fra sin tid i Barentshavet. Det var Albert Sørensen, der ombord på "Gorm" igen arbejdede som kok, da han ikke havde kunnet få arbejde hjemme på Færøerne. Siden tiden i Barentshavet var Albert blevet efteruddannet på det eksklusive hotel Astoria i København og havde efterhånden en nok så fin uddannelse bag sig. Her havde Effe Mohr, der i mange år var kendt overalt på Færøerne som en populær hovmester ombord på Tjaldur, tidligere skaffet ham en læreplads gennem en af sine mange forbindelser.

Da krigens tre første vintre blev nogle af århundredets koldeste i Danmark, var de indre farvande allerede lukket af is, da "Gorm" dampede af sted med kurs mod Amerika. Men med hjælp fra isbrydere, og ved at sejle i konvoj med andre skibe igennem isen, kom den dog af sted. På grund af krigen skulle den undersøges for sin last i Kirkwall på Orkneyøerne, inden den så kunne fortsætte til den amerikanske østkyst, hvor den bl.a. anløb havnene Boston og New York.
Mens Mara var i Nordamerika med "Gorm", sad faderen Hanus hjemme på Færøerne og gjorde sig sine tanker om det at have en søn, der nu levede et farefuldt liv til søs.
Det fremgår med al tydelighed af et brev han skriver til Janus dateret den 18. februar 1940 og som nu blev skrevet på dansk, fordi breve skrevet på færøsk havde vanskeligt ved at gå igennem den censur der var blevet indført.

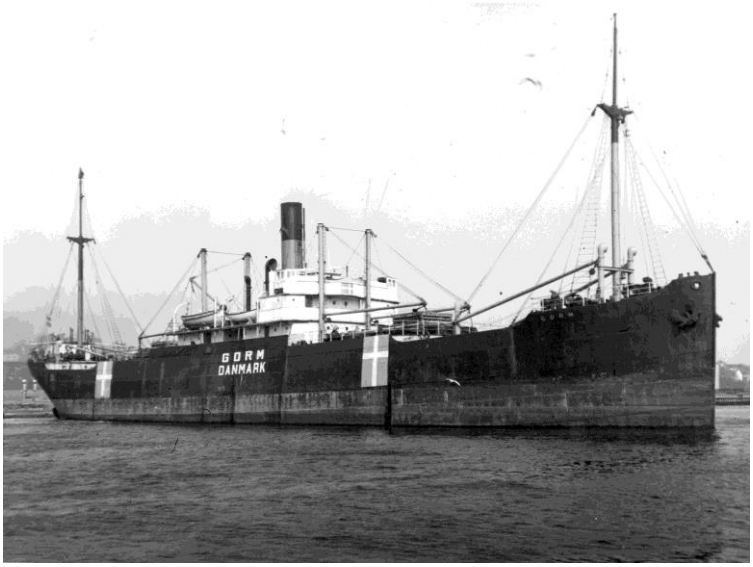
Jungmand på 20 år ombord på s/s "Gorm" i 1940. Mara er klar til at indtage Amerika iført jakke, hvid skjorte med flip og en italiensk "Borsalino" på hovedet. (Privat foto)

Hvornaar vi hører noget fra H.M.K. er ikke godt at vide. At det er trist at have nogen af sine på Havet i denne tid er selvfølgeligt. Men det er fejt at hente sin Søn hjem og lade andres Sønner om at sejle. Det er nok ikke frit for, at jeg faar skylden for, at H.M.K. tog hyre, jeg har ikke andet at gøre end at tie, stole paa Gud og haabe, at de bliver saa længe i Amerika, at der er ændret et og andet her i Europas Farvande. I Øjeblikket er det frygteligt. Gamle Sleipner blev sænket i Gaar.

Søsteren "Bette" er også bekymret for sin bror, hvilket fremgår af et brev dateret den 12. marts 1940:
Góði keri Mara! Í fleiri mánaðir hevur einki far verið niður; men í dag skal "Falkurin" fara niður, og so skrivi eg nøkur orð til tín. Um tú fært tey, veit eg ikki. Keri Mara! Eg veit ikki, hvussu tú livir, men eg hugsi altíð um teg. Vit liva øll væl. Keri Mara! Skikka tær nú so væl og ver ein góður drongur; so hevur tú gjørt, hvat tú kannst fyri at blive til nakað. Hav tað nu gott. Jesus verið við tær, hvar tú fert góði.

Da "Gorm" skulle returnere til Danmark opstod der for alvor problemer. Den rejse der normalt forventedes at skulle tage 12 døgn, kom i stedet til at vare ikke mindre end 32 døgn.
"Gorm" blev først forsinket, da den igen skulle have sin returlast kontrolleret i Kirkwall, hvilket tog adskillige dage, og derefter da den blev fanget i isen i Kattegat, hvor den sad fast i 6 døgn, inden den kunne få assistance fra en isbryder.
Da den endelig igen kunne lægge til kaj i Danmark hen i marts måned, afmønstrede Mara, hvilket skulle vise sig at blive hans held.

"Gorm" sejlede nemlig derefter til Antwerpen i Belgien for at laste jern til Danmark. I mellemtiden var man passeret den 9 april, og Danmark var nu blevet besat af tyskerne. Skibet var derfor at betragte som fjendtligt i Belgien, hvorfor myndighederne beslaglagde det den 10 maj.
To dage senere kom et prisemandskab ombord for at holde øje med besætningen, og under belgisk flag afsejlede "Gorm" derefter med kurs mod Ostende. Men skibet nåede aldrig frem, da det på vejen løb på en mine og sank. Besætningen blev dog reddet og endte atter i Belgien, hvor søfolkene nu blev sat i krigsfangenskab under kummerlige forhold, fordi de blev betragtet som mistænkelige udenlandske femtekolonnefolk.



Damperen s/s "Gorm" med en tonnage på 3810 tons dødvægt blev bygget i Norge i 1915.
Her er den vist med neutralitetsbemaling, som da Mara og Albert sejlede med den. (Foto: Museet for Søfart)

Fra Belgien blev søfolkene sendt videre til Frankrig og endte i en fangelejr nær middelhavet, hvor kosten var så mangelfuld, at Albert kun vejede 48 kilo da han, sammen med sine lidelsesfæller, endelig blev frigivet den 16 august og vendte tilbage til Danmark. For hustruen Valborg, som han var blevet gift med i 1938 og som også opholdt sig i Danmark, var det noget af en overraskelse at få Albert tilbage, da hun havde fået oplyst, at han var omkommet. Da Færøerne i mellemtiden var blevet okkuperet af englænderne, og dermed totalt afskåret fra Danmark, kunne de derfor, som så mange andre færinger der opholdt sig i landet, først vende hjem til Færøerne efter krigen.
Efter at Mara i slutningen af marts afmønstrede "Gorm", tog han straks hen til sin bror. I et glædestrålende brev til sine forældre dateret den 29. marts beskriver Janus gensynet:
Eg var farin at hugsa um, at nú fór hann sjálvur "amerikufarin" nokk skjótt frá landi har yviri, og so vóru fýra vikur fullar av ótta eftir, og eg skuldi allar tíðir av degnum lúra meg fram til avískioskirnar biðjandi eftir at einki var hent ella stúrandi lurta eftir radioavísinum, tá pikkar uppá dyrnar. Ólavur í Gøtu kemur inn, eg hoyri fleiri fólk vóru í trappuni, men hann kundi tó ikki bara sær til øll vóru komin upp: Marius er her. Eg skilti at hann kundi ikki skemta so bondskliga reyk út, og har var so hann sjálvur akkurat sum altíð bara rundur av fiti. Eg var so lukkuligur at hann var komin aftur, eg var heilt konfus. Eg hevði lovað mær sjálvum, at avstað aftur skuldi hann ikki, og tað sær út, sum hann hevur mist hugin fyri fyrst, hann tosar í hvussu er einki um tað, og eg kunnu tit ætla haldi munn.

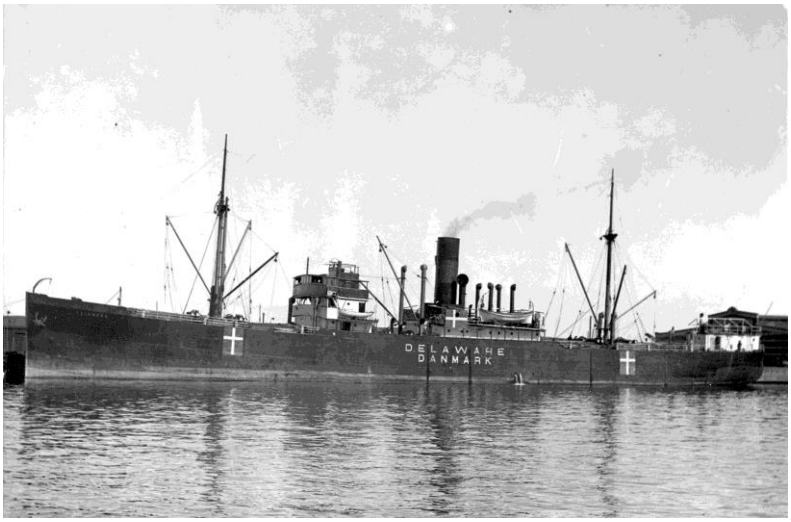
Samme dag som Janus skrev dette, skrev også Mara selv i et brev til sine forældre:
Nu er jeg kommet hjem igen og bliver nok i København for det første. Nu er jeg endelig færdig som Jungmand, men det er ogsaa på tide. Ja nu har jeg ogsaa været i Amerika, og end ogsaa i New York, men naar man saa er kommet Hjem igen, saa er det lige som kun en Drøm og som om det ikke er sandt. Da vi kom tilbage fra Amerika sejlede vi saa nær Færøerne at vi kunne se Husene i Famien, saa det var jo meget svært at være saa nær, og dog saa fjærnt.

Kort efter at disse breve blev skrevet, blev Danmark som bekendt besat af tyskerne den 9. april, hvilket fik store konsekvenser for hele landet, herunder i særdeleshed for dansk søfart. Da tyskerne ville ruste sig så godt som muligt mod angreb fra fjendtlige magter, etablerede de derfor den skillelinje der fik navnet "spærringen", som løb fra Bergen i Norge til byen Emden ved udmundingen af den tyske flod Emsen.
Da al sejlads hen over denne linje derefter blev indstillet, blev den danske handelsflåde derved delt i to. De 245 skibe, der på det tidspunkt befandt sig udenfor linjen, var bemandet med omkring 6300 danske søfolk. Disse skibe blev derefter kaldt for "udeflåden" og mere end halvdelen af dem gik tabt under krigen. De resterende 170 skibe med omkring 5000 søfolk ombord, der blev spærret inde i de indre danske farvande og Østersøen, fik så fællesbetegnelsen "hjemmeflåden".
Størstedelen af skibene i "udeflåden" kom til at sejle i allieret tjeneste overalt på verdenshavene og søfolkene ombord fik ikke mulighed for at vende hjem til Danmark, før efter krigens afslutning, hvis de da ellers overhovedet overlevede krigen til søs. Af de 1115 sømænd, der mistede livet alene i "udeflåden", var omkring 140 færinger, hvilket gjorde Færøerne til det land, der i forhold til sin størrelse, måtte lide det største tab af søfolk.
Skibene i "hjemmeflåden" fik naturligt nok en mere begrænset aktionsradius, idet de udelukkende kom i fart mellem Skandinavien, Tyskland og de Baltiske lande.
Ofte er den indsats som søfolkene i "udeflåden" gjorde, blevet fremstillet som værende mere heroisk, end den som blev søfolkene i "hjemmeflåden" til del. Det er naturligvis et faktum, at de der sejlede ude måtte lide større afsavn, end dem der sejlede i hjemlige farvande, med mulighed for nu og da at afmønstre i en dansk havn.
Men når det kom til den risiko der var forbundet med at sejle under krigens umenneskelige forhold, var det ofte lige så farligt at sejle i "hjemmeflåden" som i "udeflåden". Forholdene var blot vidt forskellige. Hvor sejladsen i "udeflåden" ofte foregik i konvojer under angreb af tyske ubåde, foregik sejladsen i "hjemmeflåden" derimod ofte i minerede farvande ad dårligt afmærkede ruter og under angreb af engelske bombefly, særligt når skibene lå i tyske havne.
Netop mineringen af de indre farvande var et problem for sejladsen. Her havde tyskerne lagt en minespærring tværs over Skagerak, for at forhindre britiske krigsskibe i at sejle ind i området, og danske handelsskibe i at forlade det. Samtidigt havde englænderne nedkastet et stort antal miner over Øresund og bælterne i håb om dermed at spærre dem. Det estimeres, at der alene i danske farvande i alt blev udlagt ikke mindre end 20.000 miner.
Da vintrene i krigens første år - som før nævnt - var usædvanligt kolde, blev mange af minerne revet løs af deres forankringer på grund af isen, hvorved de, da farvandene igen blev isfrie, drev frit omkring til stor fare for skibstrafikken.
Selvom der blev foretaget minestrygning, var det ikke muligt, at sikre de etablerede ruter fuldstændigt, og selv længe efter krigens ophør hændte det, at der var skibe der rendte på en mine.
Det var altså betingelserne for hjemmeflådens søfolk, hvilke sikkert har givet mange af dem en lige så urolig nattesøvn, som udeflådens søfolk led under. Og selvom der for søfolk i hjemmeflåden nu blev givet et krigstillæg på 50% oveni den normale hyre, har det givetvis ikke gavnet nattesøvnen synderligt.
Umiddelbart efter besættelsen sejlede "hjemmeflåden" mest med almindelig fragt, som den plejede, men efterhånden som tyskerne kom til at mangle skibstonnage og havde hårdt brug for den svenske jernmalm til deres krigsindustri, blev hjemmeflåden i stigende grad taget i anvendelse for at opfylde tyskernes behov.
Fra dansk side var man ikke interesseret i denne sejlads, da det fra allieret side ville opfattes, som om man gik tyskernes ærinde, men da landet var besat og det blev pålagt, var der ingen vej udenom.

Sejlads under besættelsens første tid.

Trods det at Janus havde troet, at Mara efter sin hjemkomst fra "Gorm" nu for en tid havde fået nok af at sejle, så måtte han tro om igen. Efter blot en måneds tid i København, tog Mara nemlig igen til søs, nu som letmatros ombord på damperen s/s "Delaware" også tilhørende rederiet D.F.D.S.
I et brev fra Janus til sine forældre skrevet omkring tidspunktet for Danmarks besættelse står der bl.a. at læse:
Tit trúgva ikki hvussi glaður eg varð um brøvini frá tykkum, mest um at tit skiltu, at Marius allígaval var farin. Hann verður nakað glaður tá hann nú fær at hoyra tað. Nær brøvinni náa hann, veit eg ikki, vónandi verða tey send avstað. Summi reiðarúir hava postin liggjandi til skipini koma heim aftur. Tit vita, alt skal ganga so loyniliga til. Adressen er D.F.D.S. Sankt Annæ Plads 30. København K.

I den periode, hvor Mara var mønstret på "Delaware", kom han til at sejle i fart på Norge, Tyskland og de Baltiske lande. Præcis hvor længe han var ombord vides ikke med sikkerhed, da ingen af hans søfartsbøger, hverken fra før krigen eller under, længere eksisterer. Da besættelsen af Danmark også får konsekvenser for den ellers så stabile brevveksling imellem familiemedlemmerne hjemme på Færøerne og i Danmark, er der heller ikke længere her nogen dokumentation at hente.



s/s "Delaware" på 4460 tons dødvægt bygget i Sverige i 1919 (Foto: Museet for Søfart)

Af efterladte billeder og andet arkivmateriale vides det dog, hvilke skibe Mara har været påmønstret under besættelsen, og det er derfor stadig muligt, at sammenstykke en plausibel historik omfattende hans videre færd.
Da han i løbet af sommeren 1940 afmønstrer "Delaware", er det for derefter at prøve kræfter med livet i datidens sejlskibe.
Og for igen at slå fast, hvilken farlig tilværelse søfolkene dengang fristede, skal det her nævnes, at "Delaware" to gange senere, både i årene 1941 og 1942, var tæt på totalt at forlise.
Første gang var, da skibet den 7. juni 1941 på en rejse fra Rotterdam til København med en last kul, blev angrebet af britiske fly udfor Elbens munding, hvorved fire mænd omkom og skibet blev svært beskadiget. Efter at maskinpersonalet havde fået maskineriet nødtørftigt repareret "humpede" "Delaware" ved egen kraft til Rotterdam, for at gennemgå en mere omfattende reparation.
Anden gang var den 16. juli 1942 kl. hvor skibet lå i Holland, hvor det blev udsat for et flyverangreb, og hvor flere bomber faldt nær skibet, som blev en del havareret, ligesom overstyrmanden og 1. Styrmanden blev sårede, men dog overlevede.

Efter sin tid på "Delaware" påmønstrer Mara nu den tremastede skonnert "Falken" og blev for en tid sejlskibssømand i en af datidens skonnerter.
Og netop under besættelsen fik mange af disse skonnerter en renæssance, da manglen på både kul og olie til den øvrige hjemmeflåde nu var blevet ganske mærkbar.
"Falken", oprindeligt søsat som en klipperbygget bramsejlsskonnert, sejlede i sine første mange år for et mindre sydfynsk rederi i oversøisk fart på Canada og Amerika. Den slap godt igennem Første verdenskrig, men da de trange tider sidst i tyverne satte ind, blev den, for at spare mandskab, nedrigget og forsynet med motor. Nedrigningen betød, at den før så smukke bramsejlsskonnert nu nærmest var at betragte som en "vingeskudt svane", idet den både fik fjernet ræerne på den forreste mast og sine tre topstænger.
I 1939 blev den købt af rederiaktieselskabet "Britannia", der blev disponeret af det nok så kendte rederi A. E. Sørensen i Svendborg. To dage før besættelsen afsejlede den fra Svendborg med en ladning frø bestemt for Leith, men blev - netop den 9. april - opbragt af tyske krigsskibe i norsk farvand og ført til Hamborg. Her blev ladningen konfiskeret, men skibet dog frigivet i juli 1940, hvorefter det kom i fart indenfor spærringen.
Og her kom Mara så ombord som letmatros, netop som man, på grund af brændselsrestriktionerne, genetablerede skibets oprindelige rigning, dog uden ræer på den forreste mast.

Skonnerten "Falken" på 400 tons dødvægt bygget på Thurø i 1912. (Privat foto)

Tiden på "falken" var nok så lærerig og interessant for Mara, der ikke før havde sejlet i sejlskibe og som inden krigen havde håbet på, at han kunne blive optaget som elev på enten skoleskibet "Georg Stage" eller "Danmark".
Og på trods af at rejserne med "Falken" ikke bød på lange rejser til fjerne destinationer, skulle de vise sig at blive nok så interessante alligevel. Således gik flere af rejserne bl.a. til den store svenske sø Vänern for at laste træ. Sejladsen frem til savværkerne langs søens bredder, foregik først ad Götakanalen, siden igennem de seks sluser ved Trollhättan, for at skibet kunne blive hævet fra havets niveau op til søens. Da Sverige var neutralt område under krigen, kunne søfolkene under denne sejlads slappe lidt af, inden de igen returnerede til farvande med risiko for både minesprængning og engelske flyangreb. Falken klarede sig helskindet igennem hele krigen og blev kort efter, allerede i 1947, solgt til Færøerne, hvor den blev indrettet til fiskeri under Grønland og kom til at sejle under navnet "Kongshavn".
Men Mara afmønstrede allerede senere i 1940, for derefter at tilbringe vinteren hos sin bror i Nørrebrogade i København.

Janus havde afsluttet sin uddannelse på kunstakademiet allerede i 1936, hvorefter han havde været hjemme på Færøerne i et år, inden han så igen rejste tilbage til Danmark. Da han var i København ved krigens udbrud, kunne han derfor ikke komme tilbage til Færøerne, og var så blevet ansat som medhjælper på kunstakademiet af sin tidligere mentor og lærer, professor Utzon-Frank, der også var akademiets direktør. Igennem alle krigsårene lå det Janus meget på sinde, at lillebroderen kom ud at sejle så lidt som muligt, og han gjorde derfor hvad han kunne, for at få ham til at blive i land.
Netop derfor opfordrede han ham til at søge ind på Svendborg Sømandshøjskole, og da Mara fandt, at et sådant ophold var relevant for den livsgerning han havde valgt, tog han derfor af sted til Svendborg, da lejlighed bød sig.

Tiden på Svendborg Sømandshøjskole.

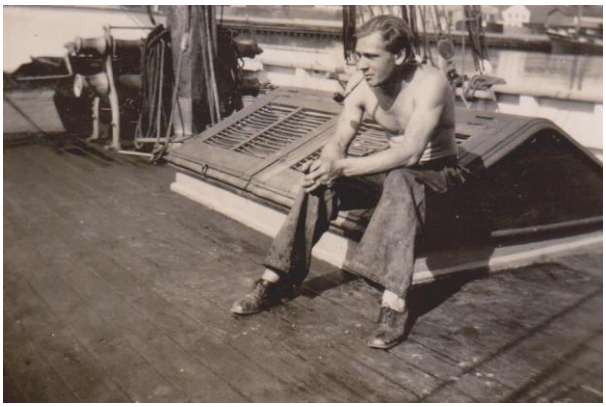
Da Mara ankom til Svendborg Sømandshøjskole den 1. april 1941 var han allerede en erfaren sømand, sammenlignet med de kammerater han kom på skolebænk med. Han havde på det tidspunkt en samlet sejltid på ikke mindre end 51 måneder, hvorimod hans skolekammerater blot havde sejlet nogle få måneder, adskillige af dem slet ikke.
På den tid var Svendborg Sømandshøjskole allerede en veletableret institution, der havde uddannet mange menige søfolk, både danske og færøske. Skolen var blevet grundlagt så tidligt som i 1906 af "Broderkredsen på Havet", en forening for troende sømænd og fiskere, stiftet i Marstal i 1899.
Blandt initiativtagerne til denne forenings opståen var den tidligere styrmand og navigationsskolelærer Vilhelm Rasch, der senere fik idéen til også at grundlægge Svendborg Sømandshøjskole, hvor han blev skolens første forstander.
Skolen blev rejst som en kristen højskole, idet tanken var, at den samtidig med den sømandsmæssige undervisning skulle virke som landets øvrige højskoler, og derfor også skulle være karakterdannende for unge sømænd. Allerede på det tidspunkt havde skolen et godt ry og i søfartskredse talte man med rette om, at skolens indsats var banebrydende for den almindelige sømandsuddannelse.

Svendborg Sømandshøjskole som den så ud tidligere, inden den af flere omgange senere blev udbygget. (Postkort)

Mara fik en god tid på skolen, hvor han erhvervede sig en solid praktisk og teoretisk viden, der siden hjalp ham til at blive fuldbefaren matros.
Udover undervisningen på skolen og dens riggerloft, blev der også undervist i de praktiske fag på den stationære øvelsesskonnert "Arken", der lå fast fortøjet ved en duc d´albe midt i Svendborgs havn. Her kunne eleverne efterprøve deres nyerhvervede viden, når skonnertens rig og skrog skulle vedligeholdes.
Den tomastede topsejlsskonnert "Arken", var på det tidspunkt en af skolens nyere investeringer, idet den var blevet købt i St. Malo i Frankrig to år tidligere, som erstatning for "Hvalfisken", skolens

Undervisning på Svendborg Sømandshøjskole i foråret 1941 (Privat foto).
Mara sidder ved væggen længst til venstre på forreste række skråt nedenfor læreren.

tidligere øvelsesskib. Igennem de mere end tredive år, hvor "Arken" kom til at ligge i Svendborg, var den nærmest at betragte som havnens vartegn. I de første mange år, boede eleverne i perioder også ombord, hvor de sov i hængekøjer i det tidligere lastrum, der var blevet ombygget og opdelt i flere rum til brug for både undervisning og overnatning.



Mara nyder en pibe tobak under en pause på skonnerten "Arken" (Privat foto).

En af de færinger der tidligere havde gået på skolen, hed Poul Carl Poulsen og stammede fra Eiðe. Han havde været elev på skolen allerede i 1912 og slog sig under Første Verdenskrig ned i Svendborg, hvor han senere giftede sig og stiftede familie. Da han i starten af tyverne stoppede med at sejle langfart, uddannede han sig derefter til blikkenslager og drev i mange år et blikkenslagerværksted i Svendborg tæt ved havnen.
Fra sin tid som elev på Svendborg Sømandshøjskole havde Poul Carl fået et godt forhold til forstanderen Vilhelm Rasch, der blev som en far for den unge sømand, og de vedligeholdt forbindelsen indtil Rasch døde.
Poul Carls nære tilknytning til skolen holdt også ved efter at Rasch døde, og i en periode var han medlem af skolens bestyrelse. Han kom derfor jævnligt på stedet, og fandt det som færing naturligt, at tage skolens færøske elever "under sine vinger". Det gjorde han ved at åbne sit eget hjem for dem og invitere dem på hyggeligt samvær sammen med sin egen familie. Denne gæstfrihed skulle vise sig at få stor betydning for netop Mara, og derfor er en kort beskrivelse af Poul Carl Poulsen her på sin plads. Som tidligere sømand igennem mange år, vidste Poul Carl nok hvad der krævedes for at sejle til søs, og kunne derfor drøfte maritime forhold og videregive sine egne erfaringer.

Og dem havde han rigeligt af, da han på egen krop havde været udsat for ikke så lidt i sin egen tid til søs.
Allerede ni år gammel begyndte han at fiske sammen med sin far og sine ældre brødre. Det foregik fra en åben jolle, hvor man roede ud fra bygden om morgenen for så, efter at have fisket hele dagen, atter at vende hjem igen hen på eftermiddagen. Da skolegangen også skulle passes, var han "kun" med på fiskeri hver anden dag.
Men det fik en brat ende, da Poul Carl efter sin konfirmation blev sendt af sted med en slup der fiskede under Island. Det var barske forhold for en dreng på blot 14 år, men der var ingen pardon, og Poul Carl blev da også snart en hærdet fisker. Men da han ønskede sig andet og mere af livet end at fiske, sparede han op af det han tjente på fiskeslupperne og kunne derfor, atten år gammel, rejse til Svendborg for at blive elev på sømandshøjskolen. Efter sin tid på skolen, hvor han mødte sin kommende hustru Olga, stak han så til søs i datidens sejlskibe og blev, på grund af sine erfaringer som fisker, snart fuldbefaren matros. Først sejlede han med mindre lokale skonnerter, men fik siden hyre på store norske fuldriggere og barkskibe i fart på Amerika og Sydamerika. Med disse var han på langfart under det meste af Første Verdenskrig, ofte borte i måneder og år, da en hyre dengang ofte var af længere varighed. Et af de skibe han sejlede med, den norske fuldrigger "Songelv", var han således med i ikke mindre end 2½ år.
Han kom også til at opleve krigens gru, da han ikke mindre end to gange blev udsat for, at tyske u-både sænkede det skib han var med, hvorefter mandskabet måtte gå i bådene. Da han efter forlis nummer to syntes, at nu havde døden "pustet ham tilstrækkeligt i nakken", vendte han tilbage til Svendborg for at uddanne sig til styrmand på byens navigationsskole.

Den norske bark "Aquila" på 1131 bruttoton, oprindeligt bygget som engelsk fuldrigger under navnet "Opawa". Her var Poul Carl ombord den 14 marts 1917, da skibet blev sænket af den tyske ubåd U-53 under kommando af den berømte og højt dekorerede kaptajnløjtnant Hans Rose. (Foto: Museet for Søfart)

Efter endt uddannelse, fik han derefter igen hyre på mindre lokale skonnerter bl.a. fra Marstal i fart med klipfisk fra Færøerne og New Foundland til middelhavslandene og med salt som returlast.
Og igen kom døden tæt på, da han med skonnerten "Noah" af Marstal røg ud i en nordatlantisk storm, der rev både riggen, et dækshus og rattet i stykker. Ved denne hændelse kom Poul Carl i klemme mellem det løsrevne dækshus og rattet, hvorved han blev hårdt kvæstet. Men efter at skonnerten havde drevet for vind og vejr i flere dage, fik man styr på situationen og Poul Carl kom sig heldigvis igen ovenpå de kvæstelser, der havde brækket flere af hans ribben og gentagne gange fået ham til at kaste blod op.

Poul Carl Poulsen som elev på Svendborg navigationsskole (Privat foto).

Trods denne forskrækkelse fortsatte Poul Carl dog med at sejle. Men da han efter en hyre på 1½ år ombord på en barkentine fra Marstal, vendte hjem fra en tur til Vestindien for at konstatere, at hans ældste datter Ellen født i sommeren 1921 ikke kunne genkende ham, stoppede han med at sejle og blev så altså blikkenslager.

Efter havariet på "Noah" måtte et nødrat rigges til. (Privatfoto)

Og da Mara i 1941 blev introduceret for familien, var Ellen i mellemtiden blevet en smuk ung kvinde på hen ved tyve år, hvilket øgede hans interesse for jævnligt at aflægge familien Poulsen et besøg. Og da Ellen gengældte hans tilnærmelser, blev de snart kærester, men måtte affinde sig med at skulle skilles på ubestemt tid, da Maras ophold i Svendborg sluttede.
Ved afrejsen fra Svendborg Sømandshøjskole den 25. juni 1941 havde Mara ingen hyre og tog derfor til København, hvor han igen fik logi hos broderen Janus.
Men opholdet blev kort, da han allerede den 30. juni igen fik en hyre.

Atter til søs.

Det skib som Mara denne gang påmønstrede, var igen en af datidens klassiske fragtdampere ved navn "Mette" og havde, inden han kom ombord, ført en omskiftelig tilværelse. Da skibet var bygget allerede i 1906 var det her i 1941 temmelig bedaget, efter at have tjent flere rederier under forskellige andre navne.

Men da det i foråret 1937 blev solgt til det nystiftede rederi "Dampskibsselskabet af 1937" fik det så navnet "Mette", men kom kun til at sejle i dette rederi i otte år, inden det i 1945 blev solgt til rederiet "Ove Skou", der i forvejen administrerede skibene i "dampskibsselskabet af 1937".
Allerede året før Mara mønstrede ombord, var Mette tidligt blevet sat ind i malmfarten mellem Sverige og Tyskland, og kom krigen igennem til at foretage flere af disse rejser.
Om Maras tid ombord på "Mette" foreligger der ingen særlige oplysninger og han afmønstrer skibet senere på sommeren. Derfor er der om s/s "Mette" kun tilbage at fortælle, at skibet senere led en krank skæbne, efter flere dramatiske hændelser.
Det skete i første omgang da "Mette" den 9. oktober 1944, befandt sig i Kattegat nær Hesselø, hvor det løb på en mine, hvorved der indtraf en voldsom eksplosion. ”Mette” begyndte at synke, men blev af et lille dampskib, der lå i nærheden, bugseret på grund, hvor det sank på 8 meter vand. Besætningen slap uskadt fra eksplosionen og skibet blev senere bjærget og repareret.
I anden omgang kolliderede "Mette" (nu under navnet "Mette Skou") den 27. juni 1947 i tæt tåge mellem Hven og Helsingør med fragt-og passagerskibet "Kjøbenhavn" fra rederiet D.F.D.S. hvorved en fyrbøder blev dræbt og "Mette" igen sank. Skibet blev dog senere igen bjærget og repareret. Men det kunne man have sparet sig, for i tredje omgang gik det endnu værre, da "Mette" udbrændte i havnebyen Sfax i Tunesien den 7. juni 1950, efter at en brand i lastrummenes ladning af olieholdige tekstiler totalt raserede skibet. "Mette" blev derefter kondemneret.

s/s "Mette" på 3600 tons dødvægt, bygget i Kiel i 1906. (Privat foto)

Senere i 1941 påmønstrede Mara så damperen s/s "Niobe" tilhørende rederiet D/S Vesterhavet, senere kendt som rederiet J. Lauritzen.
Også denne damper førte en omtumlet tilværelse, både før og efter, at Mara var mønstret ombord.
Da skibet blev bygget i 1921 blev det, som det første skib i rederiet, udstyret med en dampturbine til fremdrivning, i stedet for den ellers traditionelle stempeldampmaskine. Det blev gjort for at spare vægt (og dermed også brændstof), da et sådant anlæg forholdsmæssigt vejede en del mindre, end en tilsvarende stempelmaskine med samme, eller endog lavere ydelse.
Rederiet var så optaget af idéen, at det byggede i alt otte skibe efter dette koncept. Men det blev en dyr historie, da maskinernes lejer og gear alt for hurtigt blev slidt op. Desuden tog det for lang tid, at få disse skibe til at bakke og de var derfor vanskelige at manøvrere i snævre farvande og ved havneanløb.
"Niobe" fik derfor allerede i 1928 udskiftet sin turbine med en mere driftsikker stempeldampmaskine.
Inden "Niobe" blev fanget indenfor spærringen havde den allerede været med i en anden krig. Det var den spanske borgerkrig, hvor skibet i 1937 kortvarigt havde været beslaglagt af general Francos styrker.

s/s "Niobe" på 1750 tons dødvægt bygget i Wesermünde i 1921. (Postkort fra firmaet "Mimosa")

Inden Mara påmønstrede "Niobe", havde skibet i februar 1941 været fanget i vinterens drivis udenfor Esbjerg og været gået på grund. Da isen til sidst havde truet med at skrue skibet ned, måtte mandskabet reddes af det daværende redningsskib "F.V.Mortensen" og først små fjorten dage senere lykkedes det, at få slæbt "Niobe" fri af grunden.
Med "Niobe" kom Mara også til at sejle i andet end malmfarten, da der nu skulle sejles kul fra polske og tyske havne til Danmark, som erstatning for det kul man ellers fik fra England. Herudover sejlede "Niobe" også kul til Rusland, og returnerede med træ og fosfat fra Randstaterne, samt Finland og Sverige.
Skibet kom også til København, og det var naturligvis altid et kærkommen sted at anløbe, fordi Mara her havde to af sine søskende boende, og i øvrigt kendte mange af de andre færinger, som også var strandet i byen under krigen.
Da Mara i løbet af den frysende kolde vinter 1942 afmønstrede "Niobe", blev det for i en længere periode, at prøve kræfter med noget andet end at sejle.

To velklædte søskende på besøg ombord på "Niobe". (Privat foto)
På trods af tidens knaphed på varer, var Janus alligevel klædt i en lys cottoncoat og med en italiensk "Borsalino" på hovedet, mens søsteren Hanna var iført en moderigtig spadseredragt og læderhandsker.

Og igen slap Mara fra borde i tide, da "Niobe" blot kort tid senere forliste. Det skete på en rejse fra Stralsund til København med rug i slutningen af maj 1942, hvor skibet blev udsat for en eksplosion (minesprængning?) hvorved dækslerne på 3- og 4-lugen blev sprængt bort sammen med lossebom nr. 3 og stortoppen. Skibet begyndte herefter straks at synke, hvorfor besætningen måtte gå i bådene og ro ind til Sassnitz. En mand kom til skade ved eksplosionen. Efter tre måneder blev skibet hævet og kom efter et længere værftsophold igen i fart, nu under navnet "Ninna Lau".

Hændelser i København midt under krigen.

Da det til stadighed lå Maras søskende Janus og Hanna stærkt på sinde, at han ikke burde udsætte sig for unødig risiko ved fortsat at sejle i disse usikre tider, benyttede Mara derfor lejligheden til igen at blive opereret i sin gane, i håb om, at den talefejl han led af helt kunne fjernes.
Med de kirurgiske hjælpemidler man dengang havde til rådighed, var en sådan operation et betydeligt indgreb, og bagefter var Mara derfor for en tid nødvendigvis rekonvalescent.
Siden han var rejst fra Svendborg, havde han regelmæssigt skrevet sammen med kæresten Ellen, men havde ikke omtalt, at han skulle opereres. Måske ville han ikke gøre hende unødigt nervøs, og måske havde han håbet, når de igen skulle mødes, at han kunne overraske hende med at tale fejlfrit.
Sådan gik det nu ikke helt, idet han efterfølgende og resten af livet, stadig havde en lettere nasal udtale.
I denne periode boede Mara hos Janus og pengene har utvivlsomt været små. Fordi der ikke var nogen forbindelse til Færøerne - ikke engang brevkontakt - kunne datidens færøske søfolk låne penge til livets ophold af den danske stat. Først troede søfolkene at det var penge de fik, men senere viste det sig, at det var det ikke. Derfor modtog Mara langt senere, længe efter krigens afslutning, til sin forbavselse en skrivelse med et krav om tilbagebetaling af de "lånte" penge. Det drejede sig om hen ved 4000 kroner, hvilket var et ikke helt ubetydeligt beløb at skulle afdrage på, set i forhold til datidens købekraft.
Da Mara var kommet sig ovenpå sin operation, gik han i gang med at uddanne sig til radiotelegrafist, men da hans hørelse ikke var særligt god (han kom senere i livet til i mange år at gå med høreapparat), måtte han opgive dette forehavende.
Der er ingen tvivl om, at Mara i denne tid sikkert har følt, at livet ikke altid var nogen dans på roser. Først var der operationen der ikke lykkedes helt, dernæst skuffelsen over at måtte afbryde den

Mara som telegrafistelev i datidens København. (Privat foto)

Mara som styrmand på en timandefarer i Københavns havn under krigen. (Privat foto)

uddannelse, han ellers var opsat på at fuldføre. Sidst - men ikke mindst - var der også selve krigen, der lagde en dæmper på mange af de udfoldelser, man ellers havde taget for givet.
Men selv i mørke tider kan der være lyspunkter. Et af dem var, da det lykkedes for Ellen at komme til København for at besøge ham. Her blev hun introduceret for Maras søskende, samt venner og bekendte i den efterhånden sammentømrede koloni af færinger, som i disse år voksede frem som et naturligt sammenhold i en vanskelig tid.
Og i denne koloni blev der med jævnlige mellemrum foranstaltet forskellige arrangementer, hvor man mødtes for at se andre af sine landsmænd, tale sit modersmål og holde modet oppe hos hinanden, nu hvor man var afskåret fra sin hjemstavn på ubestemt tid.
Adskillige af de venskaber der dengang blev knyttet fik stor betydning, og kom for mange af koloniens færinger til at vare livet ud.

I sommeren 1943 tog Mara dette foto af sine søskende Janus og Hanna.

I 1943 blev Mara indkaldt til at gøre tjeneste i CB, datidens pendant til det senere CF, bedre kendt som civilforsvaret.
CB var en forkortelse for "Civilt Brandværn" der havde til opgave at understøtte det almindelige brandvæsen ved hurtigst muligt at rykke ud til pludseligt opståede ildebrande, hvilket blev mere og mere aktuelt, på grund af datidens sabotageaktioner. I 1943 havde den danske modstandsbevægelse efterhånden fundet sin form, og aktionerne mod de fabrikker og industrier, der, hvad enten de havde lyst til det eller ej, arbejdede til gavn for tyske interesser tog til. Derfor var det nødvendigt med et trænet beredskab af værnepligtige unge mænd, der hurtigt og effektivt kunne bekæmpe disse ildebrande.

Mara og en kammerat indkaldt til tjeneste i CB i 1943. (Privat foto)

Om tiden i Civilt Brandværn fortalte Mara senere følgende:
Som brandmand i CB havde jeg en god tid og oplevede et godt sammenhold blandt os der var indkaldt. Det særlige ved netop det hold jeg gjorde tjeneste på, var, at en af de andre indkaldte var Mogens Wieth, datidens mest berømte skuespiller. Han var en helt igennem fin fyr og en rigtig god kammerat. Han lod sig ikke mærke med sin berømmelse, men var helt nede på jorden og tilmed et generøst menneske. Når han engang i mellem "bommede" mig for en cigaret, plejede han at sige:
- Hvad så sømand! Gi´r du en smøg?
Vi var næsten jævnaldrende og fik os så en god snak, mens vi nød vores cigaret. Sørgeligt, at han skulle dø så ung.

At det har været spændende for Mara at få Mogens Wieth som holdkammerat, var der ikke noget at sige til. Sin unge alder til trods, var Mogens Wieth allerede på det tidspunkt en højt respekteret skuespiller, der, udover sine præstationer på teatret, også var kendt for flere betydningsfulde filmroller. Og der var ikke noget at sige til, at Mogens Wieth var så populær i sin samtid som tilfældet var. Ikke blot var han en flot fyr, men havde også flere talenter, som han til fulde forstod at udnytte.

Skuespilleren Mogens Wieth 1919-1962. (Foto: Ukendt ophavsret)

Udover både at optræde på teatret og indspille film, var han også en fremragende visesanger, der indspillede plader og bl.a. fik stor succes med sin fortolkning af Kiplings kendte melodi "Mandalay". Da Mogens Wieths far allerede tidligt havde arrangeret, at sønnen fik lært at tale flydende engelsk og derved blev tosproglig, blev der herved også skabt mulighed for, at Mogens Wieth senere fik en

international karriere, hvor han optrådte på kendte engelske teatre, og fik roller i flere udenlandske film, hvoraf den mest kendte nok var Alfred Hitchcocks spændingsfilm "Manden der vidste for meget".
Da Mogens Wieth krigen igennem havde en klar antinazistisk holdning, som han ikke lagde skjul på, følte han sig derfor i starten af 1945 nødsaget til, sammen med kollegaerne Ebbe Rode og Bodil Kjer, at flygte til Sverige. Herfra kom han videre til England, hvor han i marts 1945 blev optaget som frivillig i

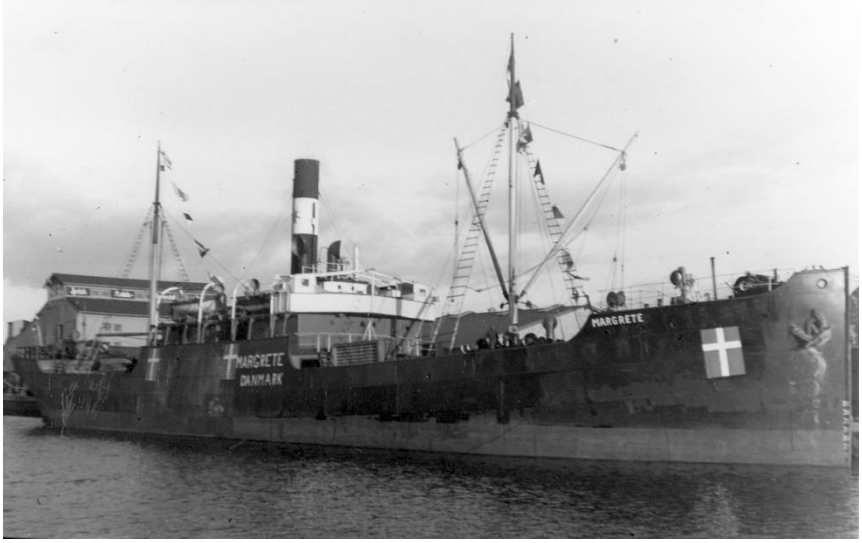
I tjeneste i 1943. Midtfor i anden række bag officeren med briller ses Mogens Wieth. Mara ses som nummer tre fra højre i tredje række fra neden. (Privat foto)

den engelske hær og uddannet som faldskærmsjæger. I Royal Buffs hørende under Special Forces fik han rang af First Lieutenant og kom så tilbage til Danmark i forbindelse med befrielsen.
I 1954 giftede han sig med kollegaen Lily Weiding, med hvem han fik to døtre. Men hans liv fik en brat afslutning, da han i 1962, få dage før sin 43 års fødselsdag, blev fundet død i sin lejlighed i London, hvor han var gæstespiller på Englands fornemste scene "Old Vic", og havde titelrollen i Shakespeares stykke "Købmanden i Venedig".
Som en afsluttende "krølle" på den historie, skal det her nævnes, at enken Lily Weiding senere giftede sig med, den også kendte og nok så populære skuespiller, Morten Grunwald.

Udbombet i Tyskland.

Inden Mara fik afsluttet sin tjeneste som brandmand i Civilt Brandværn og igen stod til søs, skriver vi i mellemtiden foråret 1944, og her får Mara igen hyre i rederiet D/S "Progress".
Det var på damperen s/s "Margrete", hvor han blev fuldbefaren matros, efter for længst at have overstået sin sejltid som letmatros. Siden begyndelsen af krigen havde "Margrete" været indsat i malmfarten mellem Sverige og Tyskland, og da Mara kom ombord sejlede "Margrete" stadig i denne fart, men nogle måneder senere fik det en brat ende, da den blev udsat for et flyverangreb i Bremen den 18. august.
”Margrete” lå da langs kaj med sin last, da engelske bombefly en halv times tid før midnat fløj ind over havnen, og påbegyndte et bombardement af den i forvejen hårdt plagede by.
Da angrebet satte ind, søgte Mara og den øvrige besætning tilflugt i et nærliggende beskyttelsesrum. Imens blev ”Margrete” ramt af flere brandbomber og sprængbomber, hvorved lufttrykket fra eksplosionerne blæste alle skibets luger til vejrs, så de efterfølgende faldt brændende ned i lasten.
Da bombardementet stilnede af vendte besætningen tilbage til skibet, kun for at konstatere at det stod i brand og så småt var begyndt at synke.

På grund af de omfattende brande overalt i området, kunne besætningen ikke få hjælp fra det lokale brandvæsen, hvorfor den i stedet begyndte at bekæmpe brandene ombord ved hjælp af en slange fra et nærliggende skib. Det lykkedes at få slukket ilden i agterskibet, men midtskibet og forskibet måtte opgives, og udbrændte derfor helt.
Da "Margrete" var blevet gennemhullet af ikke mindre end 21 granatsplinter, måtte besætningen også slå havaripropper i hullerne for at forhindre, at skibet fortsat tog mere vand ind.
Både skib og ladning var nu så svært beskadiget, at der var tvivlsomt om "Margrete" ville kunne holde sig flydende. Derfor blev skibet ved hjælp af et par slæbebåde halet ind på lavt vand og sat på grund.



s/s "Margrete" på 1829 tons dødvægt, bygget i København i 1917. (Foto: Museet for Søfart)

Om det videre forløb fortalte Mara sidenhen:
Inden vi søfolk i samlet flok kunne sendes tilbage til Danmark, måtte vi vente på at rejsen kunne arrangeres og de nødvendige tilladelser gives. Den bygning hvori vi ventede, og som også rummede havnekontoret, var heller ikke sluppet uskadt igennem luftangrebet. Flere steder var der vandskader og overalt på gulvene flød det med vand, hvorfor kontorpersonalet gik rundt i gummistøvler. Selv havde vi mistet alle vores ejendele, og havde kun det tøj vi gik og stod i. Da det var gået stærkt med at komme i land under angrebet, havde jeg derfor blot arbejdstøj på og bare fødder i et par gamle træsko. Det var en bedrøvelig affære. Pludselig kommer der en kontordame og spørger os om vores navne. Det viste sig, at hun stod med den post hjemmefra, der skulle have været afleveret ombord i "Margrete". Blandt brevene var der også et fra Ellen, og det var jo noget af et lyspunkt midt i elendighederne.
Nå, men langt om længe kom vi da af sted med tog op igennem det sønderbombede Tyskland. Nogen luksusrejse blev det ikke, da det meste af turen foregik i godsvogne og med lange pauser undervejs, når vi kørte ind på et sidespor, for at rangere og blive til- eller frakoblet andre togvogne eller skifte lokomotiver.
Jeg må have været et kedeligt syn, da jeg endelig nåede frem til Svendborg, for min kommende svigermor Olga, der ellers var nok så påholdende, pungede omgående ud med nogle penge til noget nyt tøj.

Efter disse begivenheder blev Mara nu en tid i Svendborg, inden han igen tog ud at sejle.
Der kom dog til at gå lang tid før han kom sig helt ovenpå sine oplevelser, da han i flere år derefter var overfølsom overfor høje pludselige lyde. Så reagerede han ofte ved nervøst at fare forskrækket sammen.
Trods det der var hændt "Margrete" blev skibet dog ikke kondemneret, men senere bjærget, slæbt til Danmark og repareret.
Nu begyndte krigen så småt at lakke mod enden, og da Mara igen stod til søs, var det for igen at blive sejlskibssømand. Han mønstrede ombord på den tremastede skonnert "Asta", der på mange måder lignede skonnerten "Falken", som han havde sejlet med i 1940.
Farten var også den samme, da der til stadighed var behov for det træ, som kunne hentes i Sverige.
"Asta" havde, ligesom "Falken", været nedrigget i adskillige år, men havde her under krigen igen fået etableret sin oprindelige rigning.

Skonnerten "Asta" på 378 tons dødvægt bygget på Thurø i 1913.
(Foto: Fotograf E. Hansen. Bremerholm 24. København)

Der var dog det særlige ved "Asta", at den, da den blev bygget i 1913, fik et lidt anderledes udseende end det der var normen for datidens sejlskibe. Da den var den første danske træbyggede skonnert, som blev konstrueret med henblik på installering af en hjælpemotor, fik den derfor bygget sit halvdæk ude agter højere end normalt, samtidig med at det gik helt ud i borde.
Siden 1933 havde "Asta" været ejet af et rederiaktieselskab med samme navn som skibet, stiftet af rederiet A. E. Sørensen, der også var selskabets korresponderende rederi. I årene før krigen havde "Asta" mest sejlet i nordeuropæisk fart, men blev altså "fanget" indenfor spærringen under krigen. Mens Mara var med Asta bliver 1944 til 1945, og ikke længe efter at han afmønstrer, slutter krigen omsider, da Danmark bliver befriet den 5. maj.
Og "Asta" blev siden et kendt syn for mange færinger, da den allerede i foråret 1946 blev solgt til Færøerne, hvor den, ligesom det var tilfældet med "Falken", blev indrettet til fiskeri.
Køberen hed Thorvald Hjelm, og skibet kom nu til at hedde "Borgin", og blev hjemmehørende i Vágur. Ved et uheld på Grønland i 1954 gik der ild i skibet og det sank, mens det lå ved kaj, fuldt lastet med fisk.

"Asta" nu som "Borgin" ved Færøerne. Bemærk det høje agterdæk. (Foto: Gomul Skip)

Hjem til Færøerne.

Med krigens afslutning kunne Mara og Ellen, der nu var forlovede, endelig udleve deres drøm om at tage til Færøerne og bosætte sig i Tórshavn. De måtte dog for en tid stadig affinde sig med at være adskilte, da Mara allerede tog hjem med et af de to første skibe, der efter befrielsen sejlede hjem til Færøerne.

Og det kræver ikke megen fantasi at forestille sig den stemning af eufori, der må have hersket på Færøerne, da de første hjemvendte færinger kunne gå i land, efter at de igennem mere end fem år havde levet i landflygtighed.

Det første skib, der i juni 1945 anløb Tórshavn med 15 færøske passagerer ombord, var fiskeskibet "Bjørgvin", der, da det lagde til kaj, blev modtaget af mere end 1000 færinger. Modtagelsen af den tremastede skonnert "Mjóanes", der vendte hjem ved månedsskiftet juni til juli 1945 med Mara og 26 andre færøske passagerer ombord, blev et lige så stort tilløbsstykke. Men da kokken ombord havde fået mæslinger og skulle isoleres, gik der derfor noget tid inden skibet kunne komme til kaj, hvor det blev modtaget med sang og et trefoldigt hurra af den utålmodigt ventende menneskemængde.

Janus vendte også hjem ved først givne lejlighed, da han i begyndelsen af august 1945 kom hjem med s/s "Aarhus", det første større passagerskib der anløb Tórshavn efter krigen. Søsteren Hanna, der var under uddannelse på Frøbelseminariet i København, kom også hjem på en velfortjent ferie, inden hun igen rejste tilbage til Danmark, hvor hun også kom til at arbejde og videreuddanne sig på Ebberødgaard.

En glad familie genforenet efter krigens urolige år.
T.v ses Janus. Bagerst står Mara med færøsk hue. Midtfor ses søsteren Ebba og bag hende plejesøsteren Runa.
Ebbas børn Ragnheiður og Hergeir er ved bedsteforældrenes side. (Privat foto)

Janus gik omgående i gang med at etablere sig som billedhugger, og Mara fik arbejde på Tórshavnar Skipasmiðja. For forældrene Maria og Hanus var det godt, at deres to sønner kom hjem til Færøerne, så hurtigt det lod sig gøre. Efter en hjerneblødning under krigen, var Hanus nemlig en svækket mand, men nåede nu, sammen med Maria, at nyde det længe ønskede samvær med sine hjemvendte børn, inden han døde det efterfølgende forår. Det skete den 1. april 1946 kort efter at han var fyldt 67 år.

Ellen fik derimod først mulighed for komme til Tórshavn senere på sommeren i 1945.

Hjemme igen på Færøerne efter de urolige år under krigen. Mara var et friluftsmenneske, der her ses under et rast i sommeren 1945 udenfor Tórshavn med udsigt til Nólsoy i baggrunden. (Privat foto)

Langt senere i livet fortæller Ellen om sin rejse til Færøerne og mødet med Maras familie:
Jeg kom først til Færøerne efter krigen i august 1945, hvor jeg rejste sammen med min kusine, Johanne fra Eiðe. Hun var her i Danmark i alle krigsårene, fordi hendes mand, Peter Jacobsen, der havde været styrmand på s/s "Axel Carl", var strandet i Rusland i krigens første år, og derefter sejlede ude i allieret tjeneste til krigen sluttede. Hun skulle måske nok have ventet med at tage op, for han kom først efter, at hun var rejst. Da var han helt elendig over, at hun ikke var der. Han havde siddet i flere fangelejre i Rusland under krigen, og var ganske nedbrudt af dårlige nerver. Det kom han sig aldrig over og han ville ikke ret gerne snakke om sine oplevelser. Da han fandt ud af, at hun var rejst, tog han så til Svendborg.
Jeg tog til København for at mødes med Johanne, og sammen tog vi toget til Bergen. Og jeg, der nu som gammel er nervøs for alt muligt, mindes ikke, at jeg var særlig ængstelig for at skulle modtages i en helt fremmed familie, som jo da også tog godt imod mig. Vi sejlede med "Tjaldur" der var i en ringe forfatning, da den under krigen havde været beslaglagt af englænderne, som ikke havde passet den ordentligt. Når der blev sejlet fra Tórshavn til Bergen, i stedet for til København, var det for at gøre turen kortere, og formentlig også fordi de danske farvande stadig var fyldt med miner. Da vi sejlede fra Bergen om aftenen, så vi byen med alle lysene og det var meget smukt. Men sejlturen med "Tjaldur" var forfærdelig. Vejret var meget dårligt, og der var ingenting der fungerede ombord. Passagererne var meget søsyge, så skibets toiletter og håndvaske var stoppede, alt var hulter til bulter. Jeg husker ikke, at Johanne og jeg var søsyge, men det var ikke nogen spændende tur, når det hele sådan var af lave. Efter vores rejse blev "Smiril" indsat i stedet for "Tjaldur", der måtte på værft og repareres, inden Skipafelagið endeligt overtog den igen i oktober 1945.
Da vi kom til Tórshavn stod Mara klar til at tage imod mig. Vi kom først ind langt ud på aftenen, og da det var helt lyst, kom vi først i seng ud på morgenen. Vi sad oppe og snakkede længe, inden der blev ro over det hele. Jeg blev godt taget imod. Hvor mange der egentlig var, kan jeg ikke huske, men Janus var der og ham kendte jeg, fra jeg var i København. Min svigerfar havde i løbet af krigsårene haft en hjerneblødning og var mærket af det, bøjet og helt dårligt gående. Uvisheden om Janus, Mara og Hanna, som alle tre var i Danmark under krigen, havde uden tvivl taget hårdt på både ham og min svigermor; der var jo ingen forbindelse med Danmark i krigsårene, så de hørte meget lidt nyt.
I 1946 blev vi så gift den 29. juni. Brylluppet foregik på Hotel Føroyar og det betalte mine forældre.
Jeg havde vundet en cykel på en lodseddel hernede, og den gav jeg til mine forældre. De og min lillesøster Borghild kom op i foråret 1946. Det var ikke et voldsomt stort bryllup. To dage før vi blev gift skete der det kedelige, at "Tjaldur", der igen var blevet indsat i fast rutefart, i tåget vejr løb på Mjóanes og sank.

Brudeparret Ellen og Mara. (Privat foto)

En fra besætningen druknede, men de øvrige søfolk og alle passagererne blev reddet. Nogle fra besætningen blev indlogeret på Hotel Føroyar og boede der mens vi holdt bryllup. En af dem, en kahytsjomfru, spillede udmærket på klaver og underholdt så lidt med melodien "Det er så yndigt at følges ad". Bagefter var vi så hos min svigermor, hvor vi fik kaffe, og senere dansede færøsk dans. Maras far var død i april, men vi skulle alligevel danse brudevisen, og selvom vi syntes den kunne kortes lidt af, så ville min farmor fra Eiðe, at vi skulle synge alle vers. Gæsterne ved brylluppet var Maras søskende og min faster Lilla Samuelsen og hendes mand Alex, som var med.
Da "Tjaldur" var forlist, var den eneste regelmæssige skibsforbindelse til Danmark i en periode herefter passagerskibet "Dronning Alexandrine". Da min far havde sit værksted i Svendborg at skulle passe, tog han derfor hjem alene, da han fik skibslejlighed med en skonnert der skulle til Danmark. Min mor og lillesøster fik derimod en ufrivillig lang ferie, da de måtte vente i flere uger, inden de kunne komme ned med "Dronningen", hvor det var svært at skaffe fornødne pladser til de mange rejsende, der skulle til og fra Færøerne. Min søster Borghild har siden fortalt om rejsen hjem på en overfyldt "Dronning Alexandrine", hvor lastrummene nødtørftigt blev indrettet til passagerer og med for få toiletter til så mange mennesker. Hun havde også sine tvivl om, hvorvidt der var tilstrækkeligt med redningsmidler ombord til så mange passagerer, dersom en ulykke skulle indtræffe. Det havde ikke gået i dag, men dengang tog man det ikke så højtideligt. Da det var så som så med hygiejnen endte hun også med at få lus, inden skibet nåede til Danmark.
Jeg havde fundet en lille lejlighed i Sæbehuset bagved Esaba (Cafe natur) på 1. sal. Mara arbejdede på Skipasmiðjan og jeg, der var kontoruddannet, fik plads hos Wilhelm Nielsen, et automobilværksted i Jónas Broncksgøta. Han skulle bruge en, som skulle skrive for ham. De boede selv i en stor lejlighed ovenpå værkstedet, så ringede han deroppe fra, når jeg skulle komme op og skrive. Sverre Mortensen, som Mara kendte fra "Anana", var mekaniker på værkstedet. Igennem årene har vi holdt forbindelsen en smule ved lige, da hans bror Ole Jakup var riggermester med eget værksted her i Svendborg i mange år.
Der var et mindre kontor ved siden af selve autoværkstedet, men det var koldt og kedeligt. Der var en bogholder og en ung færøsk pige. Wilhelm var flink nok, men da der var for lidt at bestille, søgte jeg en plads hos Brend, da han annoncerede, og der var jeg så, til jeg rejste hjem. Brend stammede fra Skotland og drev et en gros firma med tøj, symaskiner, legetøj, kiks m.m. der lå på Áarvegur. Jeg husker ikke, hvad jeg fik i løn nogen af stederne. Det var udmærket arbejde, og der var nogle søde mennesker ansat i butikken: Hanna som stammede fra Lengasand, var gift med Hans David. Hanus af Smiril boede på kvisten hos min svigermor. Han blev gift med tandlægen Mia af Trond.
Senere fik Hans David, Hannas mand, værelset. Så var der Hilda. Hun var ugift, og boede tæt ved. Så var der to mandfolk Harry og Hans Nybo, de kørte ud med varerne. Der var gang i forretningen.

Varer skulle hentes og bringes og sendes ud til bygd. Brend var også en overgang tandlæge. Han var også gift flere gange, og hans sidste kone hed Ruth, som kom fra Svendborg og havde gået i skole med min mor. Engang hvor fragtskibet "Mogens S." fra Svendborg lå i havn, skulle jeg endelig inviteres med til kaffe. Der var Elin Sørensen med, en datter af skibsreder A. E. Sørensen. Ruth og Brend havde et barn sammen, Alma Brend, og hun åbnede senere en tøjbutik. Hun var helt ok. Brend havde det med at forære os ting. Så kunne vi hver tage os et stykke tøj, som passede os. Jeg fik en spadseredragt. Men Hilda var for stor og kunne ikke rigtig finde noget, så hun fik 100 kroner i stedet for. Det var et specielt sted, men der var godt at være. Vi fik kaffe hver dag og bisquitknas fra hans dåser til kaffen. Somme tider blev jeg sendt af sted efter rigtig kage, det var jeg lidt beklemt ved. Men Hans Nybo, som lavede fis, smed kikseresterne ud af vinduet. Jeg var på Færøerne i omtrent halvandet år, og tanken var vel, at vi skulle være blevet boende. Men da så Mara i mellemtiden tog på hvalfangst i Sydhavet, og jeg var blevet gravid, rejste jeg derfor tilbage til Danmark.

På hvalfangst i Sydhavet.

Den hvalfangst i Sydhavet som Ellen omtaler, og hvor Mara kom med, er et kapitel helt for sig selv i den færøske søfartshistorie. Da ikke mindre end 66 færinger deltog i denne ekspedition, er dens historie velkendt. Den har af flere omgange været fyldigt beskrevet i færøske aviser, og er derfor veldokumenteret fra adskillige artikler omfattende både interviews, fotografier og materiale fra deltagernes dagbøger.

Men med den personlige vinkel på denne spændende historie, som det efterladte materiale fra Mara kan bidrage med, tåler den nok at blive genfortalt i korte træk.

Baggrunden for at ekspeditionen overhovedet blev sat i værk, skyldtes først og fremmest situationen i Holland umiddelbart efter krigen. Her var der stor mangel på olie og fedt til brug for f.eks. fremstilling af margarine. Derudover havde Holland også et ønske om igen at blive en nation berømt for at drive hvalfangst, sådan som den havde gjort tilbage i 1800-tallet.

Derfor grundlagde en sammenslutning af driftige skibsbyggere og skibsredere med støtte fra den hollandske stat "Selskabet for Nederlandsk Hvalfangst", der fik til opgave at genoplive den hollandske tradition for at bedrive hvalfangst i større stil.

Men da der nu var gået mange år siden den sidste større ekspedition tilbage i 1872 havde fundet sted, var nationens erfaringer på området ikke længere tidssvarende, og det blev nødvendigt for selskabet at søge hjælp uden for landets grænser.

Det henvendte sig derfor til både Norge og Færøerne, for at få fat i den nødvendige ekspertise til at få sat gang i det ambitiøse projekt, der skulle danne grundlag for nationens fangst af hvaler i større kommercielt øjemed igennem den næste snes år.

Da man i Holland også var på bar bund, når det kom til skibstonnage velegnet til hvalfangst, måtte man derfor indkøbe de nødvendige skibe udenlands og tilpasse dem til formålet.

"Selskabet for Nederlandsk Hvalfangst" lod denne opgave falde i hænderne på det hollandske rederi "Vinke & Co", der i 1945 indkøbte i alt ni skibe til den flåde, der skulle bedrive hvalfangst i Sydhavet. Flåden kom til at bestå af 8 hvalbåde, hver udstyret med en harpunkanon, og et moderskib til at modtage og bearbejde de indfangede hvaler.

Først gik "Vinke & Co" på jagt efter et velegnet moderskib, og valget faldt på den svenske tankbåd "Pan Gothia", som firmaet købte i oktober 1945 og derefter fik sejlet til Amsterdam for ombygning.

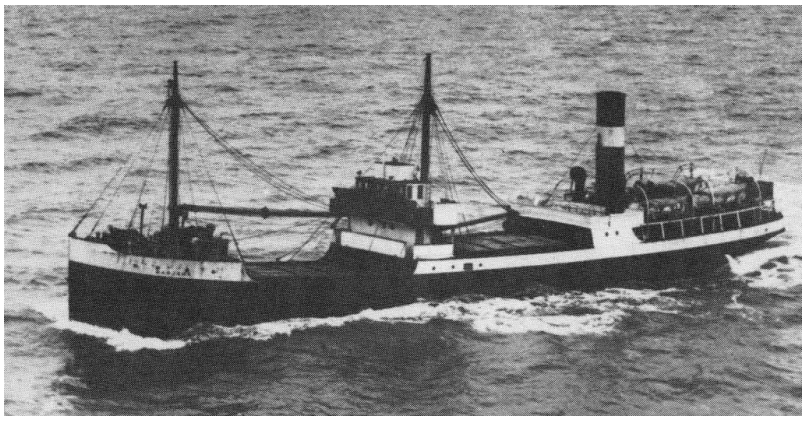
m/t "Pan Gothia" på 15400 tons dødvægt, bygget i 1931. (Foto: Coll. NSA-Vinke og Co)

Dernæst indkøbte "Vinke & Co" i november 1945 de otte "jagere", der alle sammen oprindeligt var bygget til den norske hvalfangstindustri.
Straks efter "Pan Gothias" ankomst til Amsterdam, kom den på værft og ombygningen til hvalkoger blev påbegyndt.
At forvandle "Pan Gothia" til en hvalkoger, var et omfattende arbejde. Hele agterskibet blev ændret og indrettet med en såkaldt "slipway", hvorigennem hvalerne kunne trækkes ombord. Dernæst blev den midtskibs aptering fjernet, således at hele dækket kunne anvendes, når hvalerne skulle parteres. Som erstatning for den aptering der var blevet fjernet, blev der monteret en anden længere fremme i skibet, hvor der også blev indrettet en ny kommandobro.

"Pan Gothia" under forvandling til hvalkogeren "Willem Barendsz". (Foto: P. Glaudemans)

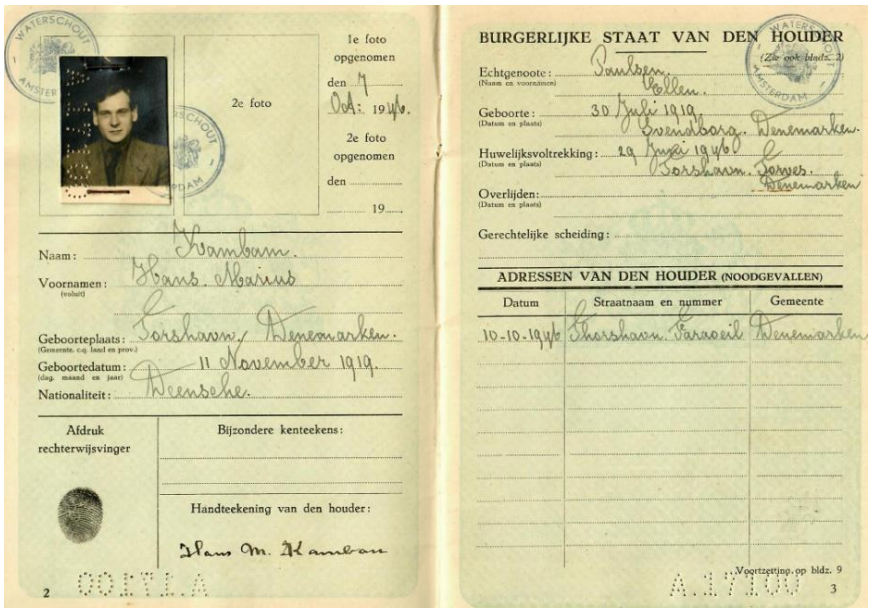
Den kommende besætning på omkring 250 mand krævede også mange faciliteter, i form af ekstra kamre, toiletter, baderum, messer, kabysser og fryserum m.m.
Endelig kom der en masse udstyr ombord til håndtering af hvalerne, såsom dampspil og dampsave (til udbening), samt flere store kedler til fremstilling af den nødvendige damp til at koge tran.
Da ombygningen var tilendebragt, var tankeren "Pan Gothia" ikke længere til at genkende.
Den var nu blevet forvandlet til en kolos med fire store skorstene, og et væld af "Samsonposter" (master) udstyret med alt det løftegrej, der var nødvendigt til de krævende opgaver som lå forude.
Hvalkogeren kom til at hedde "Willem Barendsz", opkaldt efter den berømte hollandske søfarer, der tilbage i 1500-tallet forgæves havde ledt efter en farbar nordøstlig rute til Asien. Undervejs havde han opdaget Bjørneøen og Spitsbergen, og fik derfor havområdet omkring disse øer opkaldt efter sig.

De otte indkøbte hvalbåde krævede knapt så meget ombygning, men blev alle indrettet med oliefyrede kedler, således at brændstoffet var flydende og kunne indtages i rum sø, hvilket ikke ville være muligt med kul.
Imens alt dette skete i Holland, blev der hjemme på Færøerne i sommeren 1946 indrykket en annonce i Dimmalætting, hvori der blev søgt efter folk med mod på at deltage i dette eventyr sydpå. Der var brug for søfolk af alle slags, både styrmænd, maskinister, fyrbødere og matroser, men folk med erfaring i hvalfangst blev naturligvis foretrukket. Togtet skulle vare omkring 7 måneder og lønnen afhang af, hvad man blev forhyret som. Blev man ansat som arbejdsmand på hvalkogeren, var lønnen 285 kroner om måneden, plus en bonus derudover på 1,86 øre pr. tønde produceret hvalolie.
Blev man derimod ansat som menig hvalfanger på en af jagerne, lå månedslønnen på 325 kroner, med flere bonusser oveni, der tilsammen gav så meget som 7,07 øre pr. tønde produceret hvalolie. Var man ansat som officer, var lønnen endnu højere.
Umiddelbart lyder en månedsløn på omkring 300 kroner ikke af så meget, men da den samlede indtjening for mange af færingerne kom til at ligge tæt på 8000 kroner, viser det, at langt størstedelen af hyren blev hentet hjem på bonusordningen.
Som så mange andre unge færinger, fik Mara straks blod på tanden, og efter at have fået Ellens velsignelse, reflekterede han på annoncen og blev antaget.
Sidst i september 1946 påbegyndte han derfor, sammen med de øvrige 65 færinger der var blevet antaget, den lange rejse fra Færøerne til Sydhavet.
Den første del af rejsen foregik ombord på fragtskibet "Barjama", der ofte sejlede med kul fra England til Færøerne. På denne returrejse fra Færøerne, var skibet tomt, og da det ikke havde tilstrækkeligt med kamre til så mange passagerer, var de fleste derfor nødsaget til at overnatte i skibets tomme lastrum. Selvom vejret var rimeligt, så kom "Barjamas" skrue nu og da ud af vandet, fordi skibet sejlede i ballast. Da flere af færingerne var ganske unge mænd, der, selvom de nok havde erfaringer med at håndtere hvaler, ikke nødvendigvis var søfolk, blev de derfor nervøse af de rystelser der fremkom, når skruen ind imellem slap fri af vandet. Krigens mange minesprængninger var stadig i frisk erindring. I en radioudsendelse i 1988 fortalte en af deltagerne, at Mara og en anden erfaren sømand, der begge havde sejlet under det meste af krigen, havde beroliget deres nervøse kammerater med, at dette fænomen var helt naturligt for et skib der sejler i ballast. "Barjama" sejlede færingerne til Scrabster i det nordlige Skotland, hvor de blev indlogeret lokalt for en enkelt overnatning. Næste dag gik rejsen videre i bus til Inverness og derfra med tog til London, hvor holdet igen blev indlogeret for en overnatning.
Dagen efter fortsatte rejsen så videre med tog til Harwich, hvorfra færgen sejlede færingerne til Hook van Holland. Herfra blev der så igen rejst med tog til Amsterdam, hvor holdet blev indlogeret på et sømandshjem.



s/s "Barjama" bygget i 1924. Forlist i 1952 lidt syd for bygden Kirkjubøur. (Foto: Paul Guttesen)

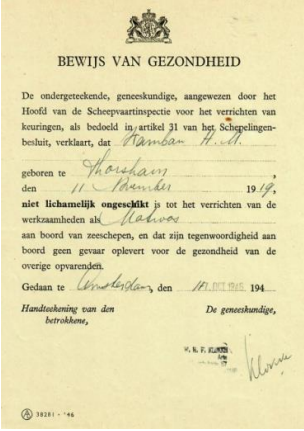
Det var så meningen, at færingerne snarest skulle mønstre på "Willem Barendsz", men da værftet havde været ramt af en strejke, var klargøringen af skibet blevet forsinket. Mødet med hvalkogeren lod vente på sig. Der blev nu en ventetid på en halv snes dage, og den blev brugt på at se sig om i Amsterdam, samt få overstået de lægeundersøgelser der krævedes, så søfartsbøger og sundhedsbeviser kunne udstedes. Og Amsterdam havde dengang - som nu - meget at byde på. Det blev til besøg i både byens zoologiske have og i kvartererne for de "let påklædte damer". I sine fyldige dagbogsnotater skriver en af de andre færinger der deltog, Mikkjal Gulklett fra Nólsoy således: *Vit sóu nakrar damur, sum vóru útstillaðar í einum vindeyga, tær vóru horur.*
Lægeundersøgelserne var ganske omfattende, idet deltagerne, udover et almindeligt sundhedstjek, også fik både deres syn og hørelse særligt grundigt undersøgt. Det var nødvendigt for at finde ud af, hvem der skulle med hvalkogeren, og hvem der skulle ombord på jagerne.



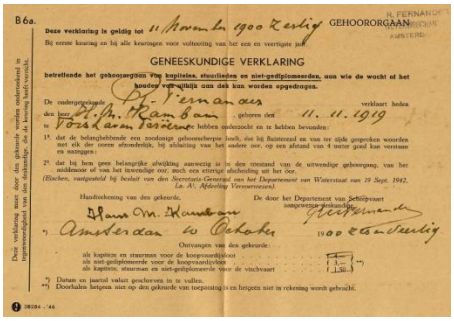
Maras hollandske søfartsbog. Trods korrekt foto og fingeraftryk er den alligevel behæftet med fejl, da efternavnet ikke er stavet helt korrekt, ligesom hustruen Ellen ikke blev født i 1919, men i 1921.

Dem med bedst syn og hørelse skulle med hvalbådene, som de mest velegnede til at spotte hvaler fra skibenes udkigstønder. Under krigen var Mara som bekendt blevet vraget som telegrafistelev, da hans hørelse ikke var optimal. Men ved denne undersøgelse, fandt man den åbenbart god nok til, at han blev tildelt en plads på en jager.

Attest for bestået synsprøve.

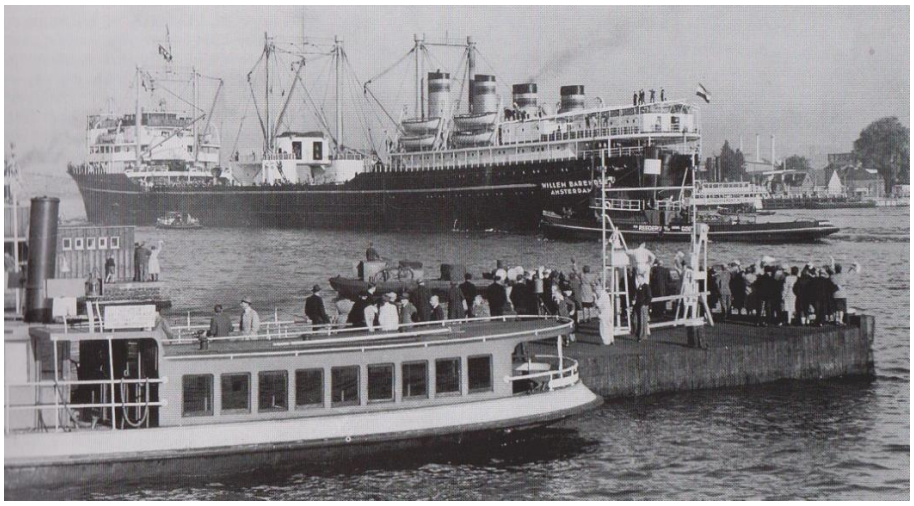


Sundhedsbevis.



Attest for bestået høreprøve.

Endelig den 14. oktober kom færingerne så ombord på "Willem Barendsz", for at være med til at klargøre hvalkogeren til dens snarlige afsejling. Og der var meget der skulle gøres, da masser af forskelligt grej skulle tages ombord, lige fra medicin til flyvemaskiner.
Hele det ambitiøse og omfattende projekt, fik en kolossal bevågenhed i den hollandske befolkning, ikke mindst fordi medierne dækkede begivenheden grundigt. På grund af befolkningens store interesse for projektet, fik det meste af besætningen fri om søndagen den 20. oktober, således, at der kunne holdes åbent skib for offentligheden. Og den begivenhed blev ikke så lidt af et tilløbsstykke, idet omkring 4000 nysgerrige mennesker besøgte skibet. Interessen var så stor, at der den 23. oktober kom yderligere 1000 mennesker på besøg, heriblandt også den hollandske prins Albert. Men da det var en hverdag, var alle disse mennesker blot til besvær for den arbejdende besætning.
Den 25. oktober kom der yderligere en del norske søfolk ombord, og dagene derefter blev brugt til at afslutte forberedelserne til afsejlingen søndag den 27. oktober.
Da søndagen oprandt, ankom der tre slæbebåde allerede ved ottetiden om morgenen, og omkring klokken halv ni blev alle besøgende beordret fra borde. Klokken lidt i ni kunne vibrationerne fra skibets to kraftige B & W dieselmotorer tydeligt mærkes igennem hele skroget, og kort efter blev fortøjningerne kastet los.
Afsejlingen blev et enormt tilløbsstykke, hvor tusindvis af mennesker stod langs kajerne og vinkede farvel, mens politiets hornorkester spillede til, og havnens skibe tudede i deres tågehorn. Blandt tilskuerne var også den hollandske dronning Wilhelmine, hvilket siger noget om, hvor eksponeret hele denne færd var.
Fra Amsterdam sejlede "Willem Barendsz" til Ijmuiden, hvor den lagde til kaj for at laste ammunition og 2000 harpuner, og herefter blev hele skibets besætning mønstret til en bådrulle, således at alle kendte deres plads, dersom en evakuering af skibet skulle blive påkrævet.
Herfra gik turen nu til Southampton for at laste yderligere proviant og stores, samt mødes med hvalbådene, således at skibene kunne følges i samlet flok sydover.

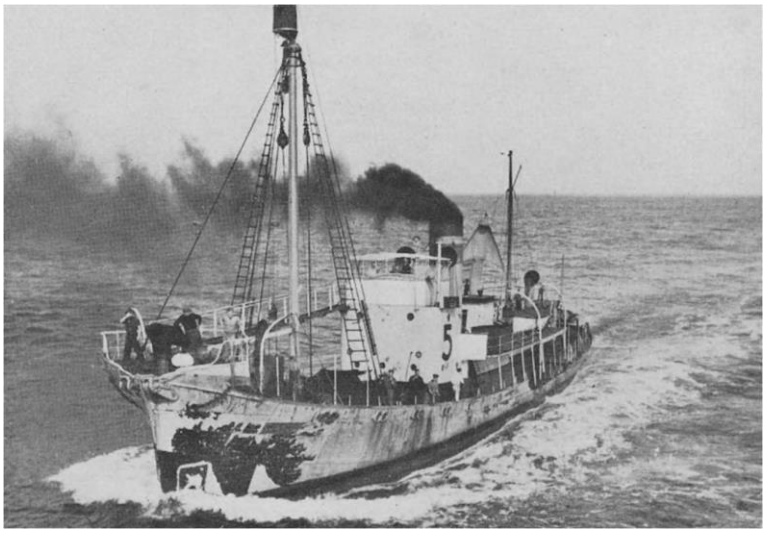


"Willem Barendsz" afsejler fra Amsterdam den 27. oktober 1946. (Foto: Coll. NSA-Vinke & Co)

På dette tidspunkt havde færingerne allerede haft så mange fælles oplevelser, at de var blevet rystet sammen og havde lært hinanden godt at kende, mere end hvad de gjorde i forvejen. Hele denne spændende færd kom derfor naturligt nok til at danne grobund for mange livslange venskaber.
En af dem som Mara blev særligt knyttet til hed Tórbjørn Joensen, der også stammede fra Tórshavn, hvor hans far Joen Jacob Joensen drev en skotøjsforretning i Vágsbotnur.

Tórbjørn var noget yngre end Mara og kun lige fyldt 20 år, da han kom med på denne færd. Alligevel var han ganske erfaren når det kom til hvalfangst, idet han hjemme på Færøerne havde arbejdet ombord på hvalbåden "Heykur". Sin unge alder til trods, havde han også sejlet med andre skibe, og var blandt dem var forhyret ombord på "Tjaldur", da den løb på Mjóanes og sank.
Senere i livet, når Tórbjørn og Mara mødtes, var det ikke svært at lokke dem til at fortælle om deres tid sammen på hvalfangst. Begge var gode fortællere, der om "Willem Barendsz" begejstret berettede:
Hvalkogeren var et kæmpe foretagende, nærmest en helt flydende by. Under slagtedækket var der, foruden maskinrummene, en hel fabrik til forarbejdning af de parterede hvaler.
Ombord var der også, foruden kabyssen, et bageri, en frisørsalon, flere laboratorier, en avis, et hospital og en butik, hvor vi kunne købe dagligdags fornødenheder. Hospitalet var bemandet med en læge og en sygepasser og på avisredaktionen arbejdede der en journalist og en fotograf. Foruden at fremstille skibets avis, udgav de også senere en bog om hele ekspeditionen. Avisen der udkom med regelmæssige mellemrum var skrevet på hollandsk, men normalt også med et afsnit på norsk, således at både nordmændene og vi færinger også kunne følge lidt med i, hvad der skete ude i verden.
I avisen stod der løst og fast om hvad der skete på selve ekspeditionen, og nyhederne udefra fik redaktionen fra skibets telegrafist.
Åndeligheden var der også tænkt på, da der ombord også var forhyret en hollandsk præst. Vi havde to flyvemaskiner med, der, når vingerne var foldet sammen, var parkeret i en hangar over "slipwayen" ude agter. De skulle bruges til at rekognoscere i Sydhavet og guide jagerne derhen, hvor hvalerne befandt sig. Med ombord til at flyve disse maskiner, var der naturligvis både piloter og observatører. For at det ikke skal være løgn, havde vi såmænd også en meteorolog med på togtet.

Da "Willem Barendsz" ankom til Southampton for at få den sidste stores og proviant ombord, lå der allerede flere hvalbåde klar til at følge den, på den lange rejse sydover. Andre af hvalbådene var dog på dette tidspunkt allerede ankommet til Cape Town.
I Southampton blev der mulighed for at få landlov, inden det lange togt kom til at udelukke den slags fornøjelser. Til dem der havde lyst til at gå i land, blev der udbetalt 1½ pund, hvilket der var mange der benyttede sig af. Det har utvivlsomt gået lystigt for sig på byens pubber, for morgenen efter aftenens landlov manglede der 16 mand, der slet ikke havde været ombord om natten.
Men til sidst blev man også færdig med gøremålene i Southampton, og "Willem Barendsz" kunne så, den 3. november 1946, endelig påbegynde sin lange rejse til Sydafrika.
For at læseren kan få en fornemmelse af, hvad en sådan ekspedition krævede for blot at bespise mandskabet, nævnes her nogle eksempler på hvad lageret af proviant bl.a. omfattede. Ombord ved afsejlingen var der således 60.000 kilo kartofler; 40.000 kilo kød; 30.000 kilo mel; 22.000 kilo grøntsager og 10.000 kilo sukker.
Inden afsejlingen var færingerne blevet fordelt imellem hvalkogeren og hvalbådene, alt efter deres uddannelse og erfaring. Alle hvalbådene var navngivet efter forskellige familiemedlemmer i foretagendet Vinke & Co, og derudover udstyret med et nummer.
Tórbjørn Joensen kom med hvalbåden AM-1, der hed "Gerrit W. Vinke" og Mara kom med hvalbåden AM-5, der hed "Johanna W. Vinke".
Da "Willem Barendsz" kun kunne skyde en fart på 10 knob, kom turen sydover til at foregå i et stille og roligt tempo. Hvalbådene, der også blev kaldt for "jagere", kunne ganske vist opnå en fart på mellem 14 og 16 knob, men da skibene skulle sejle i konvoj, måtte de altså affinde sig med denne hastighed.
En uge efter afsejlingen fra England, fik man de Kanariske Øer i sigte. Udover det daglige arbejde ombord på hvalkogeren, var der også tænkt på adspredelser for mandskabet, når de havde frivagt. Undervejs på turen blev der bl.a. arrangeret boksekampe og konkurrencer i tovtrækning mellem færingerne og hollænderne. På lørdage var der mulighed for at se film eller lysbilleder i en af messerne.



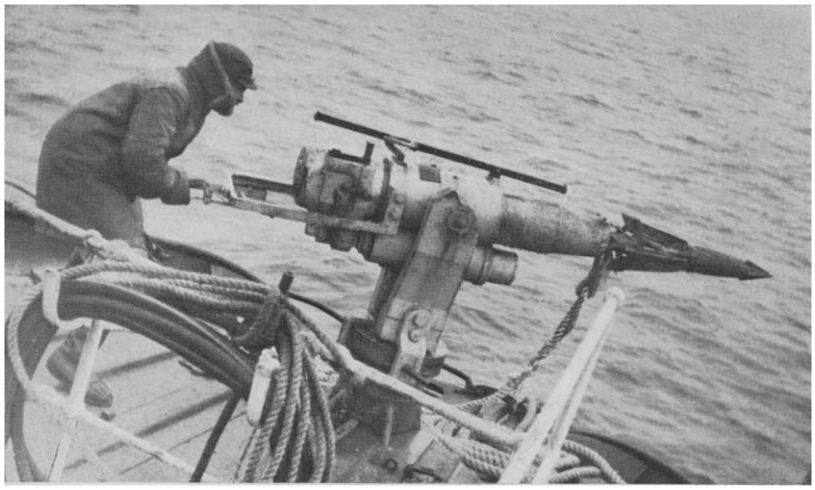
s/s "Johanna W. Vinke" på 319 bruttotons bygget i 1929 i Middlesbrough. (Foto: Hannes de Boer)
Jageren ses her under milde himmelstrøg nær de Kanariske Øer. Det er Mara der står på fordækket med bar overkrop.

Disse fornøjelser kom dog ikke Mara og Tórbjørn til del, da de levede under mere beskedne forhold på hver sin jager.
En uge efter, at de Kanariske Øer var passeret, nåede man så Ækvator og ombord på "Willem Barentdsz" blev der, efter gammel skik til søs, holdt liniedåb i det finest tænkelige vejr. Udstyret med krone og scepter kom Kong Neptun og hans følge af mærkelige havvæsner ombord for, under megen morskab, at døbe alle dem, der ikke før havde været over linjen.
En måned efter afsejlingen fra Southampton ankom konvojen så til Cape Town den 2. december 1946. Mens alle jagerne i dagene derefter blev klargjort, fik skibenes besætninger på skift mulighed for at komme en tur i land og kigge nærmere på Sydafrikas smukke hovedstad. I Cape Town blev der også bragt en større mængde post ombord på skibene, og brevene var kærkomne hos søfolkene, der ikke havde hørt fra deres familier i lang tid. Ombord kom også nogle sydafrikanere, således at hele besætningen efterhånden var international, idet den nu talte både hollændere, frisere, nordmænd, færinger, sydafrikanere og nogle få svenskere og canadiere.

"Willem Barendsz" i Cape Town. Et af flyene er klar til at blive sat i vandet. (Foto: Hannes de Boer)

Inden afsejlingen til selve Sydhavet, var det planlagt, at flyvemaskinerne skulle sættes i søen og testes. Under en af disse prøveflyvninger den 7. december indtraf der en tragedie, da den ene flyvemaskine under en uheldig landing forulykkede og gik til bunds. Mandskabet blev reddet, men den ene af

flyverne var så medtaget, at han efterfølgende døde af sine kvæstelser, mens han var indlagt på hospitalet i Cape Town.
Dagen efter ulykken var stemningen ombord trykket. Flaget gik på halv stang og man samlede penge ind til en krans til den afdøde flyver. Den forulykkede flyvemaskine blev senere hævet og slæbt ind til Cape Town, hvor den blev repareret.
Samme dags aften, altså den 8. december, blev der så igen blæst til afgang, denne gang med fangstområdet i Sydhavet som den endelige destination.
I de efterfølgende dage mærkedes det tydeligt, at ekspeditionen nærmede sig Antarktis.
Temperaturen faldt drastisk og man begyndte at kunne se mindre isflager med enkelte pingviner, og i luften fugle som albatrosser og mallemukker. Den 15. december passeredes det første egentlige isbjerg.
På dækket af "Willem Barendsz" begyndte man at gøre sig klar til at modtage de hvaler, som det forventedes, at hvalbådene inden længe ville dukke op med.
Endelig den 17. december blev den første hval så harpuneret, netop af jageren AM-5 "Johanna W. Vinke", hvor Mara var ombord. Selvom fangsten blot var en finhval af beskeden størrelse, så var det ekspeditionens første, hvilket medførte en høj stemning ombord. Da hvalen senere var blevet trukket

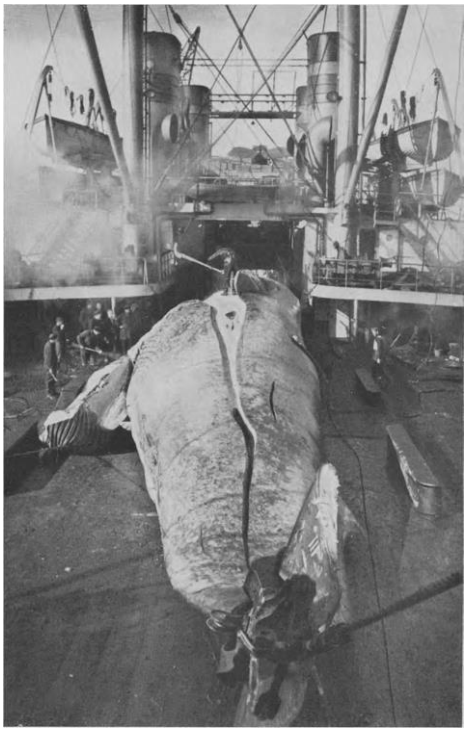


Skytten på AM-3 "Tommy W. Vinke" klar til at harpunere en hval.
(Foto: Hannes de Boor)

op på hvalkogerens slagtedæk, blev fangsten fejret ved, at kaptajnen udskænkede en snaps til hver mand.
Allerede næste dag begyndte det at gå slag i slag med at få hvaler ombord på kogeren, da jagerne nu kom slæbende med flere blåhvaler og en enkelt finhval.
Fra nu af og året ud, var der en god fangst af hvaler og der var nok at gøre på både hvalbådene og moderskibet.
På "Willem Barendsz" havde man indledningsvis lidt problemer med at få trankogeriet til at følge med, da kedlerne var nye og krævede lidt indregulering. Men efter de nødvendige justeringer kom anlægget til at køre tilfredsstillende og med kapacitet, der var mere end tilstrækkelig.
Postgangen til og fra ekspeditionens skibe var af gode grunde højst uregelmæssig, men netop juleaftensdag kom posten ombord på det helt rigtige tidspunkt. Det skete tidligt om morgenen, da to hvalbåde kom sejlende fra Cape Town, medbringende en stor mængde breve og julepakker til omdeling blandt ekspeditionens deltagere samme aften, efter at julemåltidet var blevet indtaget.
Nok blev julen fejret, men nogle ekstra fridage i højtiden kunne der ikke blive tale om, da der til stadighed blev fanget hvaler, der hurtigst muligt skulle forarbejdes.

Hvalkæber.
(Foto taget af J. P. Strijbos ombord på Willem Barendsz i 1947)

Ofte var det sådan, at mens en hval blev parteret, så lå der allerede flere andre langs siden af "Willem Barendsz", klar til at blive trukket ombord efterhånden som dækket blev ledigt. Derfor blev der ofte også arbejdet i flerholdsskift både dag og nat.
Med et slagtedæk der under parteringen af hvalerne var blodigt og smattet, og som bevægede sig i blæst og bølgegang, siger det sig selv, at "Willem Barendsz" var en farlig arbejdsplads.
Derfor var der jævnligt folk der kom til skade og måtte en tur ind på skibets hospital. Som oftest var det faldskader, når folk gled på dækket og forstuvede en ankel eller et håndled. Nogle kom dog også mere alvorligt til skade, når de skar sig på flænseredskaberne og fik større eller mindre snitsår. En blev udsat for et knæ der gik af led, og en anden fik knust sin ene fodryg, da et tungt stykke spæk røg af krogen på en wire og faldt ned over ham.
Men også på hvalbådene skete der uheld. Det værste her var nok, da maskinmesteren på hvalbåden AM-6 "Marthe W. Vinke" kom alvorligt til skade i maskinens omstyringsmekanisme. Det skete på en dag med blæsevejr og høj søgang, hvor han muligvis har fået overbalance og derved er kommet i klemme blandt maskinens bevægelige dele. Da han blev overført til hvalkogerens hospital, var han bevidstløs og blødte slemt ud af ørerne. Man må huske på, at datidens dampmaskiner var åbne, hvorfor maskinmestrene hele tiden måtte være agtpågivende under deres arbejde tæt på de kværnende plejlstænger. (Se billedet på side 25).
Efterhånden som ekspeditionen langsomt bevægede sig længere sydpå, blev det koldere og farvandet mere isfyldt. Men på dage med stille vejr og solskin, kunne sceneriet omkring skibene, med drivende isbjerge og et rigt fugleliv, være betagende.
For helt at forstå, hvad det var disse hvalfangere egentlig havde imellem hænderne, når de bearbejdede en blåhval af gennemsnitlig størrelse, er det her nødvendigt med nogle fakta og nøgletal på verdens største og tungeste dyr.
Alene længden på en sådan hval lå typisk på omkring knapt 30 meter, og vægten androg ikke mindre end 140.000 kg.
Kæbebenene var næsten 7 meter lange, og blev de sat på højkant, ville en fuldvoksen elefant kunne gå under. Tungen alene vejede mere end 3000 kg og rygraden ikke mindre end 10.000 kg.
Mængden af blod i et sådant kæmpevæsen var på 8000 liter, der blev pumpet rundt af et hjerte med en vægt på mere end 600 kg.



Parteringen påbegyndes.
Bemærk størrelsesforholdet mellem hval og mennesker. (Foto: Hannes de Boor)

Udover blåhvaler, fangede man også finhvaler. Der blev dog ikke fanget helt så mange af disse, og da en finhval "kun" er verdens næststørste dyr, blev det samlede udbytte af disse ikke så omfattende, som udbyttet af blåhvalerne.
Midt i januar 1947 blev den første kaskelothval så harpuneret, men da man i alt kun fangede 15 af disse, og da de er noget mindre end både blåhvaler og finhvaler, var fangsten af denne art kun at betragte som en sidegevinst.
Den udvundne olie fra de mange hvaler, begyndte nu at fylde så meget i tankene på "Willem Barendsz", at den efterhånden måtte overføres til et andet skib.
Da både "Willem Barendsz" og jagerne jævnligt havde brug for at bunkre dieselolie i søen, benyttede man derfor det tankskib der bragte brændselsolien, til bagefter at modtage hvalolien.
En gang i januar 1947 og to gange i februar, ankom tankskibet "Nacella" så for både at levere og modtage olie, samt overføre post og stores. Ved samme lejlighed fik de hvalfangere, der havde fået længerevarende arbejdsskader, mulighed for at afmønstre og blive erstattet af nyt mandskab.
Det var ikke små mængder hvalolie der blev leveret. Alene i februar modtog "Nacella" næsten 9000 tons hvalolie. Hele operationen omkring levering og modtagelse af olie tog ofte et par døgn, fordi "Nacellas" tanke skulle renses grundigt, inden de blev fyldt med tran.

m/t "Nacella" på 12196 tons dødvægt, bygget i 1943. (Foto: Ukendt ophavsret)

Det kan lyde lidt usmageligt, men da "Nacella" ikke kunne ligge klods op ad "Willem Barendsz" mens alt dette stod på, brugte man derfor nogle døde hvaler, som fendere mellem skibene.
De fleste af færingerne arbejdede togtet igennem der hvor de først var blevet placeret, men Mara var en af de få, der kom til at arbejde på både en jager og på kogeren. I slutningen af februar 1947 skete der nemlig det, at AM-5 "Johanna W. Vinke" fik maskinhavari og udgik af tjeneste. Kort efter kom den på slæb efter "Nacella" tilbage til Cape Town. Mandskabet fra den havarerede jager blev i den forbindelse overført til "Willem Barendsz", for så at gøre nytte der.
Senere i livet fortalte Mara om forskellen mellem arbejdet ombord på jageren og hvalkogeren:
Jeg var glad for at være på "Johanna W. Vinke", hvor vi matroser altid var på vagt sammen to og to. Når den ene stod til rors, holdt den anden udkig efter sprøjtet fra hvalernes udåndinger oppe fra "Kragereden", som tønden i formasten blev kaldt. Med jævne mellemrum skiftede vi så. Man må huske på, at selvom vi var midt i den antarktiske sommer, så var det alligevel bidende koldt. Temperaturen lå ofte på en halv snes minusgrader. Blæste det så også, blev man hurtigt kold helt ind til benene oppe i den åbne udkigstønde, også selvom man var klædt varmt på. Da det var lyst næsten døgnet rundt, blev der derfor jagtet hvaler i størstedelen af døgnets timer. Gik jagten på en hval gik ind mens vi havde frivagt for at sove, måtte vi alligevel tørne til for at kvajle linen op i lasten, når hvalen blev hevet hjem. De døde hvaler blev pumpet op med luft og forsynet med et flag på en lang stang, så de kunne holde sig flydende og findes igen, når de senere skulle bugseres hen til hvalkogeren. På kogeren var arbejdet helt anderledes. Det var snavset og mere fysisk krævende, når hvalerne skulle skæres op og de store stykker af kød og spæk derefter trækkes hen til kogehullerne.
Her var der også en del arbejde ved spillene, når hvalerne skulle hales ombord, eller der skulle flyttes rundt på de udskårne dele. Men her var vi flere færinger der arbejdede sammen, og vi havde et godt sammenhold.

Syv færinger på række på kogerens slagtedæk. (Privat foto)
T.v. ses Martin Tórgarð, dernæst Johan við Stein, der havde øgenavnet "Pollux" og som kom til skade.
Midtfor ses Mara og t.h. for ham Richard Nybo, en bror til Hans, som Ellen havde arbejdet sammen med.

Og der er ingen tvivl om, at de ekstra hænder der blev tilovers fra "Johanna W. Vinke", var en kærkommen hjælp ombord på "Willem Barendsz", da fangsten af hvaler omkring dette tidspunkt var på sit højeste.
Selvom arbejdet var farligt og folk ofte kom til skade, så slap Mara uden at få skavanker. Men netop i marts, var der mange dage med dårligt vejr i form af blæst og bidende frost. Så var det hårde arbejde på slagtedækket ikke for tøsedrenge, og krævede en god fysik.
Af samme grund var kosten ombord derfor både rigelig og alsidig. Som en ekstra garanti for et godt helbred, blev det af mændene ombord krævet, at de hver morgen indtog et mål levertran. Det var for at få de ekstra vitaminer som denne nektar giver, da den er rig på både vitamin A, D, og E, samt jod, fosfor og omega 3 fedtsyrer. Trods det at Mara ikke brød sig meget om denne drik, så overførte han

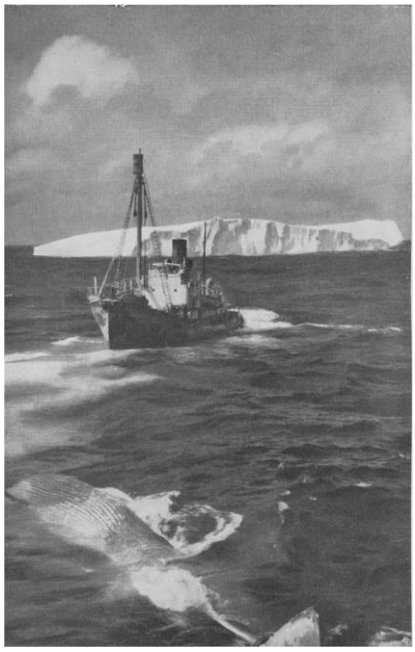
Et stykke hval trækkes ned i kogehullet. (Foto: R.B. Robertson)

senere den samme vane til sine børn, omend de kun fik en spiseskefuld om dagen, hvilket de absolut heller ikke brød sig om.
Selvom Mara ikke blev ramt af sygdom eller arbejdsskader, så oplevede han først i marts dog alligevel noget mærkeligt. I nogle dage følte han sig underligt tilpas, rastløs og med uro i kroppen.
Måske er det mere mellem himmel og jord end som så, for netop den 5. marts fødte hustruen Ellen deres første barn, som blev en søn. Men fødslen var streng og hjemme i Svendborg bekymrede man sig om, hvorvidt det hele ville gå som det skulle. Men både mor og søn klarede heldigvis skærene.
Det kunne Mara ikke vide noget om, da der først efter fødslen blev afsendt et telegram med den glædelige nyhed. Men telegrammet strandede i Cape Town, og Mara fik det først nogen tid senere.
Den 17. marts toppede produktionen af hvalolie, da der den dag blev fremstillet ikke mindre end 1296 tønder olie, hver med et indhold på 170 kg, altså alt i alt mere end 220.000 kg.
Opgørelsen for hele togtet indtil samme dato var på svimlende 59.586 tønder, udvundet fra 637 hvaler, en samlet mængde tranolie på i alt et godt stykke over 10 millioner kg.
De mange hvaler der hele tiden blev bragt hen til "Willem Barendsz", betød at der blev arbejdet både dag og nat. Midt i denne travlhed kom så en af Maras kammerater, Johan við Stein, med øgenavnet "Pollux", til skade. Det skete da kloen til at hale hvalerne ombord med, ramte ham i begge ben, hvorved han faldt om på dækket med læderede knæ. Heldigvis fik han den rigtige behandling af skibslægen og kom senere på benene igen. Men "Pollux" var uden tvivl også en hårdfør mand, der hjemme i Tórshavn var kendt som en habil bokser. Han havde også deltaget i boksekampene på "Willem Barendsz", hvor han gjorde en god figur.

Mara i fuld gang ved et af spillene. (Privat foto)

Mara som nr. 3 fra venstre sammen med nogle af sine landsmænd. (Privat foto)
Som nr. 2 fra venstre ses Bjarki Skaale også fra Havn. Han var spækskærer og kom også til skade.

Hele marts blev en meget travl måned, hvor der ofte også blev arbejdet om natten i snebyger og hård frost. Når dækket så skulle spules efter arbejdet, var vandet i rørene frosset til is, der først måtte tøs op. Men nu nærmede togtet sig sin afslutning, og den 7. april blev der arbejdet igennem, for at få de sidste hvaler af vejen. Derefter brugte man det meste af den næste dag på at gøre skibet rent, samtidig med at jagerne bunkrede den dieselolie, de skulle bruge til hjemrejsen.



En jager har afleveret sit bytte, og bakker fri af kogeren.
(Foto: Hannes de Boor)

Netop som hjemrejsen skulle påbegyndes indløb der et telegram hvori der stod, at der var givet tilladelse til, at der kunne fanges hvaler i yderligere 10 dage, dersom der var stemning for det. Kaptajnen indkaldte derfor mandskabet, for at spørge dem, om det havde deres interesse. Men da ti dages ekstra arbejde ikke ville give ret meget mere i hyre, og da folkene nu var opsat på at komme hjem, blev der enstemmigt sagt nej. Ikke at forglemme, så nærmede den antarktiske vinter sig nu også med foruroligende hast, og det var slut med de lange lyse dage. Skipperne på alle jagerne, undtagen en, ville

derimod gerne fortsætte jagten, men måtte affinde sig med den beslutning mandskabet ombord på "Willem Barendsz" havde taget.
Rejsen til Cape Town blev brugt på at gøre skibene rene, både udvendigt på dækket og indvendigt i kamrene. Den 15. april blev det meste af arbejdet dog indstillet, da det blev et forfærdeligt uvejr, med stærk blæst og høj søgang.
"Willem Barendsz" rullede så voldsomt, at porcelænet i messerne røg på dørken og blev smadret.
Nede i fabrikken gik det også galt, for her væltede en hel stabel mursten (formentlig ildfaste sten til kedlerne) og flere tønder med olie væltede, da deres surringer sprang. Herved blev to hollændere skadet

Mara (t.h.) og en landsmand får sig en pibe tobak foran "slipwayen".
I lyset over åbningen agter anes silhuetterne af flyvemaskinerne i deres hangar. (Privat foto)

og måtte på hospitalet. Men også højere oppe i skibet gik det galt da flere faldt, hvorved en brækkede næsen og en anden sin ene arm. Flere slog deres ben alvorligt, heriblandt Maras gode ven Bjarki Skaale fra Havn.
Men efterhånden lagde vinden sig og efter en halv snes dage ankom "Willem Barendsz", og jagerne så igen til Cape Town på datoen den 19. april. Da jagerne skulle blive i Sydafrika, blev mandskabet fra disse overført til "Willem Barendsz", der skulle have alle søfolkene med tilbage til Amsterdam.
Den endelige opgørelse over de indfangede hvaler og den producerede mængde olie i tiden fra den 17. december 1946 og til den 8. april 1947 var imponerende og kom til at se således ud:
401 blåhvaler, 354 finhvaler og 15 kaskelothvaler, altså i alt 770 hvaler. Hertil kom 9 anskudte og døde hvaler, der aldrig kom ombord på "Willem Barendsz", fordi de i uvejr rev sig løs fra deres fortøjninger og forsvandt i mørke og snebyger. Det helt korrekte antal dræbte hvaler var derfor 779.
Den samlede produktion af hvalolie kom til at ligge på 80.000 tønder, svarende til ikke mindre end 13.600 tons.
Da afsejlingen fra Cape Town først var planlagt til at finde sted den 23. april, blev der først givet landlov. På skift fik færingerne så igen mulighed for at komme en tur i land og slappe lidt af ovenpå anstrengelserne. Det blev dog ikke alle færingerne der kom tilbage til Holland med "Willem Barendsz", da der ved afsejlingen manglede to, der derfor blev agterudsejlet og måtte finde hjem på anden måde.
Den lange rejse op igennem Atlanten forløb på bedste vis, og blev kun afbrudt af et kort ophold i Las Palmas på de Kanariske Øer.
På den lange rejse hjemover kunne Mara igen nyde samværet med sin gode ven Tórbjørn Joensen, efter at de mere eller mindre havde arbejdet adskilt, siden de sejlede fra Southampton.
Da Tórbjørn var ganske musikalsk og dygtig til at håndtere en harmonika, og Mara ferm til at spille mundharpe, satte de sig ofte sammen på frivagten og spillede et par melodier for deres kammerater.

Knapt en måned efter afsejlingen fra Sydafrika kunne "Willem Barendsz" så igen sejle ind i sluserne ved Ijmuiden den 21. maj 1947, hvor tusindvis af mennesker stod klar til at byde den velkommen hjem. På den sidste del af rejsen ind til Amsterdam blev den også ledsaget af mange mindre både, samt en stor færge fuld af mennesker og et hornorkester, der spillede lige til der var lagt til kaj. På færingerne virkede det nærmest som om denne dag var en hollandsk nationaldag.
De mange hollandske besætningsmedlemmer afmønstrede hurtigst muligt, for at skynde sig ned på kajen til deres familie og venner, som stod og tog imod dem. Færingerne fik derimod ordre til at blive ombord, og måtte først komme i land næste dag, i forbindelse med selve afrejsen fra Holland.

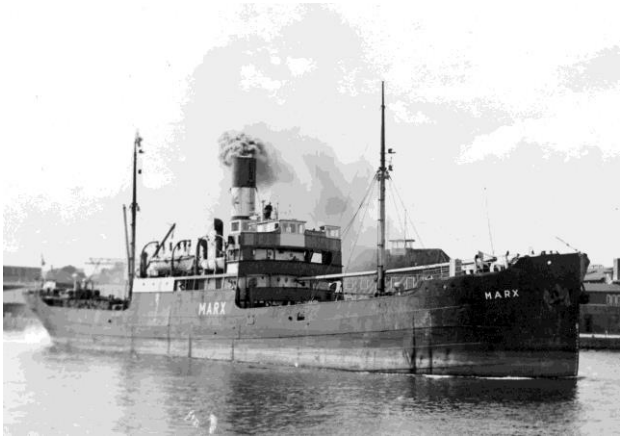
Ved hjemkomsten til Holland var interessen for "Willem Barendsz" mindst lige så stor, som da den afsejlede.
(Foto: Ukendt ophavsret)

Det var der imidlertid tre færinger der blæste højt og flot på. Om aftenen, da roen havde sænket sig over skibet, sneg de sig, i et ubevogtet øjeblik, fra borde for at se lidt på Amsterdams natteliv. Og igen gik det som i Cape Town, da en af dem "glemte" at komme tilbage til skibet, hvorved han mistede muligheden for at rejse hjem sammen med sine kammerater.
Togturen op igennem Tyskland, der stadig lå i ruiner, gav Mara mindelser om sin bedrøvelige rejse hjem fra Bremen nogle få år tidligere. Noget af det der sprang færingerne mest i øjnene var, udover de udbombede huse og fabrikker i det krigshærgede land, at man mest så kvinder og børn, næsten ingen mænd.
Tilbage i Danmark steg Mara af toget i Odense, så han kunne tage til Svendborg og blive genforenet med Ellen og se sin lille søn, der kom til at hedde Hans Thormod.
De øvrige færinger fortsatte rejsen til København, hvor de fik mulighed for at se lidt på byen, inden de, en uges tid senere, kom hjem med det "Tjaldur", der var blevet købt og indsat som erstatning for det der var forlist året forinden.
Den 3. juni 1947 anløb "Tjaldur" så Tórshavn med holdet af færøske hvalfangere, der omsider igen kunne sætte foden på færøsk jord, hvor de blev mødt af en større mængde mennesker, der var kommet ned på kajen for at modtage dem.
Tórbjørn Joensen rejste siden til Danmark, hvor han uddannede sig til radiotelegrafist, blev dansk gift og fik børn. Som telegrafist arbejdede han både i Grønland, og hos rederiet D.F.D.S. i fart på bl.a. England og Sydamerika.
Som nævnt var Tórbjørn musikalsk og havde et godt gehør, hvilket uden tvivl også var en fordel i arbejdet som telegrafist. Da han også havde sprogøre, endte det med, at han siden fik en karriere indenfor efterretningsvæsnet, hvor han tog en sproguddannelse i både russisk og polsk. Det foregik i Danmark, men også i Washington, hvor han, som et led i uddannelsen, gik på sprogskole i 10 måneder.

De fleste af årene var Tórbjørn ansat i politiets efterretningstjeneste, men i en periode under den ”kolde krig” arbejdede han også i forsvarets efterretningstjeneste.
Desværre havde Tórbjørn ikke mulighed for at fortælle om dette spændende arbejde, da han var underlagt den strengeste tavshedspligt omkring, hvad han foretog sig på sit job. Men fortælle om sine oplevelser i Sydhavet det kunne han. Hvilket han gjorde i en grad, så han senere i livet vandt en 3. præmie i en skrivekonkurrence.
Da Tórbjørn og hans familie senere bosatte sig i Ballerup, skabte det mulighed for at han og Mara ofte kunne mødes og pleje deres venskab.
Hvad ”Willem Barendsz” angik, så tjente den som hollandsk hvalkoger under dette navn frem til 1955, hvor den blev erstattet af en ny, der var langt større og mere effektiv. Den første "Willem Barendsz" blev herefter omdøbt til "Bloemendael", og fortsatte i hollandsk tjeneste frem til 1960, hvor den blev solgt til den japanske hvalfangstindustri. Den blev ophugget i 1966.

Igen på langfart, nu som familiefar.

I Svendborg havde Ellen skaffet sig en lille loftslejlighed tæt ved hvor hendes forældre boede. Den kom nu i flere år til at danne ramme om et blomstrende familieliv, der dog i tide og utide blev ”afbrudt” fordi Mara igen måtte af sted på langfart for at tjene til både familiens forsørgelse, og den resterende gæld til staten fra de "ventepenge" han havde modtaget under krigen.
Senere i 1947 kom han således igen tilbage til den danske handelsflåde, da han påmønstrede damperen s/s "Marx".
Det blev en udmønstring der gav mindelser om tidligere sejladser under kummerlige forhold, da "Marx" tilhørte rederiet D/S "Progress" med det noget tvivlsomme rygte. Og forholdene ombord på "Marx" var bestemt ikke bedre end dem Mara huskede fra sin tid på "Absalon" og "Margrete" fra samme rederi.
"Marx" var nedslidt da den havde været borte under hele krigen, hvor den havde sejlet i allieret tjeneste og bl.a. deltaget i invasionen i Normandiet. Her havde den sejlet soldater, krigsmateriel og ammunition til den kyst, der blev berømt under navnet "Omaha Beach".
"Marx" blev dog tilbageleveret til Danmark i 1945, hvor den kom i nordeuropæisk fart og bl.a. sejlede med kul. Men udover at transportere kul, havde "Marx" også et stort egetforbrug af kul, da den var en rigtig gammeldags "kulbrænder".
Når Mara siden så tilbage, var det værste han huskede fra dette skib den tid, hvor han måtte træde til som kullemper, fordi en sådan var blevet agterudsejlet. Dette job var, sammen med tjansen som



s/s "Marx" på 1930 tons dødvægt, bygget i 1924 til D/S "Progress"
(Foto: Museet for Søfart)

fyrbøder, blandt de mest utaknemmelige ombord, og for helt at forstå hvor benhårdt og opslidende det var, er det nødvendigt med en forklaring af arbejdsforholdene.
I kulfyrede dampskibe som "Marx" lå kulbeholdningen i bunkersrum, som man kaldte kulkasser. Det var rum der lå mellem skibssiden og et langskibsskod, der vendte ind mod maskinrummet på den anden side. Så havde man en tværbunker foran fyrdørken gående på tværs i hele skibets bredde, afgrænset mod lastrummet ved et stålskod. De skodder, der dannede den indvendige begrænsning af kulkasserne mod fyrdørken, var forsynede med åbninger, der kunne lukkes med lodret ophængte skydelåger.
Ved en rejses begyndelse kunne kullene så selv falde ned på fyrdørken, når skydelågerne blev åbnet. Nede på fyrdørken blev kullene slået i mindre stykker med en kulhammer, inden de blev skovlet på fyrene.
Senere var det nødvendigt at lempe inde i kulkasserne. Dette arbejde i et kultilstøvet, uventileret og dårligt oplyst rum blev udført af kullemperen. Det var ikke noget behageligt arbejde og slet ikke i dårligt vejr og for folk med tilbøjelighed til klaustrofobi.
I sin socialrealistiske roman "Skibet går videre" beskriver den berømte norske forfatter Nordahl Grieg kullemperens udmarvende og monotone arbejde, da han lader sit "alter ego" i skikkelse af den unge Benjamin fortælle:
En tung umådelig varme begynder at svømme om Benjamin, da han sammen med "Lille Bekhardt" går ned ad lejderen. Hans hænder glider forsigtigt langs det oliefedtede gelænder. Luften bliver varmere og varmere, efterhånden som han synker ned i dybet, til slut lukker et tusindfavnet hav af hede sig over ham og trykker med et blødt, forfærdeligt pres mod hans skulder. Han har nået bunden, han står nede på dørken.
"Hvorfor satan kom I ikke noget før?" skriger et sortstribet svedende ansigt mod dem, "vi er ved at styrte sammen!"
"Det var ham Gustav, "svarer Lille Bekhardt. " Hva´ faén skulle jeg gøre?"
Men de andre hører ikke på ham. De vakler hen mod lejderen og begynder at stige op mod hvilen, mod otte timers frist til næste vagt.
"Nu må du rappe dig lidt i kulrummet," siger Lille Bekhardt, "Her er en lygte. Vorherre i skuret, her er jo ingen kul! Skynd dig!"
Benjamin tager en lygte med åben, hvislende flamme og famler sig op i kulrummet. Et bundløst mørke strømmer mod hans pupiller med en lådden berøring, og kulstøvet flimrer med et næsten hørligt sus gennem den ophedede luft. Men efterhånden bliver der en slags perspektiv i natten, en række af støtter strækker sig op, en kuldynge rejser sig i det fjerne.

Mara som kullemper. Tatoveringerne på armene fik han allerede lavet som helt ung.
Ved siden af ham er fyrbøderen let genkendelig med sin svedeklud om halsen. Bemærk skibskatten.
(Privat foto)

Den lange rejse har tæret på kullene, hver dag har ædt sig et stykke indad, og nu ligger de langt borte.
En trillebør og en skovl viser, hvor den anden kullemper holdt op.
Benjamin begynder at smide kul op i vognen. De falder mod jernet med en hård, buldrende lyd, som virker besynderlig i den sløve atmosfære, hvor ingenting mere synes at ske. Han kaster skovlen og griber fat i trillebøren. Den er vanskelig at styre, men han tager sigte på det lille, lysende hul ned til dørken og løber mod det.
"Du må skynde dig meget mere!" skriger Lille Bekhardts stemme op til ham.
Benjamin løber tilbage med den tomme vogn. Sveden siler ned over ham, bukserne klæber fast til lårene, og kulstøvet svirrer sig ind overalt.
En ny bør bliver fyldt og tømt, to, tre, fire .....
"Skynd dig!" råber Lille Bekhardt hver gang - og Benjamin springer. Han mærker, hvordan kræfterne langsomt bliver suget ud af hans legeme af den dunkle hede omkring ham. Ryggen begynder at smerte, armene bliver så spinkle og afmægtige, et frygteligt pres borer sig mod hans tindinger. Han griber igen trillebøren og løber med stift, sænket hoved fremad, som et såret dyr.
"Skynd dig!" råber Lille Bekhardt.
Benjamin stønner tungt. Så springer han tilbage, bøjer sig ned efter skovlen og fylder vognen igen. Han retter sig op, griber fat i dens arme og løber frem.
Pludselig mærker han, at trillebøren får overbalance, han presser alle sine kræfter imod, et frygteligt sekund står alt og vakler, så styrter vognen ned på siden og smælder mod dækket.
En sløv fortvivlelse synker ned over ham, han står blot og stirrer på kulbunken ved sine fødder. Så vakler han tilbage efter skovlen, retter vognen op og fylder den igen.

Mara blev ikke så lidt glad, da man efter nogen tid igen fik forhyret en ny kullemper, så han atter kunne komme tilbage til arbejdet oppe på dækket i dagslys og med frisk luft omkring sig.

Et bjerg af kul ombord på s/s "Marx". (Privat foto)

Men tiden for dampskibe af den gammeldags type som "Marx", var så småt ved at rinde ud nu hvor man stod på tærsklen til det årti, hvor dieselmotoren for alvor tog over fra dampmaskinen som fremdrivningsmiddel.
"Marx" var dog en sejlivet damper, der først mødte sin skæbne, da den under græsk flag i 1963 grundstødte på nogle klipper nord for Brest, hvorved den blev slået til vrag og tre mand omkom.
Da Mara afmønstrede "Marx" senere i 1947 og havde været en tid hjemme i Svendborg hos familien, kom han dog atter med et dampskib, men denne gang et hvor forholdene var betydeligt bedre end ombord på "Marx".

I begyndelsen af 1948 påmønstrede han nemlig s/s "Laura Dan", der tilhørte rederiet "J. Lauritzen", der var kendt som et foregangsforetagende, når det kom til at gøre forholdende for skibenes besætninger så tålelige som muligt.

s/s "Laura Dan" på 2440 tons dødvægt, bygget på Nakskov skibsværft i 1933. (Foto: Museet for søfart)

"Laura Dan" var, som så mange andre af rederiet J. Lauritzens skibe, en kølebåd der hovedsageligt sejlede med frugt. Under det meste af krigen havde den sejlet i allieret tjeneste, primært mellem USA, Grønland og England. Den kom først tilbage igen til Danmark i sommeren 1946, hvor den ankom til København med en last kryolit fra Grønland. Herefter kom den på værft og blev af flere omgange ombygget, hvorved den bl.a. fik oliefyrede kedler, en lukket bro med moderne navigationsmidler, samt - ikke at forglemme - ændret sin aptering, således at dæks-og fyrbøderbesætningen nu blev tilgodeset med 1 og 2-mands kamre.

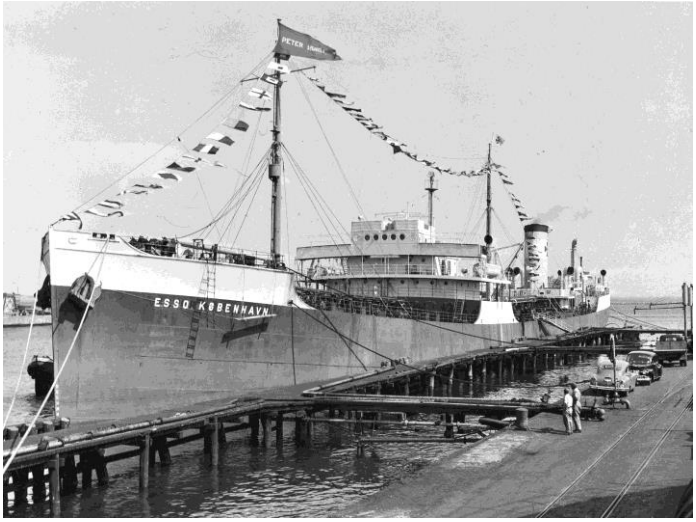
Mara mellem to kammerater fra "Laura Dan". Iført sixpence og tweedjakke er han klar til landlov. (Privat foto)

Med "Laura Dan" kom Mara nu bl.a. til at sejle på Middelhavet, hvor han var med på en rejse til Palæstina for at hente appelsiner. Og da skibet afsejlede fra Palæstina var det på høje tid, da jødernes leder Ben-Gurion midt i maj 1948 proklamerede staten Israels oprettelse i selvsamme land, hvilket

udløste uafhængighedskrigen. Som bekendt skabte det stor uro i området, en uro der desværre stadig hersker her mere end halvfjerds år senere.
Hjemme i Svendborg var Ellen nu gravid med parrets andet barn, men Mara nåede denne gang hjem i tide før fødslen og var derfor til stede, da datteren Borghild blev født den 9. juli 1948.

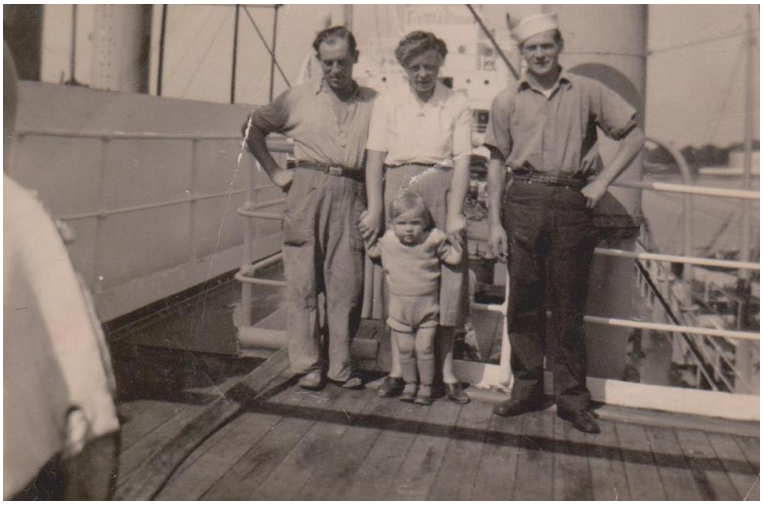
Til Caribien med Danmarks største tankskib.

Men snart gik det løs igen, da Mara senere i 1948 påmønstrede tankskibet "Esso København" tilhørende rederiet D.D.P.A. ("Det Danske Petroleums Aktieselskab").
m/t "Esso København" var på det tidspunkt Danmarks største tankskib, og blev sidenhen lidt af en legende i søfartskredse.
Tankeren havde en dødvægtstonnage på 17.586 tons, og var bygget på et værft ved Hebburn-on-Tyne tæt ved Newcastle i 1930. Skibet var dobbeltskruet med to Krupp 4-takts dieselmotorer på tilsammen 5.300 hk., der kunne give det en fart på godt og vel 12 knob. Skibet blev søsat under navnet "Peter Hurll" og kom under krigen til at sejle for "Panama Transport Company", hvor det, med delvis dansk besætning, fragtede olie fra Sydamerika og Caribien til Nordamerika. Da tyskerne på et tidspunkt udvidede ubådskrigen til også at dække Caribien og de amerikanske kyster, var denne fart absolut ikke nogen feriesejlads.
Efter krigen kom tankeren tilbage til sin oprindelige ejer, et tysk datterselskab hørende under det amerikanske rederi Standard Oil Company. Men allerede i marts 1948 blev "Peter Hurll" så solgt til Danmark og sejlet hjem fra Aruba af en dansk besætning med kaptajn Hans K. Groth som fører.
Senere på sommeren samme år påmønstrede Mara så "Esso København", et skib som han kom til at sejle med ad flere omgange helt op i begyndelsen af tresserne.
Og for søfolkene var der rift om at få en hyre ombord på tankeren, da den var meget velbygget og præget af engelsk skibsbygnings høje stade.
På mange måder var "Esso København" et skib der var forud for sin tid. Som noget ganske nyt på det tidspunkt var tankeren, af hensyn til brandsikkerheden ombord, udstyret med CO2 slukning til alle lasttanke, dersom en ildebrand skulle opstå.
Da skibet havde vandrørskedler med en stor dampkapacitet, kunne det også losses på forholdsvis kort tid, sammenlignet med andre af datidens store tankskibe.
Oprindeligt havde skibets to Krupp-motorer været saltvandskølede, hvad der gav mange reparationer på cylinderdæksler og foringer, men da de danske ejere snart ændrede systemerne til ferskvandskøling, kom maskineriet herefter til at fungere tilfredsstillende.
"Esso København" var i mange år et af Esso-flådens mest driftssikre skibe og konkurrencedygtigt lige til det sidste.
Tankeren sejlede også i en behagelig fart, ofte med anløb af de samme havne. Olien blev således hentet på steder som Aruba, Curaçao, Trinidad og Baton Rouge på Mississippifloden samt Fawley nær Southampton. Den blev så efterfølgende bragt til raffinaderier som "Prøvestenen" på Amager og "Avernakke" ved Nyborg.
Særligt den sidste plads var af interesse for de mange søfolk fra Sydfyn og Ærø, der ofte var forhyret ombord. Så fik de nemlig mulighed for at komme hjem på et kort besøg, eller familien kunne komme ombord på en hurtig visit.
En af Maras favoritpladser når der skulle lastes, var Trinidad, som han fandt meget eksotisk.
Her blev der lagt til i byen San Fernando, beliggende et halvt hundrede kilometer syd for hovedstaden



m/t "Esso København" fotograferet ved navneskiftet den 21. april 1948.
Malerstillingen hænger stadig på skibssiden, og den gamle navnestander ses endnu i formasten.
(Foto: Jørgen Wikkelsøs samling)

Port Of Spain, hvor der blev lastet asfaltprodukter udvundet fra den berømte "asfaltsø" med navnet "Pitch Lake". Denne sø menes at udgøre verdens største reservoir af asfalt og er en af grundende til, at Trinidad allerede tidligt blev et af de rigeste lande i Caribien.
Det behagelige klima, de smukke palmefyldte kyster, den gæstfrie befolkning og den inciterende calypsomusik var blandt årsagerne til, at besætningsmedlemmerne så frem til at få landlov, når "Esso København" anløb Trinidad.
Livet igennem var Mara mådeholdende når det kom til øl og spiritus, drak ikke dagligt, men nød det gerne ved særlige lejligheder, og sædvanligvis kun i rimelige mængder. Men ikke alle ombord havde det samme fornuftige forhold til de våde varer, og flere af skibsfællerne fik sig ofte en tår over tørsten, når først de kom i gang med at smage på Trinidads berømte rom af mærket "Old Oak", fremstillet af det lokale firma "Angostura".
Da klimaet altid var til sommertøj, hændte det nu og da, at et beruset besætningsmedlem sov branderten ud under åben himmel. Men det holdt man snart op med, da det rygtedes, at der var farlige slanger overalt på Trinidad, og at blot et enkelt slangebid kunne være dødeligt.
For de af skibets søfolk, der stadig var ugifte, var det mere populært at anløbe Curaçao end Trinidad. Curaçao var nemlig allerede dengang kendt for sine mange prostituerede, der falbød sig overalt på gader og i stræder. Faktisk havde problemet i årevis været så stort, at politikerne på Curaçao netop i 1948 besluttede sig for at dæmme op for disse problemer, ved at samle de erotiske aktiviteter på et enkelt sted. Man anlagde derfor det berømte kæmpebordel (nogle mener verdens største) "Campo Alegre", almindeligvis blot omtalt som "Campen", således at almindelige borgere og deres børn ikke længere konstant skulle udsættes for synet af de mange prostituerede, i selskab med berusede og elskovssyge søfolk.
Der var dog også sømænd ombord på "Esso København" der ikke levede så udsvævende et liv, når skibet lå i havn.
Mara huskede således tydeligt da en skibskammerat, under et havneophold i England, gik til vækkelsesmøde hos baptisten Billy Graham, der allerede dengang var berømt som en karismatisk prædikant. Ingen kunne vel på det tidspunkt forestille sig, at samme Billy Graham, der dengang var 30 år, ville blive næsten 100 år gammel (død 2018), rådgiver for flere amerikanske præsidenter, modtage adskillige udmærkelser og komme til at høre blandt de ti mest beundrede mennesker i det 20. århundrede.



På dækket af "Esso København" i 1948. (Privat foto)
Mara ses sammen med en kollega og hans kone, der har et godt tag i lille Hans Thormod.
Dengang kunne man stadig se søfolk iført den karakteristiske matroshue.

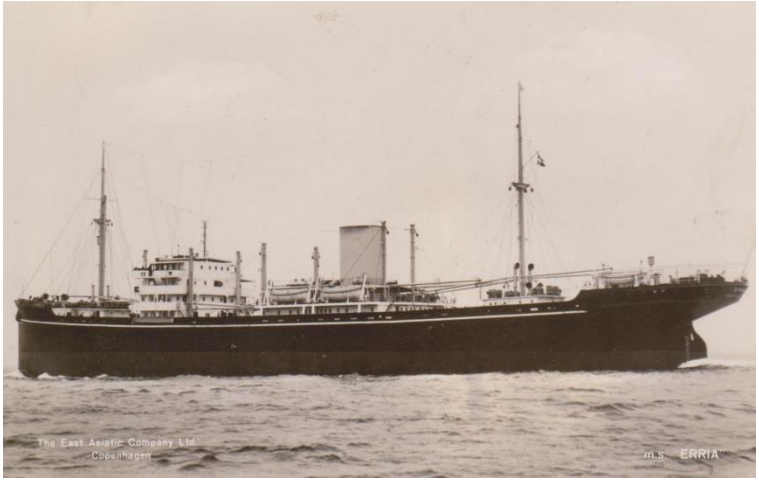
I 1952 skiftede "D.D.P.A." navn til "Dansk Esso" og tankeren fik nu firmaets berømte logo, kendt fra alverdens tankstationer og benzinstandere, malet på skorstenen.
Efter en del rejser med "Esso København" fordelt over flere udmønstringer, skiftede Mara i starten af halvtredserne til et nyt rederi.
Han var derfor afmønstret "Esso København" kort ført den, på en rejse fra Aruba til Nyborg, juledag 1953 blev ramt af en minesprængning under agterskibet. Det skete på vej ind for at ankre op nær Knudshoved, da lodsen blev overrasket af uventede strømforhold, hvorved skibet kom ud af kurs. Bortset fra en enkelt person, der kom lettere til skade mens han stod i messen og drak en øl, slap alle ombord uskadt. En maskinmester der var ombord da ulykken indtraf, og som Mara senere kom til at sejle sammen med på Storebæltsfærgerne, fortalte siden om hændelsen:
Da det første chok efter eksplosionen havde lagt sig, mødte vi et frygteligt syn, da vi kom ned i maskinrummet. Her lå alle de tunge dørkplader hulter til bulter imellem hinanden og fra lækager i både maskinrum og pumperum strømmede havvandet ind. Med hjælp fra Svitzers bugserbåde lykkedes det os at losse "Esso København" ved hjælp af dens egne cargopumper, dog forsynet med damp fra bugserbådene. Skibet blev dog tætnet og vi blev slæbt til Kiel for reparation. Efter et værftsophold på mere end fire måneder kom vi så igen i drift i løbet af 1954.

Som nævnt kom Mara senere igen til at sejle med "Esso København", hvorfor både Ellen og børnene fik et særligt forhold til dette skib, som blev besøgt i Nyborg når lejlighed bød sig.
Turen fra Svendborg til Nyborg foregik dengang med tog på den banestrækning der gik direkte mellem de to byer, men som nu for længst er nedlagt. Og det var en nem og bekvem transportform, da familien så kunne stå på toget ved det nærmeste trinbræt i Svendborg, og igen stige af på et trinbræt på Dyrehavevej i Nyborg, lige udenfor portene ind til raffinaderiets terminal på "Avernakke".
Og "Esso København" skulle vise sig at blive et ualmindeligt sejlivet skib, der stadig eksisterer og er i drift. Sådan i hvert fald til dels. Da skibet i 1963 blev solgt til ophugning i Odense, blev forskibet videresolgt til fabrikken "Nordisk Kabel & Tråd", der ombyggede det til en kabellægter ved navn "Henry P. Lading". Denne har siden gjort tjeneste i både europæiske og oversøiske farvande, og ligger, når den ikke er i brug, fast stationeret i Kalundborg.

Perioden 1953 til 1967.

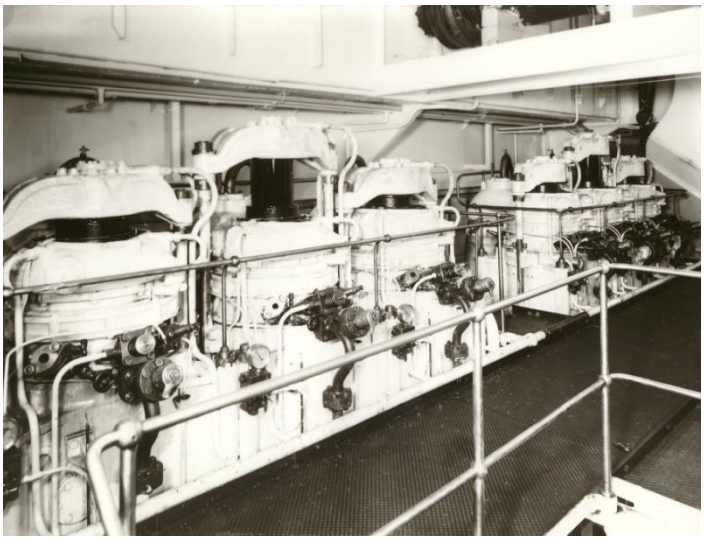
I september 1952 blev familien udvidet med endnu et medlem, da Ellen og Mara blev forældre til datteren Hjørdis. Et mere regelmæssigt samvær med sin kone og sine nu tre børn, har sikkert stået højt på Maras ønskeliste og han har sikkert gjort sig sine tanker om, hvorledes han kunne være noget mere hjemme ved familien. Udmønstringsperioderne på langfart for datidens søfolk var ofte på hele og halve år ad gangen, hvilket må have stillet nogle krav til ægteskabet, som man i dag har svært ved at forestille sig. Men at få en hyre som matros i nærheden af Svendborg, var som at lede efter en "nål i en høstak", da området var fyldt med søfolk, der gerne ville sejle i nærområdet.
Derfor måtte Mara igen på langfart, og denne gang blev det med rederiet Ø.K.
At blive ansat i Østasiatisk Kompagni var lidt af en prøvelse, da dette rederi så sig selv som værende både bedre og ikke så lidt finere end datidens øvrige rederier.
Mara fortalte siden om hvor besværligt det var at blive antaget, en historie som også er hørt fra andre "Ø.K. sejlere":
Da forbundet henviste mig til Ø.K. fordi de manglede folk, mødte jeg derfor op på rederiets kontor. Enten havde jeg mistet min søfartsbog, eller også var den blevet skrevet ud. Det husker jeg ikke længere. Men på rederiets kontor sad der en rigtig "skrankepave", der dårligt værdigede mig en blik, da han arrogant gjorde mig opmærksom på, at jeg ikke kunne få en hyre, hvis jeg ikke havde en søfartsbog. Jeg gjorde ham venligst opmærksom på, hvor jeg var henvist fra og at jeg vidste, at rederiet manglede folk. Hertil svarede han blot, at det skulle jeg overhovedet ikke bekymre mig om, og henviste mig så til mønstringskontoret, hvor jeg kunne få en søfartsbog. Da jeg kom derhen, fik jeg blot den besked, at jeg ikke kunne få en søfartsbog, hvis jeg ikke havde en hyre. Så er det jo, at det hele begynder at blive lidt vanskeligt.
Da jeg tilbage hos "skrankepaven" gav ham beskeden fra mønstringskontoret, så han blot på mig med et skævt smil. Han har naturligvis vidst det hele tiden, men blot skulle vise mig, hvem der sad på flæsket. Da han derefter begyndte at stille mig nærgående spørgsmål af mere personlig karakter, blev jeg gal og tog til genmæle. Jeg var kommet til et punkt, hvor Ø.K. for min skyld kunne passe sig selv.
Jeg vidste nemlig også, at der før havde været indbragt klager til Ø.K. over denne "skrankepave". Da jeg luftede min utilfredshed med hans optræden og lod forstå, at jeg nok hellere måtte finde et andet rederi, kom han dog åbenbart på andre tanker og gav mig den fornødne dokumentation. Jeg kunne så atter vende tilbage til mønstringskontoret og endelig få min søfartsbog.

Den slags magtmisbrug og snobberi var dengang mere almindeligt overalt i samfundet end i dag, hvor tærsklen for hvad folk finder sig i er meget lavere.
Måske skyldtes en sådan opførsel også, at rederiet og handelsfirmaet Ø.K. på det tidspunkt ikke bare var Danmarks, men hele Nordens største virksomhed, både hvad angik omsætning og antal af ansatte. I daglig tale blev Ø.K. i folkemunde simpelthen blot omtalt som "kompagniet". Men hovmod står for fald, og ingen kunne vel på det tidspunkt forestille sig, at samme firma fyrre år senere kun ville være en skygge af sig selv, grundet en forstokket og inkompetent ledelse, uden visioner til at skabe fornyelse og følge med tiden. En sørgelig skæbne for et rederi, der ellers netop var blevet berømt for tidligt at bidrage med banebrydende teknologi, ved i 1912 at søsætte "Selandia", verdens første skib med dieselmotor.
Det første Ø.K. skib som Mara kom med i 1953, hed "Erria" og havde netop i 1952/53 gennemgået en større ombygning på et værft i Holland. Det havde været nødvendigt fordi skibet, der i 1951 var blevet indsat i linjefart på rederiets Pacific-rute, havde været udsat for en voldsom brand udfor Oregons kyst, nær Columbiaflodens munding. Ved ulykken omkom der 9 passagerer og 3 besætningsmedlemmer, og "Erria" blev svært beskadiget.



m/s "Erria" på 9.600 tons dødvægt bygget i Nakskov i 1931. (Postkort)

Oprindeligt var "Erria" et af de karakteristiske hvide Ø.K. skibe, der var bygget uden skorsten og med fire master, hvor udstødningsgasserne så blev ledt ud af et tyndt rør langs den tredje mast. Således omtalte Østens havnearbejdere på deres pidgin engelsk almindeligvis disse usædvanlige skibe som: *The ships with four bamboos and no fut - fut,* hvilket vel bedst kan oversættes til "Skibene med fire bambusstænger og ingen røg".
Efter ombygningen i Holland fik "Erria" herefter det klassiske udseende for skibene i Ø.K., hvor skroget var malet sort med rød bund, en hvid stribe langs lønningen og gul skorsten.
Efter rekonstruktionen blev "Erria" indsat på rederiets linjefart fra Europa til Bangkok og retur.
Mara kom derfor nu på langfart østover til steder han ikke før havde været, men som han fandt lige så eksotiske som pladserne i Caribien.
Både Indien, Ceylon og Thailand var, med deres farverige byer, menneskemylder og anderledes dufte, spændende steder at besøge. Og som det var almindeligt for mange søfolk på den tid, kom Mara også hjem rigt belæsset med alskens kram, lige fra elefanter udskåret i ibenholt til en kamfertræskiste.
Noget af det der gjorde indtryk på Mara i hans første tid hos Ø.K. var den særlige *"style"* som herskede i rederiets skibe.



Toppen af den ene af Errias to hovedmotorer fabrikeret af Burmeister og Wain.
Ikke blot var "Erria" dobbeltskruet, den var også udstyret med dobbeltvirkende dieselmotorer.
Da denne konstruktion både var indviklet og krævede meget vedligehold, gik man snart over til kun at anvende enkeltvirkende dieselmotorer, der var langt mere simple. (Foto: Johannes Haurslev)

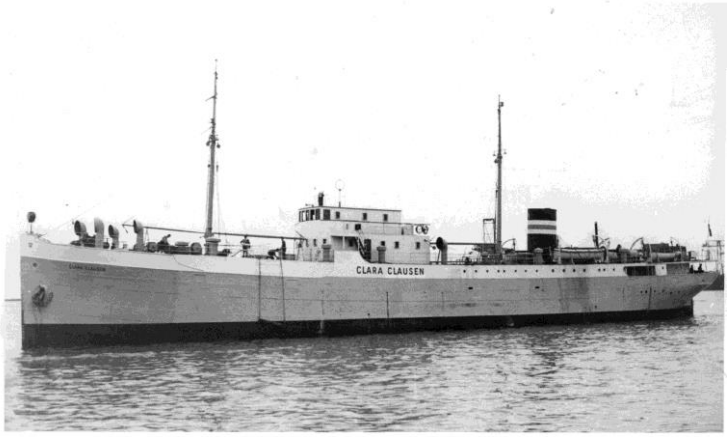
Her var der i den grad forskel på høj og lav og det sås helst ikke, at de forskellige faggrupper ombord mængede sig med hinanden, hvorfor der bl.a. var et utal af messer ombord, således at skibets hierarki kunne opretholdes. Selvfølgelig havde Mara oplevet forskelsbehandling i andre af de rederier han havde sejlet i, men aldrig så udtalt som her. En færøsk styrmand - Høgni Mohr der senere blev havnemester i Tórshavn - blæste dog på disse formaliteter, da han forbeholdt sig retten til at få en snak med en landsmand, når det passede ham. Mara blev dog glad for Ø.K. og vendte senere tilbage til dette rederi. Midt i halvtresserne forsøgte Mara at være lidt mere hjemme hos sin familie. Det gjorde han bl.a. ved i nogle somre at tage hyre på den lokale sundbåd m/s "Helge", og i en kold vinter at mønstre på en isbryder.

m/s "Tjaldur" på 1390 tons dødvægt. (Postkort)

I samme periode, blev der også mulighed for at komme hjem til Færøerne på sommerferie sammen med Ellen og de nu tre børn. Rejsen hjem foregik med det smukke nye passagerskib "Tjaldur", der var blevet bygget i 1952 og afleveret til Skipafelagið i januar 1953, og som blev rederiets tredje skib med dette navn.

En del af familien samlet udenfor Jónas Broncksgøta midt i halvtresserne.
N.f.v.: Thormod Kamban, Eyðun Andreassen, Borghild Kamban, "Bette" Andreassen og "Ebba" Petersen.
M.f.v.: Ellen Kamban, Kristin Djurhuus, Annika Djurhuus, Erla Jensen og Hjørdis Djurhuus.
B.f.v.: "Mara", "Hanna" Ziska, Kristoffur Jensen, Hákun Djurhuus, Malan Djurhuus, Erik Petersen, Jógvan Djurhuus og Janus Kamban.
Fotografiet er taget af Bethuel Jensen, der drev et trykkeri i nabohuset. To af hans tre børn er med på billedet.
Grunden til at Janus ligner Napoleon, med den ene hånd inde i jakken, skyldes at han havde været til Olaifest og på vej hjem var faldet, hvorved han havde slået sin arm, der derfor var indbundet!!!

Hjemme på Færøerne blev det til et glædeligt gensyn med både Maras store familie i Tórshavn og Ellens familie på Eiðe. Ferien blev også dejlig for deres børn, da familien i Torshavn omfattede jævnaldrende børn, som der kunne leges med.
I 1956 var lejligheden nær havnen i Svendborg efterhånden blevet for lille til en familie med tre børn der, efterhånden som de voksede, krævede mere plads. Derfor fik Ellen og Mara bygget et dejligt hus i udkanten af Svendborg, som nu blev familiens hjem i en del år fremover. Huset var et såkaldt "statslånshus", hvor lånet til at bygge huset for, var optaget hos staten til en favorabel rente. Det var en ordning der fungerede fra 1938 til 1958 og som blev etableret som følge af et politisk initiativ, der skulle give boligbyggeriet et løft og skabe mulighed for, at også familier med moderate indtægter kunne få deres boligdrømme opfyldt.
Efter at familien var blevet installeret i deres nye hus, måtte Mara igen til søs. Og denne gang blev det i hjemlige farvande, da han i 1957 påmønstrede m/s "Clara Clausen", som var en skibstype han ikke havde sejlet med før. Det var nemlig et kreaturskib.
Efter afslutningen af 2. Verdenskrig var der opstået et stort behov for at få tilført kreaturer til Tyskland og Polen, hvorfor Danmark i en længere periode havde en massiv eksport af dyr til disse lande. I flere år eksporteredes der således ikke mindre end 5000 kreaturer om ugen!!!
Disse blev typisk lastet i havne overalt på Jyllands østkyst, samt på Sydfyn og Lolland, for derefter at blive sejlet til tyske og polske havne.
Men blot fordi Mara nu jævnligt sejlede indenrigs, var han dog ikke meget mere hjemme af den grund. Til gengæld gav det Ellen mulighed for, nu og da, at tage toget til en af de havne skibet anløb, for at besøge sin mand. Men som hun siden berettede, så kunne en sådan visit også ende med at blive en skuffelse:
Engang hvor "Clara Clausen" skulle anløbe Kolding, fik jeg derfor arrangeret det sådan, at min mor passede børnene fra tidligt om morgenen, således at jeg kunne tage toget til Jylland for at besøge Mara. Dengang var togrejserne mere omstændelige end nu om dage, men jeg kom da til Kolding først på eftermiddagen og fandt frem til skibet. Men netop som jeg var kommet ombord og havde fået hilst på Mara, kom der besked om, at skibet straks skulle forhale til Åbenrå for at laste der. Mara spurgte kaptajnen, om jeg kunne få lov til at sejle med til Åbenrå. Men det kunne der ikke blive tale om, hvorfor jeg snart igen stod på kajen og så skibet sejle af sted, hvorefter jeg slukøret måtte vende næsen hjem til Svendborg.
Medsejlads for søfolkenes hustruer var så småt ved at blive indført i halvtresserne, men var i de første mange år kun forbeholdt officerernes koner. Også hvad det angik var der forskel på høj og lav.
Hvad komforten angik, så var "Clara Clausen" også et tilbageskridt, sammenlignet med forholdene i Ø.K.
Umiddelbart så "Clara Clausen" ud til at være et ganske nymodens motorskib, men skindet bedrog. Oprindeligt var det bygget tilbage i 1907 som dampskib, men blev i februar 1945 sænket af sabotører i Kolding havn. Det skete formentlig fordi man i flere år havde anset rederen Christian Clausen for at være værnemager, hvilket dog ingenlunde var tilfældet. På trods af at Christian Clausen var født i Tyskland og havde gået i tysk skole, nærede han ingen sympati for nazisterne, men var tværtimod både den danske modstandsbevægelse og efterretningstjeneste en værdifuld kilde til oplysninger, da han havde et stort netværk i Tyskland. Det var derfor ikke så lidt af et paradoks at skibet blev saboteret, ikke mindst også fordi eksporten af kreaturer til Tyskland på det tidspunkt alligevel var ophørt, som følge af det kaos der herskede overalt i dette land.
"Clara Clausen" blev dog hævet, sat i stand og ombygget kraftigt. Det skete i forbindelse med, at dampmaskineriet blev udskiftet med et dobbelt dieselmaskineri til to skruer. Efter ombygningen, hvor det fik et helt nyt udseende med en ny kommandobro og en lav skorsten ude agter, fik skibet plads til 500 stykker kvæg på hver rejse.



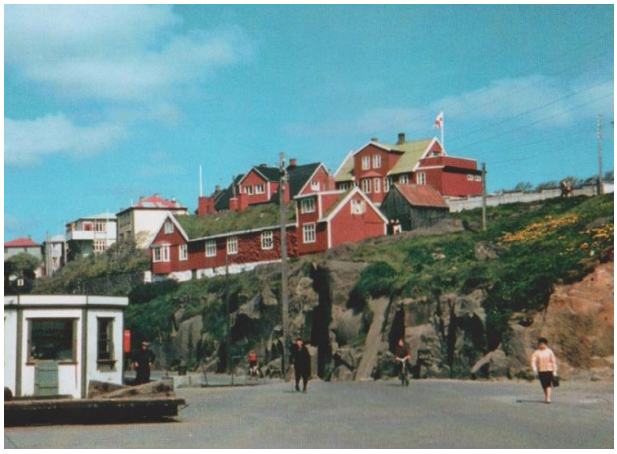
m/s "Clara Clausen" på 1340 tons dødvægt, bygget i 1907. (Foto: Bent Mikkelsens samling)

Men skibet var og blev gammelt, og netop i halvtresserne måtte man flere gange støbe cement omkring lækager i skroget, fordi det var så tyndslidt. Alligevel sejlede det helt frem til 1962, inden det blev solgt til skrotning.
Men da var Mara for længst afmønstret for atter at tage hyre på "Esso København", hvor han igen kom i fart på Caribien.
I 1958 blev Mara så igen far, da han og Ellen fik deres fjerde og sidste barn, en dreng der var "efternøler" og som, lidt imod deres vilje, kom til at hedde Poul Heine.
Egentlig havde det nemlig været deres ønske, at drengen blot skulle hedde enten Heini eller Heine, men da Maras svigerfar Poul Carl, der som bekendt kunne være nok så brøsig, luftede sin skuffelse over endnu ikke at have fået nogen opkaldt efter sig, blev dette kompromis af et navn derfor besluttet.

Familien Kamban i Svendborg anno 1959. (Privat foto)
F.v.: Borghild, Hjørdis, Mara, Thormod, Ellen og i barnevognen Poul Heine.

Mara var nu med "Esso København" frem til begyndelsen af 1963, hvor han afmønstrede og ikke mere kom ombord, da skibet senere dette år blev delvist ophugget, som tidligere beskrevet.
I sommeren 1963 blev der så igen mulighed for at komme hjem til Færøerne på sommerferie.
Igen foregik rejsen med "Tjaldur", men denne gang uden den ældste søn Thormod, der nu var kommet i lære som elektriker.
Igen blev det en dejlig ferie, hvor Ellen og Mara og børnene Borghild, Hjørdis og Poul Heine boede hos Hjørdis og Hákun Djurhuus på Skansevejen med udsigt over havnen.

Og måske var det her at drømmen om selv engang at komme til søs blev grundlagt for den lille Poul Heine, da fasteren Hjørdis var dygtig til at arrangere kreative lege for små børn.
For enden af det gamle hus, et af Tórshavn ældste, var der nemlig en altan, hvorfra der var en storslået udsigt over både Skansen og Nólsoy. Denne altan brugte Hjørdis ofte til at tørre tøj på, men over tørresnoren hængte hun nu i stedet et tæppe og et grydelåg, og stillede derefter den lille Poul Heine op på en skammel bagved arrangementet. Så forklarede hun ham, at han var kaptajn og stod til rors på kommandobroen på sit eget skib, og nu kunne sejle lige hvorhen han ville.



Huset hvor flaget er hejst er Skansavegur 5, hvor Hjørdis og Hákun Djurhuus boede i mange år. Ovenpå tilbygningen ses altanen, der for en tid blev omdannet til kommandobroen på et skib. (Foto: Ukendt ophavsret)

I det fine solskinsvejr som ofte herskede i denne sommerferie, blev der, ved hjælp af grydelåget, derfor ofte styret med kurs mod fyret ude på Borðan. Når der ikke blev sejlet af sted mod fjerne horisonter, blev der i stedet for ofte leget med de jævnaldrende drenge Hjørleif og Schumann Hjaltalin, som boede i huset overfor.
Denne sommer bød også på ture rundt på øerne, herunder bl.a. en udflugt til Havnardalur, hvor børnene kunne bade og lege langs elven, mens de voksne nød kaffen og de medbragte kager.

På udflugt i Havnardalur i 1963. (Privat foto)
Fra venstre ses Hjørdis, Mara, Poul Heine, Borghild, Ellen, Hentzar Niclasen, Annika Niclasen, Hjørdis Djurhuus, Marlena (forlovet med Hjarnar Djurhuus) og Jógvan Djurhuus.

I 1964 kom Mara tilbage til Ø.K., hvor han påmønstrede fragt-og passagerskibet m/s "Pretoria".
Nu kom han igen til steder, hvor han ikke før havde været, da dette skib sejlede i linjefart på den amerikanske stillehavskyst, med anløb af bl.a. byer som San Francisco og Los Angeles.

"Pretoria" var bygget i Nakskov i 1952, havde en dødvægt på 10.200 tons, samt en besætning på 47 mand. Derudover var der plads til 12 passagerer. Hovedmaskineriet var en 7 cylindret B&W dieselmotor type 774-VTF-160 med en ydelse på 8000 hk. til en topfart på 15 knob. Sammen med sine søsterskibe i P-serien var det rederiets sidste, hvor luften til hovedmotorens forbrændingsproces blev leveret af tvunget trukkede skylleluftblæsere. Herefter indledte rederiet en ny æra, idet dets skibe fremover blev udstyret med B&W´s nyudviklede 2-taktsmotorer forsynet med turboladning, hvilket gjorde motorerne betydeligt mere effektive.

Fragtskibet m/s "Pretoria" på 10.200 tons dødvægt tilhørende rederiet Ø.K.
Postkort modtaget i 1964 med en lille hilsen på bagsiden.

Nok var Mara længe væk ad gangen, men han var en flittig brevskriver og forsømte ingen lejlighed til at sende både breve og postkort hjem til familien i Svendborg. Derfor dumpede der så, fra tid til anden, også et postkort ind ad brevsprækken derhjemme adresseret til familiens yngste.
Postkortenes motiver var enten skibe eller eksotiske destinationer i fjerne lande, og på bagsiden var der som regel en besked om, hvor meget Mara savnede sin dreng, samt en formaning om, at han skulle være god ved sin mor og gøre som hun bad ham om. Disse postkort blev så gjort fast med tegnestifter på væggen i børneværelset, så at den lille Poul Heine ved sengetid kunne ligge der og betragte dem, for derefter at falde i søvn og drømme om alle de lande han forhåbentlig selv engang skulle få at se.
Mara fortsatte med at sejle langfart frem til slutningen af 1966, hvor han så endelig fik en hyre i indenrigsfarten. Den havde han i 2½ år, inden han til sidst kom helt hjem og begyndte at sejle færgefart på Storebælt. Det var nu endegyldigt slut med at sejle på langfart.

I smult vande.

Den 2. januar 1967 påmønstrede Mara passagerskibet C. F. Tietgen, der sejlede i fast rutefart mellem København og Århus. Skibet tilhørte rederiet D.F.D.S., hvor Mara flere gange tidligere havde været ansat. Dengang havde rederiet langt flere skibe i drift end i dag, og udover at have fragtskibe sejlende på ruter til både Nord-og Sydamerika, havde det også skibe sejlende i Middelhavet, samt i den såkaldte "baconfart" til England.
Sideløbende med disse aktiviteter, drev rederiet også sejlads med passagerskibe til både England, Færøerne, Norge, samt på flere indenrigsruter mellem de danske landsdele, da infrastrukturen så helt anderledes ud end i dag. Særligt togrejserne var af længere varighed, ikke mindst fordi turen med

færgerne over Storebælt tog sin tid. Skulle der således rejses fra København til f.eks. Ålborg, eller vice versa, tog det ofte det meste af en dag.
Derfor benyttede mange rejsende i stedet de passagerskibe der dagligt krydsede Kattegat. Der var nemlig den fordel ved disse ruter, at skibene afsejlede fra København sidst på aftenen, hvorved passagererne så kunne få en god nats søvn ombord og være udhvilede til næste dags ankomst.
Da Mara mønstrede ombord på C. F. Tietgen, var skibet, der var bygget helt tilbage i 1928, noget bedaget efter at have ført en omskiftelig tilværelse.

m/s "C. F. Tietgen" på 935 tons dødvægt bygget i 1928. (Postkort)

Skibet var navngivet efter rederiets stifter og bygget som et motorskib, da D.F.D.S. tidligt var begyndt at interessere sig for dieselmotorens mange fordele. Rederiet satsede dog ikke, sådan som Ø.K. gjorde det, udelukkende på en flåde bestående af motorskibe, men benyttede sideløbende også dampskibe helt op til midten af tresserne.
Under det meste af krigen havde C. F. Tietgen været oplagt, men blev i 1944 beslaglagt af tyskerne og anvendt som hotelskib for en af værnemagtens u-bådsflotiller. Efter senere også at have været anvendt som lazaretskib, blev det i vinteren 1944/45 benyttet til at transportere flygtninge væk fra Østpreussen, og blev i maj 1945 fundet i Flensborg i en miserabel tilstand. Det tog herefter et halvt års tid at sætte skibet i stand, hvorefter det blev indsat på sin oprindelige rute mellem København og Århus. Men da der i løbet af halvtresserne blev brug for mere kapacitet, gennemgik C. F. Tietgen derfor en større ombygning i 1954.
Allerede i 1939 var skibets oprindelige dieselmotor blev udskiftet med en ny, og da skibet ved ombygningen i 1954 blev forlænget og fik øget sin kapacitet væsentligt, blev det derfor godt rustet til at imødekomme det voksende behov for transport af både last og passagerer, som kom til at præge perioden fra midt i halvtresserne og frem til 1970.
Når man studerer den af Maras søfartsbøger der omfatter hans tid ombord på C. F. Tietgen, springer det i øjnene, at han i gennemsnit kun var påmønstret ombord en måned af gangen. Derefter rejste han hjem til familien i omkring fire dage, inden han atter blev påmønstret for en måneds tid.
Det skal naturligvis ikke glemmes at han derudover, som alle andre på arbejdsmarkedet dengang, havde hele 3 ugers sommerferie at rutte med!!!
Så nok sejlede Mara nu i indenrigsfart tæt på sin familie, men var ikke meget mere hjemme af den grund.
Til gengæld blev der nu mulighed for, at familien ofte kunne besøge ham ombord på C. F. Tietgen og sejle med i nogle dage. Derfor blev dette skib også et af dem, som både Ellen og børnene kom til at kende rigtigt godt.

Da de to ældste børn efterhånden var fløjet fra reden, og de to yngste så store, at de kunne klare sig selv, tog Ellen derfor af og til en tur alene til København for at besøge Mara. Børnene var så i stedet på skift på medsejlads i deres ferier. Kammeret som Mara havde ombord egnede sig nemlig ikke til at få besøg af mere end et familiemedlem ad gangen. Det befandt sig helt ude i stævnen og var ganske smalt, nærmest en smule trekantet, da skroget herude spidsede meget til. I kammeret var der blot en smal køje, et lille klapbord fæstnet på skottet, en skammel og et skab til lidt tøj. Og så var det endda fine forhold, da de yngre besætningsmedlemmer stadigvæk måtte bo på tomandskamre og sove i etagekøjer.
Det lille klapbord var dog heldigvis lige netop stort nok til, at Mara på sine frivagter kunne hygge sig med den hobby han havde haft i mange år, og som han dyrkede livet ud. Da han elskede at snitte i træ, byggede han nemlig flaskeskibe, en interesse som heldigvis ikke var særligt pladskrævende.
For en dreng som Poul Heine på en halv snes år, var det ganske spændende at få lov til at holde nogle dages ferie ombord og følge med i besætningens mange gøremål og lytte til snakken i messen.
Og på et skib som C. F. Tietgen var der altid en masse aktivitet, både når det lå ved kaj for at losse eller laste, eller var i fart fyldt med gods og rejsende.
Blandt passagererne sås ofte også kendte og prominente personer. I juleferien 1968, hvor Poul Heine var ombord i nogle dage op under jul, var kong Frederik den Niende således med på en tur fra København til Århus. Som uddannet officer i søværnet var han ganske populær blandt søfolk og i dagene op til hans ankomst, blev skibet omhyggeligt rengjort og alt messing poleret, så man kunne spejle sig i det. Da kongen, som den sidste inden afgang, gik op ad landgangen, stod besætningen linet op i sidegangen og kaptajnen tog imod, for derefter at vise hans kongelige højhed op på broen til en passiar, inden det blev tid til at tørne ind. Som de sidste blev kongens biler forsigtigt hejst ombord og firet ned i lasten, således, at de var de første til at blive losset ved ankomsten til Århus næste morgen.
Men i slutningen af tresserne blev den omsiggribende privatbilisme og indenrigsflyvning så alvorlige konkurrenter til indenrigssejladsen, at D.F.D.S. måtte nedlægge ruterne over Kattegat, da de ikke længere var rentable.
C. F. Tietgen blev derfor taget ud af drift i juni 1969 og derefter ophugget på Masnedø.
Men Mara var med hele vejen, da han for sidste gang afmønstrede C. F. Tietgen den 21. juni 1969.
Han fyldte nu snart halvtreds år og ville gerne være noget mere hjemme, så da han fik mulighed for at få arbejde på Storebæltsoverfarten slog han til. Nok var det ikke langfart på de store oceaner, men det smagte dog lidt af fugl.
Her var han nu fra 1970 og frem til 1983, og kom stort set til at sejle med alle de færger der i denne periode var i drift på overfarten.
Da han i de første år var afløser, var disse præget af tilfældige vagter, hvor han ofte blev tilkaldt med kort varsel, når en kollega var blevet syg, eller på anden måde havde forfald.
Der måtte derfor ofte sejles i både weekender og ferieperioder, men det var betingelserne og dem måtte man rette ind efter, hvis man på sigt ville gøre sig håb om at få tildelt et hold med en fastlagt og mere forudsigelig vagtplan.
I 1972 blev Mara alvorligt syg af perniciøs anæmi og måtte indlægges på hospitalet. Her så det en overgang meget sort ud for Mara og familien, men heldigvis fik lægerne så småt styr på problemerne.
Efter udskrivelsen fra hospitalet, var Mara sygemeldt i flere måneder, inden han igen kunne vende tilbage til sit arbejde. Men sygdomsforløbet havde svækket ham en del, og det tog ham lang tid at komme på fode igen. Helt så rask som før blev han aldrig, og han måtte livet ud medicineres for at holde sin sygdom i skak.
Tilbage på jobbet efter endt restituering fik Mara efterhånden optjent så meget anciennitet, at han på et tidspunkt fik et fast hold, med fastlagte arbejdsdage og dermed mere stabilitet i tilværelsen. Med årene skiftede han lidt imellem færgerne, men endte i de sidste år af sit arbejdsliv med at sejle fast på færgen

m/f "Sprogø" dobbeltdækket bil-og jernbanefærge på 1280 tons dødvægt bygget i Helsingør i 1962. (Postkort)

"Sprogø". Her var han meget glad for at være, både fordi han kunne lide selve færgen og fordi der var et godt arbejdsmiljø ombord med flinke kollegaer.
Der blev nu også mere tid til igen at komme hjem til Færøerne, hvor Mara på rejser både med og uden Ellen kom på besøg hos sin store familie, samt gamle venner fra sin tid til søs.
I starten af firserne benyttede Mara sig af den efterlønsordning der var blevet indført i 1979, med det formål at bekæmpe tidens ungdomsarbejdsløshed, samt give nedslidte folk med hårdt fysisk arbejde mulighed for at trække sig tidligere tilbage end den ellers fastlagte pensionsalder på 67 år.
Mara fik herefter nogle få gode år, hvor han kunne nyde sit otium sammen med sin familie, der efterhånden også talte adskillige børnebørn. Han så ofte tilbage på sit lange og begivenhedsrige liv til søs, og fortalte gerne derom når lejlighed bød sig. Da han var en glimrende fortæller der, beskeden som han var, aldrig forfaldt til at prale af egen heltemodig indsats, men derimod serverede fortællingerne med både lune og et glimt i øjet, lagde familie eller venner gerne øre til.
I 1986 brød Maras sygdom igen ud, men da han nu også led af tarmsygdommen "Colitis Ulcerosa" stod hans liv ikke til at redde, hvorfor han døde i oktober 1986 knapt 67 år gammel.
Han ligger begravet på Fredens Kirkegård i Svendborg.

Familien er kommet op i årene. Her er de samlet i stuen på Skansavegur 5. (Foto: Lützen´s foto - Tórshavn)
F.v.: "Mara" Kamban, Ellen Kamban, Erik Petersen, "Ebba" Petersen, Bethuel Jensen, Hjørdis Djurhuus, Hákun Djurhuus, Franklin Ziska, "Hanna" Ziska, Janus Kamban, "Bette" Andreassen og Petur Andreassen.

-oo0oo-

Kilder.

Birgar Johannessen: Havnin - Fólk og Yrkí 1900-1939 og 1940-1969.
Føroya Landsskjalasavn.
Alexander Leo: Tá ið eg var við Ananu. Varðin Bind 52 årgang 1985.
FF-blaðið: Juli 2004. Søgan um Ananu.
Niels Juel Arge: Teir Sigldu úti. I-IV.
Infomedia Blaðportalur.
Gunnar Hoydal: Janus Kamban.
www.gomul-skip.dk
Dansk Søulykke-statistik.
Jørgen Marcussens skibsliste.
m/s Museet for Søfart.
Bjarni Åkesson Filholm: Fire skibe med navnet Tjaldur.
Christian Tortzen: Søfolk og skibe 1939 - 1945 I-IV.
S. Thorsøe; P. Simonsen; S. Krogh-Andersen; F. Frederichsen; H. Vaupel: DFDS 1866-1991.
Hanus Kamban: J.H.O. Djurhuus. En litterær biografi I-II.
Ole Stig Johannesen: Trampskibe fra en svunden æra.
Ole Stig Johannesen: J. Lauritzen. Skibene i årene 1888 - 1952.
F. Holm-Petersen og Kaj Lund. Et Svendborg Rederi.
Kurt Kølle: Svendborg Søfartsskole gennem 100 år. 1906 - 2006.
Morten Piil: Danske skuespillere. 525 portrætter.
Marstal Søfartsmuseum.
Ellen Johanne Kamban: Mine erindringer.
Thurø Lokalhistoriske Arkiv.
H.J.A Dessens - G.J. Van Dijk: Vinke & Co. 1860 - 1985.
Jaap Kolkman: Walvis aan Stuurboord.
R.B. Robertson: Of Whales and Men.
Nordlýsið: Fríggjadagin 19. desember 1975.
FF-blaðið: Dagbókin hjá Mikkjal Gulklett. Desember 2006 - Januar 2007.
Nordahl Grieg: Skibet går videre.
"Lampemanden" Artikel fra den 8. december 2006.
Bent Mikkelsen: Danske Rederier - Volume 6.
Ole Stig Johannesen: ØKs skibe.
Willy Brorson: Snesejler. Erindringer fra ØK-søfolk.
Dansk færgefart i medgang og modgang. Artikel i fagbladet "Maskinmesteren" i december 2014.
Færgejournalen.
M.A. Jacobsen & Chr. Matras: Føroysk-Donsk & Donsk-Føroysk Orðabók.

Model af hvalkogeren "Willem Barendsz" på søfartsmuseet i Amsterdam. (Foto: P.H. Kamban)

Oversættelser

Da jeg ikke behersker det færøske sprog til fulde er brevene ikke oversat ordret. Jeg har derimod lagt vægt på at tilpasse teksterne til et mere flydende og narrativt dansk, uden dog at have givet køb på det faktuelle indhold. *P.H.K.*

Ad 8 og 9: Tórmoður Djurhuus beretter:

Som så mange unge på den tid, var også Marius ivrig efter at komme ud og sejle, og i 1935 fik han i en periode som messedreng på "Smiril", en forsmag på livet til søs. Han var derfor jævnligt i Klaksvík, og han holdt meget af sine besøg her nordpå, ligesom min mor værdsatte dem, da hun følte sig placeret noget afsides, efter at hun havde måttet sige farvel til Tórshavn. Hun var og blev alle sine dage helt igennem en "Tórshavner".

Marius var en glad og levende knægt og for os ældre brødre kom han til at fylde en del i erindringen om vores barndom her nordpå, hvor han helt frem til krigen kom, så ofte det lod sig gøre. Og vi hang ved ham, da han var god til børn, og dygtig til at gøre sine fortællinger så levende, spændende og morsomme, at der for os brødre ikke var nogen ende på hvor "Mara Mamba" havde været, hvad han havde set og oplevet. Og ikke at forglemme, så var han fingersnild og kunne i en håndevending forvandle en lille stump træ til et fint skib.

I Klaksvík var mange virksomheder tilknyttet fiskerierhvervet og der var megen trafik af både færøske og udenlandske (mest norske og engelske) skibe til og fra byens havn, hvad enten det var for at losse fisk, bunkre brændstof, få foretaget reparationer eller blot ankre op på fjorden.

Når skibene lå inde, blev der ofte arrangeret dans og det kan nok tænkes, at ungdommen kunne lide at få sig en svingom til den besnærende harmonikamusik. Dette var en interessant og spændende verden, og Marius, der elskede at danse og følte sig godt tilpas i disse omgivelser, kom derfor gerne nordpå så ofte det lod sig gøre, netop for at udleve sin lyst til at danse.

Ad 13: Brev fra søsteren Bette til sin mor dateret 18 november 1936:

Peter har måske fortalt, hvorledes jeg i første omgang fik fat i Mara. Den tredje dag "Anana" lå her, kom han i land kl. 8 om morgenen. Styrmanden sagde, at han, Mara, skulle få lov til at gå i land og besøge sin søster og så ellers få landlov resten af dagen. Ombord drev besætningen gæk med Mara og spurgte ham, hvem af dem han helst ville lade sin søster gå til. Om aftenen fulgte jeg ham så til dans, og her var han lige til dansen sluttede, men nåede netop igen ombord, da han ellers skulle have overnattet i land. Men det havde han ikke lyst til, da han ellers skulle meget tidligt op, for at nå ombord til arbejdstidens begyndelse.

Til hans fødselsdag (17 år den 11. november 1936) havde jeg købt chokolade og kager og fløde til at lave flødeskum af. Anna Malena kom også med kager, og havde købt ham en lille fødselsdagsgave. Det var et bogmærke af sølv til at sætte i søndagsbiblen. Bogmærket gemte jeg under bomulden i dåsen og lagde en stor broche ovenpå. I skulle have set hvordan han slog øjnene op, da han så brochen, som jeg bildte ham ind, var en slipsenål.

For pengene som mor sendte, købte jeg en skjorte (silke, lysegrøn) og et par tøfler. Det var hvad han ønskede sig, og derfor hvad jeg købte. Den aften "Anana" skulle sejle, var jeg ombord fra kl. 18.00 til 21.30, hvor den afsejlede. Både Mara og de andre ombord var meget søde overfor mig, og han bad mig hilse jer.

Ad 13: Brev fra søsteren Bette til familien i Tórshavn dateret 22 november 1936:

Mara er, som I vel nok ved, sejlet til Italien med "Anana". Som det sidste, lå hun her i fire dage, inden hun afsejlede. Den første aften kom Mara ikke i land. Jeg gik ellers og ventede på ham, og regnede med at ham kom i land. Klokken 21.30 sejlede en båd ud til "Anana", hvor en maskinmester fra skibet var med, og jeg bad ham fortælle Mara, hvor jeg boede. Dagen efter (det var på hans fødselsdag) kom han heller ikke i land. Jeg ville, som I kan tænke, så gerne se ham. Hjørdis havde skrevet ham et fødselsdagsbrev, som var sendt til mig, og selv havde jeg købt ham en fødselsdagsgave, og mor havde sendt mig 10 kroner, som jeg også skulle købe noget for (jeg købte en grøn silkeskjorte). Dette lå alt sammen og ventede, og jeg havde derudover også købt og kogt chokolade og pisket flødeskum, samt bagt kager. Ved ottetiden om aftenen var han endnu ikke kommet, så jeg bad en mand jeg kendte om at sejle mig ud til "Anana".

Da jeg kom ombord var "fuglen fløjet" og taget i land. Jeg måtte så sejles tilbage, hvor jeg ledte efter ham, uden at finde ham nogen steder. Hen på aftenen kom "SeymiSanna" så hjem til mig med ham. Senere fulgte jeg ham så til dans, hvor de andre fra "Anana" også var, således at han igen kunne komme ombord sammen med dem. Morgenen efter, da jeg var ved at lave morgenmad, gik Mara så og ventede udenfor. Da havde styrmanden givet ham fri hele dagen, så han kunne være sammen med sin søster. Den sidste dag kom han ikke i land, men ved sekstiden tog jeg ud til ham, og var ombord indtil "Anana" afsejlede. Som I vel ved, er Mara ikke længere messedreng, men nu dæksdreng. Han deler kammer sammen med nogle fra bygden Arge samt sejlmageren. De var alle meget søde overfor mig, og jeg nød deres selskab.

Ad 14: Faderens brev til Janus, Hanna og Ebba i København dateret 3. juledag 1936:

Lillejuleaften fik vi et glædeligt telegram: "Anana" Thorshavn. Radiobrev Lærer Kamban, Thvn.
I ønskes alle en glædelig jul. Er på vej til Tripoli. Hilsen Marius.

Ad 14: Brev fra Janus til sin mor, dateret 17. maj 1937:

I går fik vi brev fra Marius. Det var skrevet i England og han fortalte, at han ikke kommer til København, men til Landskrona i Sverige. Vi har længe glædet os til at se ham og være sammen med ham her i København. Nu agter vi at tage en tur over sundet, Ebba, Erik og mig og så opsøge ham der.

Ad 14: Brev fra Janus til sine forældre, dateret 19. maj 1937:

Tusind tak for pakken som I sendte. Vi har nu gået og ventet på Marius i flere dage, og i går fik Hanna et brev fra ham sendt fra Grimsby. I brevet fortalte han, at de dagen efter kongekroningen sejlede til Landskrona i Sverige, og ikke kom til København. Nu er der gået så mange dage siden kroningen, at "Anana" skulle være nået frem. Jeg skrev til ham og bad ham om at komme over (til København), hvis han på nogen måde kunne få arrangeret at få fri. Nu venter vi så på enten at få et svar eller få brevet returneret. Hører vi ikke fra ham i morgen, rejser Ebba og jeg (og måske også Erik og Hanna) over for at opsøge ham.

Ad 15: Udateret brev fra Ebba til familien i Klaksvík:

Tak for brevene, fra både Bette og Hjørdis, som jeg endnu ikke har svaret på. Her nede står det ikke så godt til lige for tiden. Janus og jeg er begge sengeliggende med et slemt maveonde, og Mara har også ligget en dag, men er nu oppe, dog uden at have været udendørs, hvad der, som I vel kan forestille jer, absolut ikke passer ham. Mara har købt sådan nogle søde støvler til Hjarnar, og dem skulle jeg for længst have sendt op som pakkepost, men har ikke haft tid.

Ad 17: Brev fra Janus til forældrene, dateret 26. august 1937:

Marius ankommer til reden i morgen. Nu må jeg opsøge ham denne gang. Får han ikke tid til at tage en tur inden den niende i næste måned, hvor Ebba rejser op, må vi prøve at få ham af (underforstået afmønstret).

Ad 17: Faderen i et brev af 11. september 1937 til "dem dernede" (underforstået i Danmark)

Men dette bliver vist sidste gang et brev kommer ned, mens Ebba er her og måske også mens Marius er her, dersom Ebba og Marius rejser med "Tjaldur" ved næst givne lejlighed.

Ad 17: Nederste linje:

Vi har sendt en kuffert til jer, da jeg synes, at Marius skal have den til sit tøj, når han kommer hjem.

Ad 18: Søsteren Hjørdis i et julebrev til Janus, dateret 16. december 1937:

Du kan sikkert forestille dig, hvor glade vi blev, da Mara kom nordpå.

Ad 20: Brev fra søsteren Hjørdis til Janus, dateret 21. maj 1938:

Nu må jeg skrive nogle ord om Mara, gode lille Mara. Han så frygtelig lille ud, da han stod på dækket af "Grand Fleet", den aften de sejlede.

Ad 22: Brev fra faderen Hanus til Janus og sin hustru Maria, dateret 18. september 1938:

Fra H.M.K. har vi for nyligt fået brev. Han fortæller, at grejet og spillene ombord er i en ringe forfatning. Fra Morten i Arge har vi hørt, at alt mandskabet er rømmet og at trawleren er beslaglagt. På det skib står det også ilde til. Når udstyret er så dårligt, kan de ikke fiske, og så får de ingen løn, da de aflønnes efter hvor meget der fanges.

Ad 23: Brev fra faderen Hanus til Janus og Hanna, dateret 8. januar 1939:

..... jeg synes bedre om, at HMK rejser ned og forsøger at få en hyre fra Danmark. Hellere det, end at han tager med en trawler. Ellers har Morten i Hvannasund tilbudt ham en tjans på en trawler.

Ad 23: Brev fra faderen Hanus til Janus og Hanna, dateret 20. juni 1939:

Vi er meget kede af ikke at have hørt et eneste ord fra H.M.K. siden han rejste, hvilket nu er mere end en måned siden. Han har ellers altid været så enestående til at skrive, og netop derfor er det kedeligt ikke at høre noget.

Ad 26: Brev fra søsteren Hjørdis til Mara, dateret 20. oktober 1939:

Jeg hører rundt om i Havn, at du igen agter dig ud at sejle. Kære Marius, gør det ikke. Du ved du er den yngste af os alle, og du ved selv, hvor dårligt vi alle ville få det, dersom noget skulle tilstøde dig. Du har allerede nu været på så mange rejser til fremmede lande, som jeg aldrig nogensinde får at se.

Ad 27: Brev fra faderen Hanus og moderen Maria til deres sønner, dateret 26. oktober 1939:

Det er forfærdeligt at tage ud at sejle i disse tider. Men det har ofte vist sig, at det ender galt, dersom man, for at forskåne en mand for døden, tager hans naturlige levevej fra ham. Derfor vil jeg ikke blande i anliggender vedrørende Marius, dog blot sige, at om han dør, må vi have besked.

Ad 27: Brev fra Janus til søsteren Hjørdis, dateret 24. november 1939:

Der var ikke nogen hjemme her i aften, da jeg kom hjem. Marius og Johanna fra Skipagøtu var nok taget af sted for at se lysbilleder et eller andet sted. Marius bliver færdig med skolen til jul, og så skal vi holde jul sammen. Hvor det bliver ved jeg endnu ikke, jeg leder efter et passende sted.

Ad 27: Brev fra faderen Hanus til Janus og Marius, dateret 2. juledag 1939:

Nu må jeg ikke glemme at takke H.M.K. for julehilsnen. Vi hørte ham så godt og tydeligt, som havde han været til stede her i stuen.

Ad 27: Brev fra faderen Hanus til Janus, dateret 2. februar 1940:

Marius gjorde som jeg forventede, han tog til søs. Nå, jeg skal ikke klandre ham, for havde jeg været i hans sted, havde jeg ikke vidst hvad jeg skulle gøre. Ingen ved hvor meget søen trækker i en, uden den som har den længsel.

Ad 28: Brev fra søsteren Bette til Marius, dateret 12. marts 1940:

Kære gode Mara. I flere måneder har der ikke været skibsforbindelse til Danmark. Men i dag sejler "Falken" nedover, og derfor skriver jeg nogle ord til dig. Om du får det ved jeg ikke. Kære Mara! Jeg ved slet ikke hvordan du lever, men jeg tænker hele tiden på dig. Vi har det alle godt. Kære Mara! Opfør dig nu ordentligt og vær en god dreng; så har du gjort hvad du kan for at blive til noget. Hav det nu godt. Jesus vil være med dig hvor end du befinder dig, min kære.

Ad 29: Brev fra Janus til forældrene, dateret 29. marts 1940:

Jeg var begyndt at tænke på om ikke ham "Amerikasejleren" inden længe afsejlede fra Staterne med kurs hjemover, hvorefter der fulgte fire uger med uvished om hans skæbne. I den tid måtte jeg snige med hen til aviskioskerne i det håb, at intet ondt var hændt ham, ligesom jeg bekymret lyttede til radioavisen. Da banker det på døren. Ólavur i Gøte kommer ind, og jeg hører flere folk på trappen. Men Ólavur kunne ikke vente til alle var kommet op, førend han lod bomben sprænge: Marius er her! Jeg tænkte ved mig selv, at det bestemt ikke kunne være noget at skæmte med, medmindre det var sandt.

Og her kom han så i egen høje person, akkurat som altid, bare mere rund og sund. Jeg var så lykkelig over at han var kommet tilbage, at jeg var helt konfus. Jeg havde lovet mig selv, at han ikke igen skulle af sted, og i første omgang ser det nu ud som han har mistet lysten til at tage af sted. Han taler i det mindste ikke om det, og I kan vel forestille jer, at jeg nok kunne vare min mund.

Ad 31: Brev fra Janus til forældrene skrevet omkring tidspunktet for Danmarks besættelse:

I kan næppe forestille jer, hvor glad jeg blev for at modtage jeres brev, mest af alt, at I nu er klar over at Marius alligevel er taget af sted. Det bliver han glad for at høre. Hvornår han får post ved jeg ikke, men forventningen er, at den bliver afsendt. Nogle rederier lader posten ligge til skibene igen er tilbage. Det hele er så hemmeligt, ved I. Adressen er D.F.D.S. Sankt Annæ Plads 30. København K.

Ad 51 linje 7: Dagbogsnotater fra Mikkjal Gulklett:

Vi så nogle kvinder, som var udstillet i nogle vinduer. De var prostituerede.