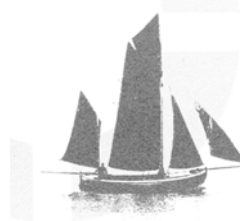


Verner Andersen



En skibstømmer fra Himmerland

Erindringer



Verner Andersen, en skibstømrer fra Himmerland

Erindringer

Følgende beretning er skrevet af mestersvend i skibstømrerfaget Verner Andersen, født 1932 og opvokset i Hobro. Hans livslange interesse for skibsbygning inspirerede ham til at samle historiske oplysninger om de skibe, der siden 1849 er blevet bygget i Hobro.

En bibliotekar ved det lokale bibliotek i Hobro opfordrede en dag Verner Andersen til at skrive sine erindringer fra sit liv som skibstømrer. Biblioteket påtog sig arbejdet med at renskrive manuskriptet. Hans manuskript kom til at fylde nærmere 100 sider med erindringer fra et langt arbejdsliv som skibstømrer.

Verner Andersens onkel hed Otto Dolmer. Onkelen var med andre ord den anerkendte skibsbygmester Dolmer, som havde sit værft i Vesterø havn på Læsø. Verner, som tilbragte somrene hos onkelen og familien på Læsø, havde håbet at komme i lære hos den så anerkendte skibsbygmester, når den tid kom. Men da Otto Dolmer døde i 1945, begyndte Verner i stedet i lære på Hobro Skibsværft. Det var i april 1948, og med "mester" Volmer Rasmussen som mentor.

Desværre måtte værftet lukke i en periode, og Verner Andersen fik ny læreplads ved Karstensens Skibsværft i Skagen. Efter et år i Skagen rejste han tilbage til Hobro, hvor skibsbygmester Kresten A. Tommerup havde overtaget driften af A/S Hobro Skibsværft. Her afsluttede Verner Andersen sin læretid.

Efter et langt arbejdsliv med arbejde på forskellige værfter, vendte Verner Andersen tilbage til Hobro og arbejdede sine sidste år på Hobro Værft, nu under Robert Brink Christensens ledelse. I hele sit erhvervsaktive liv fotograferede han både byggeproces og de færdige skibe. I dag vil vi kalde Verner Andersens arbejde for samtidsdokumentation og teknisk dokumentation.

I sin fritid byggede Verner over et halvt hundrede halvmodeller og udstillingsmodeller. Et stort antal af dem havde han hængt op på væggen hjemme i sit studerekammer, mens andre prydede væggene hos venner og bekendte.

Verner Andersens fortælling er en beskrivelse af den mange gange barske tilværelse som læredreng på et træskibsværft i efterkrigstiden. Samtidig er det en interessant og underholdende lærebog i træskibsbygning, som vi hermed får anledning til at formidle. Teksten er ikke blevet bearbejdet, men gengives med hans egne ord, og i den ubearbejdede maskinskrivne form som manuskriptet foreligger i.

Undertegnede interviewede Verner Andersen i efteråret i 2007, hvor han stillede sin beretning til vor disposition. Han var da allerede blevet alvorligt syg, og i foråret 2008 døde Verner på Hobro sygehus, 76 år gammel.

Tom Rasmussen

Hvis man vil fortælle om et bestemt emne, der strækker sig længere tilbage i tiden end ens egne tildragelser og oplevelser, må man i første omgang ty til ældre kollegers og venners hjælp.

Vil man endnu længere tilbage, kan man søge hjælp i historien. Går man helt tilbage til de ældste skrifter, kan disse fortælle, at den første officielt kendte håndværksordre lød på bygning af et skib. Ordren lød:

Du skal bygge et skib, det skal være 300 alen langt.

50 alen bredt og 30 alen dybt fra køl til dæk.

Det skal bygges af Gophertræ, bygges meget solidt.

Det skal kalfatres og beges.

Der var enddog afsat tidsfrist, som også blev overholdt. Andre fags tilhængere kan sikkert fortælle, hvorfor de mener, at netop deres fag har en helt speciel placering i historie såvel som i nutid.

Jeg tror nu ikke helt på, at det er fagstolthed, der er skyld i, at man gang på gang vender tilbage til det gamle skibstømrerfag, hver gang man har prøvet andre grene af erhvervs-
livet.

Nej, der må være helt andre skjulte faktorer, der spiller ind og som kun er kendt af de få, der er tilbage af det tidligere så stolte fag, som havde kongehusets beskyttelse og bevågenhed.

Christian den 4. byggede landets første funktionærboliger, nemlig Nyboder, og de blev bygget til hans søofficerer samt til hans skibstømrere. At han så måtte impotere den første af slag-
sen fra England, er en helt anden historie. Nej, grunden til at man stadig klamrer sig til dette gamle, næsten uforandrede fag, må være at finde et andet sted.

Det er i hvert fald heller ikke fordi skibstømrerfaget er lettere eller mere bekvemt end andre fag, fordi mange af de små træværfter halter en del bagefter i sammenligning med de mere nyetablerede arbejdspladser. Jeg tænker her på faciliteter som kantine-, bade- og vaskeforhold og ikke mindst forhold vedrørende maskiner og værktøj. Flere steder kan visse dele af maskinparken betegnes som de rene anakronismer.

Jeg hverken håber eller tror, at nogle af mine tidligere mestre tager mig disse så tilsyneladende diskriminerende ord ilde op, for til gængæld er her ofte en vis form for hygge og et specielt miljø, som den moderne fabrik til en vis grad er blottet for.

Ja, men vi er her sgu for at tjene penge, siger de, der er ansat på en sådan mere moderne virksomhed. Vi har ofte mere i løn, ikke så meget slid og om vinteren kan vi som regel gå lunt indendørs.

Det er også fuldstændigt rigtigt, hvis det kun drejede sig om at tjene penge på den mest bekvemme måde, men vi er endnu nogle tåber, der har fundet ud af, at det også kan være sjovt og udfordrende at arbejde med noget, man kan lide og som fuldt opvejer alt det andet. Vi tjener måske ikke helt så meget, men de helt store fortjenester er ofte betinget af, at man arbejder på akkord, måske med et vildt tempo og i værste fald ved et samleband, så at man skal have en afløser, bare man skal på lokum og sikkert arbejde røven ud af bukserne for at følge med og dette tror jeg er lige så skadeligt, som at vi må knokle med tunge planker og tømmer. For øvrigt har vi i dag kraner til hjælp til det allertungeste.

Der er selvfølgelig også ubehageligheder ved skibstømrerfaget. Jeg behøver blot at tænke på alle de kolde vintre, hvor

man har følt, at man var ved at fryse halvt ihjel ved udendørs arbejde. Jeg havde været svend i mange år, før der var noget, der hed byggehal, og endnu længere varede det, før der var noget, der hed vejrligsdage.

Men så er der til gengæld dejligt om sommeren på værftet ved vand og havn, og en ting mere, skibstømrerfaget er lige så meget håndarbejde, som det altid har været. Vi har fået meget elektrisk værktøj, men der er stadigvæk hundreder af opgaver på et skib, der er direkte håndarbejde.

Selvom skibet bliver bygget efter en tegning, er der mange ting, man skal kunne se sig til rette med. Man skal have et godt øje for liniers træk og forløb.

Når et skibs øverste kant er sat af, altså dækslinien og så kaldet skibets spring, bliver dette nøje kikket af. Så står eller hænger mester og måske nogle af de ældre svende rundt om på skure eller værkstedstage. Andre er måske kravlet op på høje bukke, tilsyneladende hånt om tyndekraft og andre uvedkommende naturkræfter.

Med hovederne på skrå og øjet på sned, bliver der nu råbt og gestuleret om den lange brede liste, der markerer springet, skal hæves eller sænkes, for at give den helt rigtige kurve. Skibet må ikke se næsvis ud ved at være for høj forude, ej heller må den være hangerøvet ved at være for lav agter.

Der sidder folk på stillads rundt om skibet til at foretage disse rettelser. De sidder og dukker sig, ikke for at vægre sig for eventuel kasteskyts, men for ikke at stå i vejen for listens ubrudte linie.

Et skib kan være bygget så godt og solidt, som det er menneskeligt muligt. Hvis dækslinien ikke er jævn og smuk, er og bliver skibet en grimling, og vil utvivlsomt blive forsynet

med et passende øgenavn til ærgrelse for ejeren og til græmmelse for skibsbygmesteren.

Der er mange områder, hvor man imponeres over hvad mennesker har skabt uden ret mange andre hjælpemidler end hænderne. Jeg tænker blandt andet på de helt store monumentale bygningsværker. Disse må i høj grad aftvinge nutidens håndværkere den allerstørste respekt og beundring.

Alligevel har jeg altid syntes, at skibsbygning kunne måle sig med dette. Alene den kendsgerning, at et bygningsværk bliver stående, hvor dette nu engang er bygget.

Et skib bliver fra samme øjeblik, det begynder at glide ned ad beddingen, udsat for uhyre påvirkninger. Her tænker jeg vel nok på de helt store skibe, hvor der er tale om mange hundrede tons, hvor beregninger så nøjagtige spiller ind, at selv det at søsætte et skib indebærer en vis risiko. Man må her være så nøjeregnende, at selv nogle tommers forskel fra den normale vandstand, kan resultere i, at søsætningen må udsættes til vandstanden er passende. Hvis ikke vandets bærende kraft sætter ind på det rigtige tidspunkt, kan skibet blive ødelagt eller tage alvorligt skade, men det skal jeg senere vende tilbage til.

Det er heller ikke småting et skib kommer ud for under sejlads. Det kan gælde den mindre kutter, der skal klare sig i storm og kuling på Nordsøen. Det gælder de helt store travlere, der fisker på Nordatlanten. De gamle sejlkuttere fiskede ved Shetlandsøerne, Færøerne og Island. For en del år siden var der nogle store trækuttere, der fiskede så langt borte som på Barentshavet.

Når en fiskekutter således ligger måske mange døgn til havs, fuldstændig prisgivet vejrgudernes luner, opstår der ofte situationer, hvor besætninger tænker på, hvor længe skibet kan

holde til naturkræfternes vældige angreb. Så kan det pludselig blive livsvigtigt, at den skibsbygmester og hans svende^x har haft ^x samvittigheden med i deres job. En sløset udført kalfatring eller en vigtig detalje i skibet, der er sjusket med, kan pludselig blive af livsvigtig betydning.

Alt dette samt mange andre ting har bevirket, at netop skibsbygning har fascineret mig mere end andre fag, jeg har været beskæftiget med.

Visse passager i denne indledning er taget fra "Den danske skibstømrer" fra 1942 udgivet i anledning af dansk skibsforbunds 50 års jubilæum.

Min store interesse for skibe og både har jeg haft hele mit liv. Jeg vil tro, at hvis der i det hele taget er nogen bestemt grund til dette, må det vel nærmest være fordi, min onkel, som hørte med til familien, og i hvert fald i min drengetid var i min fars sted, var fisker.

Han havde en fiskerjolle på en snes fod, og på et meget tidligt tidspunkt kom jeg med ud at sejle. I begyndelsen var det på fornøjelsesture om søndagen med madkurv og hvad dertil hører. Så var hele familien med, og der blev gjort landgang i en af fjordens smukke vige.

Senere begyndte jeg at komme med på de rigtige fisketure. Jeg mindes svagt den første af disse ture. Jeg havde vel været en 4-5 år, og jeg havde i længere tid plaget om at komme med på en natlig fisketur sammen med min onkel og hans makker.

Der var ikke kahyt på båden, men et stort bredt fordæk, som rummede alt nødvendigt, lige fra olietøj, proviant, gummistøvler og meget andet.

Jeg havde som sagt omsider tigget mig lov til at komme med, og jeg husker meget tydeligt min debut som fisker.

Godt påklædt stod vi nu til søs vi tre mand. Jeg var nu rigtig fisker, følte jeg.

Jeg har sikkert gået en del i vejen, da fiskeriet efter en times sejlads kunne begynde, og det har nok været en lettelse for de to mand, da jeg efter nok en time var ved at bukke under for træthed og søvn. Jeg blev nu pakket godt ind i nogle gamle uldtæpper, der også havde ligget under dækket, som jeg herefter blev stuvet ind under, liggende på nogle gamle sække.

Jeg sov sødeligt til ud på morgenen, da der blev gjort klart til at sætte kursen hjemad efter det, efter min mening så spændende togt.

Der er senere blevet fortalt mig (hvad jeg dog ikke selv kan huske), at min mor var knapt så begejstret. For da jeg blev afleveret til hende, var jeg klistret ind i fiskeslim og silde-skæld fra øverst til nederst og fra yderst til inderst.

Dette med vand, fjord, både og fiskeri må have sat et eller andet i gang hos mig, som har bevirket, at mit liv for en stor del er kommet til at bestå af alt flydende, lige fra modelskibe til sejlbåde, fiskekuttere, damp- og motorskibe.

Fra jeg kunne læse, slugte jeg råt og ukritisk alt, hvad der fandtes på biblioteket af maritimt faglitteratur, lige fra modelskibsbyggeri til de dramatiske beskrivelser af kampen om Atlanterhavets blå bånd.

Der var et ældre familiemedlem, der mente, at jeg burde læse noget mere decideret børnelitteratur, men jeg føler nu ikke, at jeg har taget skade af at opleve "Queen Mary" og "Mauritania" i en så ung alder. Desuden har jeg såmænd også læst alt andet af, hvad læseivrige børn læser.

Før jeg selv kunne læse, var både min mor og min onkel meget flinke til at læse op for mig.

Det må have været i 8-9 års alderen, at jeg fik min første båd. Det drejede sig om en gammel udtjent kåg, som min onkel havde købt nede på havnen formedelst et par bajere, efter hvad jeg senere har fået fortalt. Kågen har vel været på en 16-17 fod og blev placeret herhjemme på den lille gårdsplads mellem huset og min mors og min bedstemors have. Jeg ved ikke, om den ligefrem har pyntet, men familien må vel have affundet sig med den.

Når man ser, hvad børn i dag kan få af avanceret legetøj lige fra fjernstyrede biler og skibe samt måneraketter med rummænd og hvad ved jeg. Så tror jeg, at denne gamle kåg på en hel anden måde har appelleret til vi børns fantasi og opfindsomhed.

Jeg husker, at der med lidt voksenhjælp blev lavet kahyt på den, så vi også kunne lege i den, når der var regnvejr. Den skiftede nu jævnlig identitet, idet den sommetider var fiskeskutter på vej til Doggerbanken gennem storm og kuling, og snart var den "Cutty Sark", når den sejlede kapsejls med "Thermopylae" i de brølende fyrrer. Snart var den fiskerjolle på fjorden og snart var den "Læsø damper". Hvorfor skal jeg senere vende tilbage til. Den var også "Mauritania", der med et forbrug på 44 tons kul i timen og med 25 knops fart vandt det blå bånd fra "Kaiser Wilhelm der Grosse", eller var det en anden. Jeg mindes også i det dunkle "Zanta Maria" med Columbus og hans skrækslagne besætning, der var bange for at sejle ud over kanten af jorden, når denne ikke gik længere.

En meget stor oplevelse havde jeg også, da jeg fra det første skoleår begyndte at komme til Læsø i sommerferierne, hvor jeg for øvrigt har holdt samtlige skoleferier lige til jeg ved 16 års alderen forlod skolen.

Dengang var børns tilværelse ikke nær så spækket med oplevelser som i dag. Jeg kan i hvert fald huske, at jeg var den eneste i klassen, der hvert år skulle være borte i alle feriens 6-7 uger, og af de der også skulle på ferie, var der ingen, der skulle til et så spændende sted, som jeg mente, at Læsø måtte være.

Det var min faster og onkel på Læsø, der var mine ferieværter. Min onkel, som hed "Otto Dolmer", havde værftet i Vestersø havn. Han var en særdeles dygtig, agtet og respekteret mand. Meget kendt og vellidt både som menneske og håndværker, og så afgjort en af øens honoratiores. Han er flere gange og steder blevet benævnt som den legendariske "Dolmer".

Intet under var det da heller ikke, at jeg så frem til afrejsen til denne fjerne, spændende ø, men endelig oprandt dagen. Jeg skulle med toget fra banegården kl. 5.30 om morgenen. Min mor hjalp mig med den store uhåndterlige kurvekuffert på sin cykel. Kufferten indeholdt alt lige fra gummistøvler til badebukser. Der er vel ca. 3 kilometer til banegården, så det var en noget besværlig transport, men vi nåede da vejs ende i god tid.

Nu, da jeg endelig sad i toget, var jeg i grunden slet ikke så stolt ved situationen. Det var jo første gang, jeg skulle være hjemmefra i så lang tid, og ville pludselig gerne have kunnet hoppe ned på perronen til min mor igen. Nu begyndte toget imidlertid at køre og det lille stænk af vemod var snart glemt.

Toget var et såkaldt bumletog, det vil sige, at det holdt ved samtlige stationer og endda en hel time i Aalborg, men på grund af min unge alder havde jeg lovet min mor endelig ikke at forlade toget, før jeg var i Frederikshavn.

Hertil nåede toget ved 12 tiden. Der var en dame af min

fasters bekendtskab, der tog imod mig og hjalp mig ned til havnen, hvor den lille, kønne men solide Læsø damper lå og skulle sejle kl. 13. Den blev benævnt med det forsmædelige og meget lidt maritime øgenavn Læsøgrisen. Grunden til dette var, at en ikke uvæsentlig del af passagererne bestod af grise, som fra Læsø blev fragtet fra Øens landmænd til slagteriet i Frederikshavn.

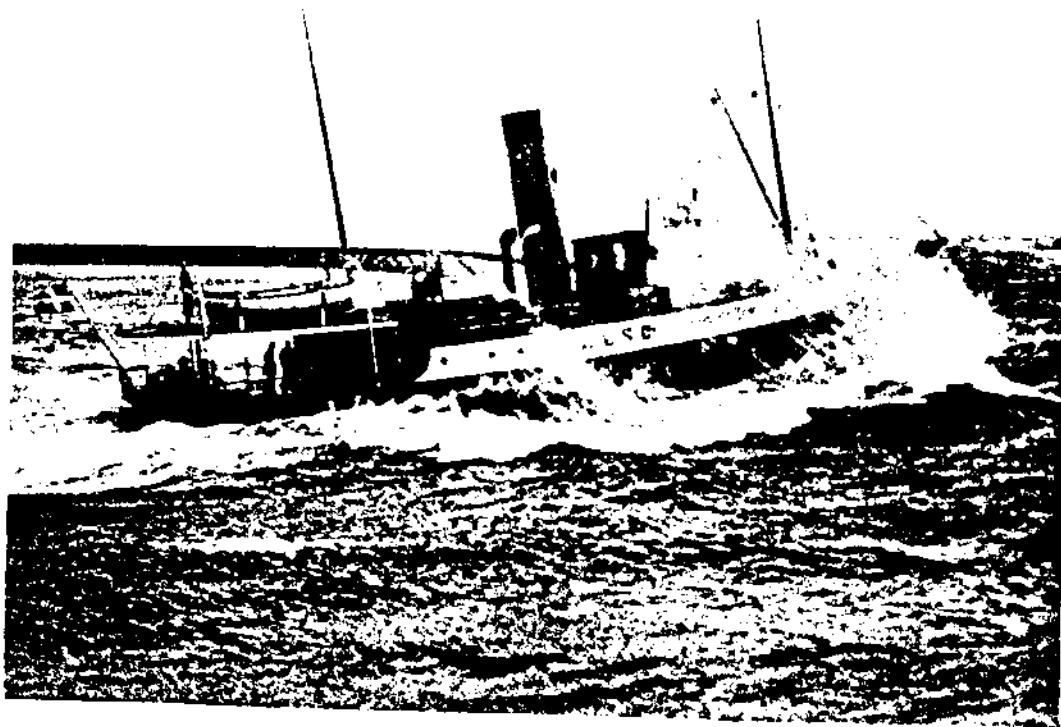
Ruten var dengang, og vel tildels endnu ret berygtet, især når det stormede fra nordøst. Det er ikke få af søsygens skrækelige kvaler den i tidens løb har haft på samvittigheden. Når strøm og sø løber op mod hinanden, kan der stå en usædvanlig grov og uberegnelig sø.

Det lille skib var ellers en glimrende søbåd, men i hårdt vejr hvor døre og skylights var tæt tillukkede, var der jo lidt småt med ventilation. Aptereringen i den lille smukke salon med rødt plyds og klunker, mahognypaneller og døre med spejlglas, bestod også af et vist antal af de små runde emaillerede. Når der i forvejen var indelukket, og de mindre søstærke var pådragt horisontalt, blege og med sved på panden, samt flittigt brug af de emaillerede, kunne lugten fra disses indhold få indvoldene til at slå flik flak selv hos de mere søstærke.

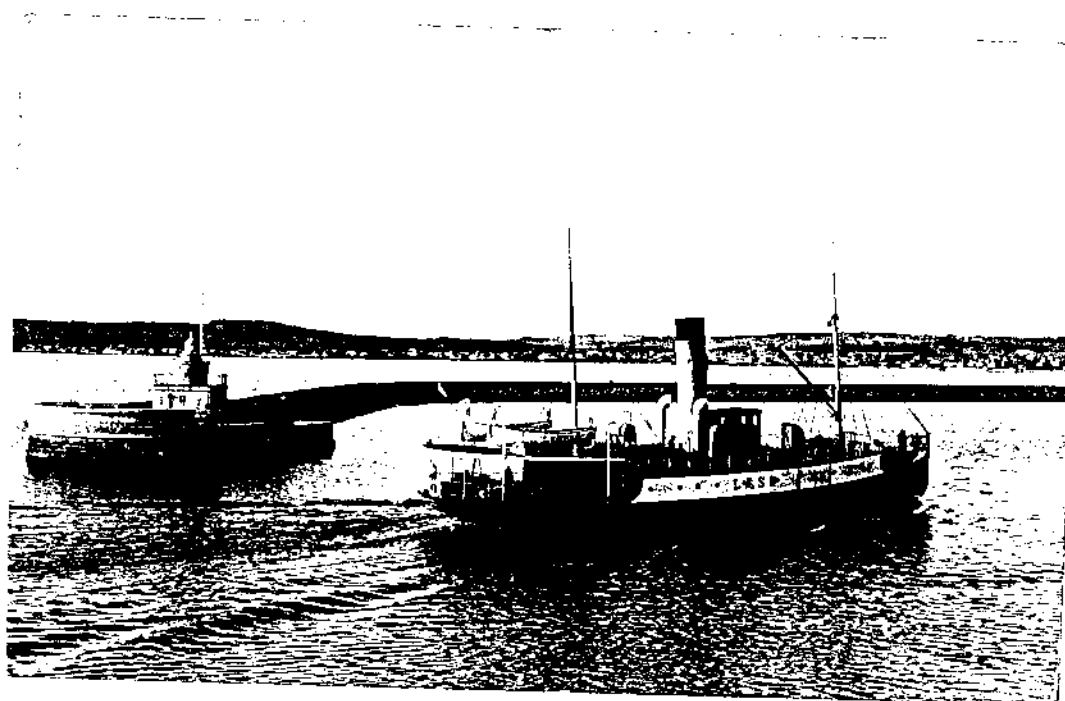
På denne min første sørejse på åbent hav teede vejret sig imidlertid fint og vi ankom til Vesterø havn ved 15 tiden. Min faster og onkel tog imod mig. De var ældre mennesker og var begge lettede over at have modtaget mig i god behold.

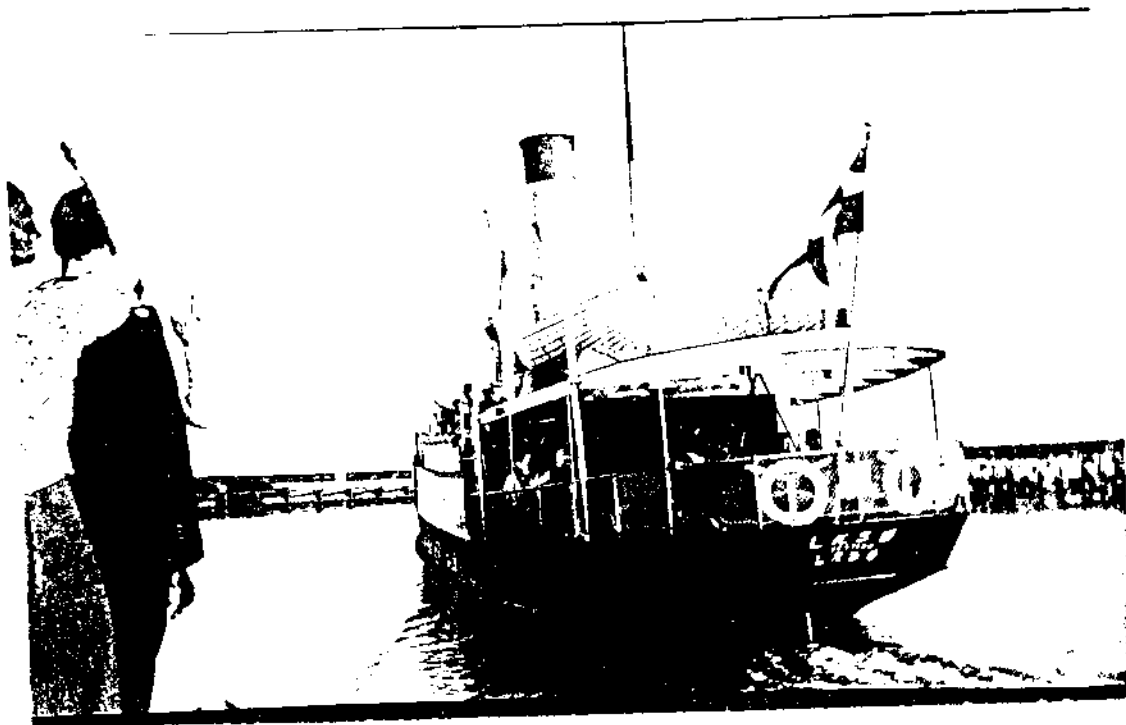
Der ventede mig nu nogle uforglemmelige dage og uger, der langt oversteg mine ellers store forventninger.

Det siger sig selv, at jeg hurtigt fik min gang på værftet og på havnen. Det vil sige, på havnen måtte jeg nu ikke gå alene det første år på Læsø.

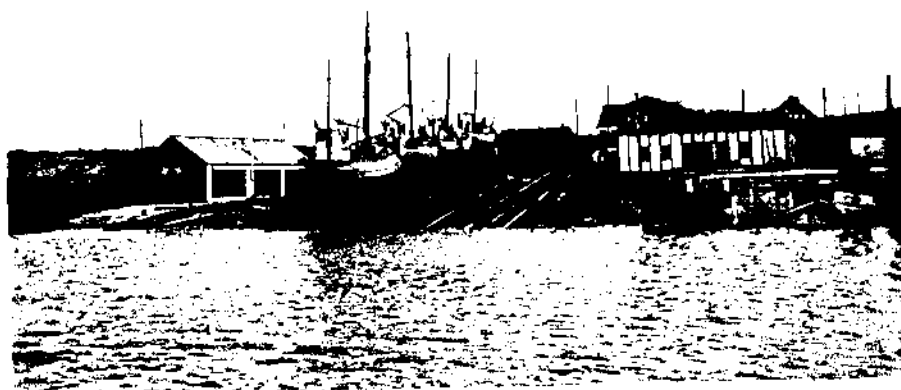


Til Læsø med "Læsø Damperen"
Indsejling til Frederikshavn i storm og stille vejr.





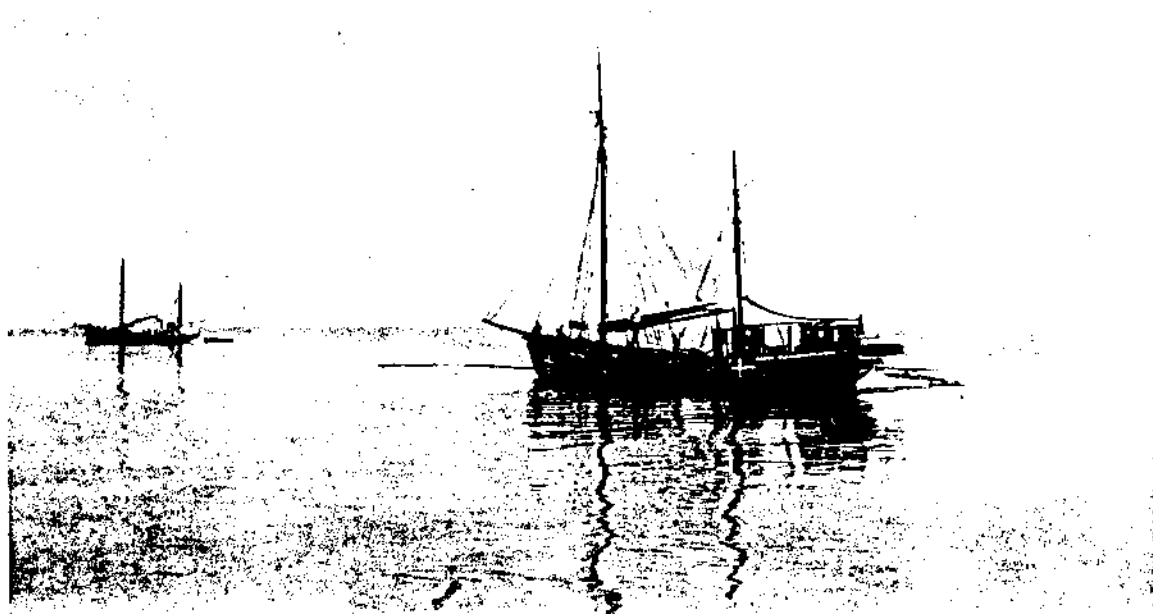
Afgang Vesterø Havn, Læsø. En stille morgen med "Læsø Damperen"



Min onkels værft på Læsø.



Læsø Havn 1944. Kvasere sejler til København - De sejler to og to af hensyn til minefaren.



"Clausens Minde" med Evald Dolmer ombord på vej til København.

Jeg var som før nævnt en meget videbegærlig men også, tror jeg da, høflig knægt, så jeg blev meget snart gode venner med alle svendene på værftet tillige med mange af fiskerne, som jeg jo kom til at kende gennem deres gang på værftet.

Jeg kom mange gange med på mindre fisketure derovre, mest når der skulle røgtes bundgarn og hummertejner.

En særlig god ven, fik jeg i en fiskeskipper, som var nabo til os. Jeg legede meget med børnene i den familie både ved havn og strand. Alle i denne fiskefamilie var umådelig søde, og det er mig en virkelig glæde at kunne holde forbindelsen med dem vedlige endnu.

Min onkels voksne børn var også flinke til at tage sig af mig, især var der en ung søn, som var fisker, jeg blev meget glad for. Han hjalp mig med at lave legetøjsskibe, som vi børn ~~legede~~ legede med ved stranden og han tog mig ofte med til havnen, hvor jeg som sagt ikke måtte farte alene omkring endnu.

Senere blev han kvaseskipper og sejlede med levende rødspætter fra Vesterø til København. Trods mange plagerier om at komme med på en af disse ture, lykkedes det ikke for mig. Det kunne der overhovedet ikke blive tale om. Det var alt for farligt, for det var under krigen og minefaren var stor. Af samme grund fulgtes kvaserne ad to og to. Netop den kvase, som blev ført af den unge Dolmer, blev senere minesprængt men med en anden fører.

Når jeg så utrykkelig siger Dolmers børn, er det fordi, at det var børn fra hans første ægteskab. I hans andet med min faster var der ingen børn.

Det var min onkel, der første gang forsøgte at indvie mig i den ret vanskelige opgave, det er at lave en linietegning til et skib. Mon ikke jeg har været 10-11 år dengang, og det har sikkert ikke været meget af det, jeg har fattet.

Jeg kan i hvert fald huske, at min onkel sagde til den før omtalte søn, uden at de vidste at jeg hørte det: "Jeg troede sgu ellers at knægten var godt begavet, men de lærer vel heller ikke rigtigt noget i skolerne mere".

Nåh, selv efter min ringe fatteevne fik han mig lært at lave en model efter en tegning, så måtte det med at lave tegningen komme senere. Nu stod ^{Jeg} vi, når der ikke var vejr til at være X udendørs, nede på værftet og lavede skibsmodel med lidt velvillig hjælp fra den af svendene, ved hvis høvlebænk jeg fik lov til at udfolde mig. Hvis jeg var kørt helt fast, ville jeg hellere spørge en svend end min onkel, nu da jeg vidste, hvad han mente om min skolelærdom. Jeg hørte til min store glæde, at svenden sagde til min onkel: "De kan nu sige, hvad De vil Dolmer, men knægten er nu ikke helt tosset til at tage på et stykke værktøj". Til trods for at jeg var stærkt optaget, hørte jeg dette og voksede straks to tommer.

Min glæde og stolthed fik et alvorligt tilbagefald, da min onkel kom hen til høvlebænken og tog modellen, en 14 tons sejlkutter, holdt den op for sig med stævnen vendt mod øjet og sagde: "Den er pænt lavet, men kan du ikke se, at modellen er skæv min dreng?". "Du skal være mere nøjagtig, når du arbejder, prøv nu at rette den, og lad mig så se resultatet". Svenden ved siden af mig, hjalp mig med at rette de få milimeter, og da min onkel senere så den, sagde han: "Der kan du selv se, du kan nok, når du vil, men lad for guds skyld være med at have for travlt, for så bliver du aldrig nogen god skibstømmer."

Jeg skrev mig de kloge ord bag ørerne, og har med mere eller mindre held søgt at leve op til dem. Man kunne nemt få den opfattelse, at han var vanskelig og streng over for børn. Det er imidlertid snarere det modsatte, der er tilfældet. Den høje

barske mand havde et elskeligt sind og hjerte.

Jeg kan fortælle, at min onkel Dolmer havde lært skibstømrerfaget såvel som skibskonstruktion i "Vest Hartepool" i England.

I 1897 begyndte han som skibsbygmester på Læsø og i løbet af få år stod der ry om Dolmers værft og skibe. Man påstod, at det var nogle af de smukkeste og mest velsejlende kuttere i Norden. I 1907 fik han sølvmedalje og æresdiplom for en kutter, der blev vist på en udstilling i Bergen.

Der er vel ikke noget at sige til, at det flere gange kom på tale, at jeg måske kunne komme i lære på værftet i Vesterø, men sådan kom det slet ikke til at gå. Min onkel døde, da jeg var 13 år. Han havde i nogen tid været svagelig, og en stærk forværret bronchitis kunne han ikke klare. Han blev 75 år.

Værftet kom på andre hænder, men jeg kunne måske stadigvæk være kommet i lære, men det havde taget så hårdt på min faster at miste sin mand, at hun ikke kunne have taget det ansvar, som det ville have været for hende at have mig boende hos hende i læretiden. Hun havde sikkert heller ikke brudt sig om, at jeg opholdt mig på Læsø og ikke boede hos hende. Hun var også lidt gammeldags til at have en stor dreng boende hos sig. Hun var umådelig sød og elskelig at være på ferie hos, men der gik simpelthen noget i stykker for hende, da Dolmer gik væk. Hun var alt for ivrig for at passe på mig, at der endelig ikke skulle tilstøde mig noget. Hun var ved at gå til af nervøsitet, bare jeg var gået til stranden uden at sige det, trods det at hjemme var jeg anderledes vant til at tage vare på mig selv. Det vil da have været synd for begge parter, hvis jeg skulle have boet hos hende i fire år. Nå, tilbage til de lange lykkelige skoleferier på Læsø.

Der var simpelthen alt, hvad der kunne begejstre en dreng med mine interesser, havnen, kutterne, værftet og ikke mindst den dejlige badestrand. Der tumlede vi unger os tidligt og sent, når der var vejr til det. Vi sejlede med lejetøjsskibe og modelkuttere i det krystalklare vand med den riflede sandbund. I de sidste år jeg kom på ferie der, lånte jeg jævnlig en kajak af en af skibstømrerne på værftet.

En anden dejlig oplevelse havde jeg, når jeg en gang imellem fik lov til at komme med på den ugentlige posttur til Ndr. Rønner, der ligger 5-6 sømil nord for Læsø, eller rettere sagt Vesterø. Øen var dengang beboet af en fyrmester med familie. Den lille ø var næsten gold, nærmest sten på sten. Der var en lille havn, som postbåden dog ikke kunne anløbe. Vi ankrede op, og blev hentet ind af fyrmesteren i fyrdirektoratets lille rød-malede motorjolle.

En bestemt ting husker jeg derfra. Der lå en meget stor granitsten, flere meter høj, skildt ad i to dele. Dette var sket i istiden og de to halvdele lå nu et godt stykke fra hinanden. Hvis læsere af dette skulle finde, at der er små afvigelser i min beskrivelse, må man huske på, at det er henved 40 år siden, jeg har været i land på Rønnerne. Det er ikke tilladt at gå i land der mere. Fyret er blevet automatiseret, og hele området er fredet som fuglereservat.

Det var jo ikke helt med samme spænding og forventning, at jeg vendte tilbage til min fødeby ved fjorden, samt den elendige skole, hvor vi ikke lærte noget videre. Slet ikke for at tale nedsættende om mit hjem, skolen eller fjorden, havnen og hvad der ellers fyldte min tilværelse herhjemme. Her havde jeg heldigvis også muligheder for at dyrke de maritime lyksaligheder, selvom man lige skulle vende sig til fjordens brakvand.

Der var visse dage, hvor det flød med affald fra slagteriet, og fra Blåkilde Møllens destruktionsanstalt sammen med de øvrige lækkerier fra byens kloakudløb.

Fra 12-13 års alderen var jeg ofte med, når der blev fisket med ålekroge. Linerne skulle roes ud. Jeg var nu så stor, at jeg kunne tumle årerne og kågen, som blev brugt ved denne form for fiskeri, men der skulle nu tages godt ved, hvis der skulle roes op mod vinden, men det gjorde jeg hellere end gerne. Det hørte til sjældenhederne, at jeg ligefrem blev kommanderet til dette eller noget andet. Jeg kan i hvert fald ikke huske det.

Min belønning for dette fik jeg på forskellig vis, blandt andet ved, at jeg nu blev anset for at være gammel nok til at tage kågen på egen hånd, når den ikke var i brug. Det blev til mange roture i sommerens løb sammen med kammeraterne.

På den tid havde min onkel i Hobro foruden kågen også en stor kraftig motorbåd, som blandt andet blev brugt til fiskeri på havet. For det meste drejede det sig om snurrevådsfiskeri efter rødspætter. Her var jeg også sommetider med, når det kunne lade sig gøre for skolen. Rødspætterne blev solgt ved havnen i Hobro direkte fra bådens dam, så her var kunden altid sikker på, at det var friske fisk, der blev leveret.

Den gang blev byens trommeslager endnu brugt til bekendtgørelser af forskellig slags, og netop her blev han hyret til at gå rundt i byen og forkynde "Store friske rødspætter fåes på havnen i dag".

Tiden nærmede sig nu, hvor jeg skulle til at forlade skolen. Det var vi nu ikke helt enige om herhjemme, for min mor og min onkel syntes, at jeg skulle blive ved et år mere og tage realeksamen og ikke som nu, nøjes med mellemskoleeksamen.

Men min onkel havde fået at vide af en af svendene fra værftet, at man netop skulle have en ny lærling, og det afgjorde sagen til min fordel.

Jeg var simpelthen dødtræt af at gå i skole, og en væsentlig grund til dette, var nok den, at jeg ikke var ret god til regning og matematik. Netop de fag der var af væsentlig betydning, hvis jeg efter endt læretid skulle læse videre til konstruktør ligesom mit store forbillede, min onkel på Læsø.

Andre fag gik det fint med, et par enkelte var jeg endda helt i top med, og jeg kunne da også forlade skolen med et tåleligt resultat, men et g+ i regning og et g i matematik var jeg ikke stolt af.

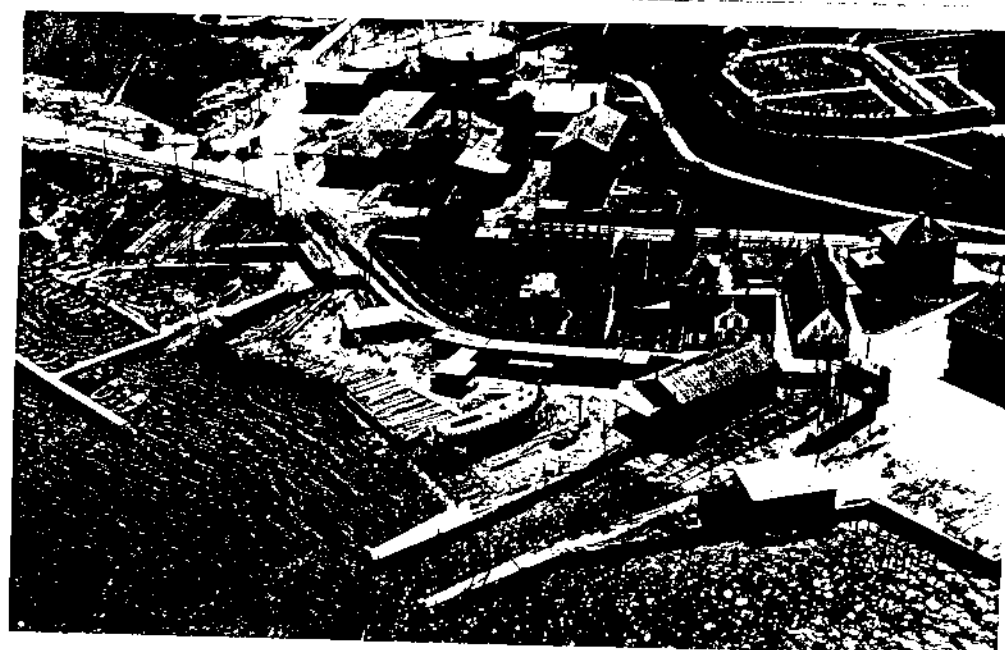
Nå, farvel til skolen. Det var også dette forår, jeg blev konfirmeret, og nu gjaldt det skibstømrerfaget. Min onkel var med mig ovre på værftet, så vi sammen kunne snakke med mesteren, om at komme i lære der.

Han hed Rasmussen og var københavner. Han ejede ikke værftet, idet dette var et aktieselskab. Foruden træskibsbyggeriet var man for nogle år tilbage begyndt på en stålskibsafdeling. Det var mest ombygning og reparation af mindre stålskibe. Man var kommet i forbindelse med et mindre rederi, der havde købt nogle engelske damptravlere, der nu skulle bygges om til coastere.

Jeg begyndte så med stor spænding og forventning på det gamle træværft i Hobro den 1. april 1948. Min mester hed som sagt Rasmussen, Volmer til fornavn, men der blev nu ikke noget med at tiltale ham med andet end Rasmussen eller slet og ret mester. Han var meget flink, men også ret streng, hvad jeg snart opdagede. Han var desuden meget pertentlig og krævede det samme af sine medarbejdere.



Hobro Værft set fra forskellige
sider i min læretid.



Mit første job bestod i at hjælpe en yngre svend med arbejdet på en stor motoryacht. Vi skulle lægge motorfundamentet ned. Jeg vidste vidste udmærket, hvordan dette gik til, det havde jeg set adskillige gange på Læsø. Jeg var stolt, da jeg efter min første arbejdsdag kunne komme hjem og fortælle, at nu havde jeg lavet rigtigt skibstømrerarbejde.

Jeg tror, at jeg gik et par uger på yachten sammen med denne svend, som var både sjov og hyggelig at gå sammen med.

Det må dengang have været en 60-70 mand på værftet, men de fleste var beskæftiget på stålskibsafdelingen og mange af disse var udenbys arbejdere, de fleste fra Aalborg, men også et par stykker fra Randers. Blandt dem var der især een, jeg meget hurtigt blev gode venner med. Han var en stor kraftig smed, der havde sejlet en del år som maskinassistent. Jeg skulle senere komme til at sætte ekstra pris på denne lidt fandenivoldske smed.

De fleste, af de der var kommet fra Aalborg, havde tidligere været ansat på Aalborg værft, og der var nogle slemme rødder imellem, men det kunne vel ikke undgås, at de ikke alle var lutter søde drenge, når de kom fra en så stor arbejdsplads.

En af de mest ubehagelige pligter, der fulgte med yngstelærlingen, var at hente varer til frokostpauserne. Det drejede sig om mælk, bajere, sodavand (men ikke ret mange af disse) cigaretter, wienerbrød og meget andet. Frokostpausen var på 20 minutter, og det var fra begyndelsen pålagt mig, at jeg ikke måtte besørge disse ærinder i arbejdstiden.

Der var selvsagt mange, der skulle have disse ting og jeg kunne næsten ikke nå at hente dem, så folkene kunne få dem til pauserne. Jeg selv måtte snyde mig til at spise min mad efter pausens ophør. Jeg blev skældt godt ud, når de andre måtte

vente for længe, inden jeg kom med deres varer.

Mit forsøg på at snige mig afsted 5-10 minutter før tiden, fik en brat ende, for jeg løb lige i armene på Rasmussen henne hos skibshandleren. Ved hjemkomsten blev jeg kaldt ind på kontoret, hvor jeg kort og godt fik at vide, at hvis det gentog sig, kunne jeg forsvinde fra værftet. Men han sagde også, at det som regel var galt hvergang, der kom en ny dreng på pladsen, men nu ville han tale med folkene.

Jeg nægtede nu pure at hente noget privat uden for de legale pauser. Der var straks nogle, der mente, at det havde de andre lærlinge kunnet, og så kunne jeg vel også finde ud af X det, men jeg var forlængst blevet orienteret af mine lærekamerater og var klar over, at de havde haft samme problemer.

Det var især de fremmede smede fra Aalborg, det blev galt med, og næste gang de ville sende mig efter øl, var det demonstrativt midt i arbejdstiden. Jeg sagde simpelthen nej, og jeg fortalte, som det var, at jeg ville blive fyret, hvis Rasmussen opdagede det.

Jeg blev omgående lovet tæv og blev kaldt en storsnuet og x fræk hvalp, samt at de udmærket vidste, at jeg havde sladret til mester for, kunne jeg forstå, Rasmussen havde haft fat i dem og sagt, at han ikke ville se, at der blev drukket øl i arbejdstiden i det omgang, som netop de gjorde.

Jeg forklarede, at jeg var blevet taget på fersk gerning af mester, men nu blev især de to af dem helt tossede og gentog løftet om øretæver i lange baner, efterfulgt af kraftige anmodninger om at se at komme af sted efter de bajere og at det ikke kunne gå for hurtigt.

Jeg tog mod til mig og sagde, at jeg ville ikke smides af lære for deres skyld og at de kunne hente deres øl selv.

Dengang var det al skam at miste sin læreplads og jeg sagde, at så kunne de jo tæve mig, hvis det kunne hjælpe på deres tørst. Jeg var rystende bange for dem, men jeg var klar over, at jeg blev nødt til at holde fast på mit, så at de en gang for alle vidste, hvor de havde mig.

Nå, jeg fik nu heller ingen klø, men derimod en mængde hånende bemærkninger som tøsedreng, bangebuks og meget mere af samme skuffe. Det gjorde mig ikke noget, for jeg havde jo netop vist det modsatte. Jeg er helt sikker på, at jeg havde fået hjælp af de svende, som jeg kendte, men dette ville jo netop være at sladre. Jeg mente trods alt, at det var bedst, sålænge jeg selv kunne klare mine småproblemer, men jeg var ked af situationen, for jeg kom fint ud af det med de af folkene, jeg hidtil havde haft med at gøre, både svendene og de andre læringe.

Efter nogle uger på yachten kom jeg til at arbejde på en nybygning, en 30 tons fiskekutter. Jeg hjalp til med at rejse agterstævn og rette køl ind. Det var tunge grejer at arbejde med, især når jeg skulle løfte sammen med svendene, jeg var makker med. Det var hårdt arbejde for en lang tynd knægt, der lige var kommet ud af skolen, men det stivede svært af, at jeg kunne mærke at jeg var vellidt af svendene.

Alt i alt gik det fint på værftet, blot skulle jeg være lidt forsigtig med at boltre mig alt for meget med min viden om skibe og skibsbygning, men når og hvis jeg gjorde det, var det for at stive mig lidt af, for selvfølgelig er det den yngstes lod at blive drillet og ydmyget lidt, netop på grund af den manglende viden og kendskab til alt dette nye og ukendte. Det var almindelig kutyme, at yngstelærningen blev sendt i byen efter mærkelige ting og sager, som foreksempel den klassiske træstræk-

ker, samt en spand kørneprikker. Så er der venstrehåndsskrue-trækkeren eller en stang firkantet messinggrundjern af aluminium og meget andet spændende. Dem hoppede jeg ikke på, men fik klaret de fleste af skærene på en høflig men afvisende måde. Jeg mener, at der gik helt sport i hvem, der kunne få mig til at falde i med et af disse narreærinder, og så gik det trods al forsigtighed alligevel galt for mig.

En af de yngre svende, et noget hidsigt gemyt, der havde stået i første række med at forsøge at få mig til at hente et eller andet skørt, bad mig om at hente en boreforlænger, et stykke værktøj han havde lånt ud til en af fiskerne ovre i fiskerihavnen, påstod han. Fiskerihavnen lå lige op til værftet, adskilt fra dette med et højt stakit.

Jeg havde vel sagt noget om, at jeg ikke troede mere på boreforlænger, end jeg havde troet på træstrækkeren, og at jeg nok fik vrøvl med Rasmussen, hvis jeg brugte tiden til sligt.

Der brændte jeg mig vel nok skrækkeligt. Han skiftede omgående kulør i ansigtet som ~~en~~ kamæleon, og blev blårød i fjæset. Så fór han afsted med lange flyvespring over mod fiskerihavnen og satte med et mægtigt spring over det høje stakit, et spring der måtte kunne få enhver sportsudøver til at blegne af misundelse. Få minutter efter var han tilbage med samme fart, medbringende en lang, tynd stålstang, på hvilken der sad en borepatron i den ene ende. Han holdt den tæt op for øjnene af mig og skreg, om jeg kunne se den. Dernæst satte han den mod min hals lige under hagen og klemte mig på den måde op mod værkstedet, som vi stod ved. Så råbte han op igen: "Og så har du fanden-galme at holde op med at spille fræk over for mig, og for fremtiden kan du holde din kæft med alt dit forbandede pis og lort om Læsø og Dolmer, og jeg ved fandeme ikke hvad".

Gunnar, den svend jeg havde arbejdet sammen med på motor-yachten kom ud fra værkstedet og råbte: "Frantz hold da op for helvede, du kværker jo manden, og husk på, at vi selv er skyld i at drengene bliver forvirrede i starten hernede". "Jeg synes da ikke, at Verner er af de værste, vi har set på værftet".

Frantz slap mig omgående. Han så helt flov ud, men forklarede mig så, at med en sådan boreforlænger kunne man komme til at bore på steder, hvor der ikke var plads til et boresving. Jeg gav Frantz en undskyldning, og så var den lille fadøse glemt. Til middagspausen kom Frantz og spurgte, om jeg kunne nå at hente et par bajere, inden jeg kørte hjem til middag, så kunne jeg købe en sodavand til mig selv. Det kunne jeg nemt nå, og siden var vi gode venner. Ilter og arrig var han men slet ikke ondskabsfuld. Noget helt andet er, at det tager tid at vende sig til den lidt specielle værftjargon. Under Rasmussens ledelse var jeg kun en enkelt gang udsat for direkte ondskab, men det skal jeg senere komme ind på.

Jeg havde i hvert fald lært at tage mig i agt for at udbrede mig alt for meget, om alt det jeg mente at have kendskab til angående arbejdet og skibe.

Jeg kom herefter til at gå sammen med Gunnar på nybygningen, der som før omtalt var en 30 tons fiskekutter, kølen var forlængst lagt eller strakt, som det hedder på fagsproget.

Kutteren stod, i modsætning til de gamle sejlskibe, med stævnen øverst og med agterenden ned mod vandet. I denne stilling står skibet under bygningen, som den vil komme til at ligge i vandet, når den er færdigmonteret med motor og alt det øvrige udstyr.

Gunnar og jeg skulle arbejde på spanteplanen med at tegne spanterne op og bagefter samle disse af de enkelte stykker span-

tetræ. Der var to svende og to lærlinge om dette arbejde og jeg var godt tilfreds med, at jeg blev den ene af læredrengene.

Først blev alle spanterne målt ud på planen, der består af en stor platform af træ, vandret og fuldstændig jævn og glat så man kan tegne nøjagtigt på den. Spanterne bliver tegnet op efter en såkaldt afslagningstabel. Det er et slags diagram, hvor alle de mange mål er afsat. Disse mål er taget på skibets linietegning, som konstruktøren har udført.

Når hele dette store, meget omstændige optegningsarbejde er færdigt, er alle spanterne tegnet op i fuld størrelse. Jeg kunne nemt følge med i dette, for det meste havde jeg lært af min gamle onkel på Læsø, og det var en stor tilfredsstillelse for mig, men det holdt jeg for mig selv.

Nu skulle spanterne laves. Først blev der lavet skabeloner til alle spanterne. Efter disse blev spanterne streget op på spantetømmeret, der lå spredt ud, så man kunne se hvilke stykker, der passede bedst i krumningen. Hvert enkelt stykke er stort, tungt og uhåndterligt. Ved bygningen af helt store skibe er de største stykker så store, at der skal 4-6 mand til at løfte dem. Et spant til en stor kutter består af 10-12 stykker træ.

Disse bliver nu båret hen til den store båndsav, hvor de så bliver skåret ud i den rigtige facon^{og}smig. Når stykkerne er skåret ud, bliver de båret eller kørt hen til planen, hvor de bliver samlet til hele spanter. Hvert spant består af to lag, et agterlag og et forlag. I disse to lag overlapper de enkelte stykker hinanden, således at der bliver tale om et slags forbandt.

De to lag ligger ikke mod hinanden, men holdes i afstand

af klodser på ca. to tommers tykkelse. De bliver boltet sammen med bolte af galvaniserede rundjern. Det foregår i dag med luftværktøj, men dengang var det med muggerter, og det var det endnu mange år frem i tiden på de fleste småværfter.

Nu er det færdige spant klar til via en slidske at blive kørt ned på kølen. De største af disse spanter vejede vel 400-500 kilo. Hvis skibet er på 100 tons, kan man nok regne med, at de største spanter vejer i nærheden af et tons. De agterste spanter bliver rejst først. I dag foregår det med en kran, enten det er en stationær løbekran, det er der i de fleste byggehaller, eller det kan være en eller anden form for mobilkran, der kan løfte i den nødvendige højde. Dengang foregik det ved hjælp af taljer, anbragt i et par svære tobensbukke, en på hver side af skibet.

Når det agterste spant er stillet op og rettet ind, så det står som det skal, arbejdes der herefter spant for spant. Når alle spanterne står på plads, som ribben på et vældig uhyre, ser de ikke nær så klodsede ud mere. De strækker sig fra kølen udad i en ret flad vinkel, for så at rejse sig i en elegant bue op efter. Når den første halve snes spanter er rejst, kan man allerede begynde at fornemme skrogets facon. Spanterne helt for- og agterude kaldes kantspanter og står nærmest vinkelret på klædningen. Til slut bliver alle spanternes stilling yderlige kontrolleret. Sammen med stiverne til for- og agterstævn holder denne dobbelte række af stivere indtil videre skibet på ret køl.

Nu kommer vil til afsletningen af spanterne. Det vil sige, at alle de ujævnheder, der vil være, skal hugges væk. Dette arbejde foregår i dag med maskinhøvl, men dengang var det med skarøkse. Nu kan et par mand udføre det samme arbejde, som der dengang skulle 6-7 mand til.

Selve arbejdet foregår på den måde, at den svær liste, en såkaldt træ^Kstok, bliver holdt an mod spanterne, og man kan der- ved se, hvor meget der skal fjernes. Der bliver nemlig afsat kridtmærker, der viser hvor og hvor meget, der^{skal} hugges af.

Tidligere, hvor dette som før omtalt blev hugget bort med skarøkse, krævede det stor rutine og øvelse at kunne hugge netop det nødvendige af. Her hjalp kundskab og viden ikke, det var kun øvelse, øvelse og atter øvelse, der gjorde sig gældende. Hvor der var store knaster i træet, var det næsten umuligt for en nybegynder at hugge en jævn flade. Man var tilbøjeligt til at hugge huller, hvor træet var blødt. I sådan et sjak var vi to lærlinge og 4-5 svende, og hvis begge lærlingerne var nybegyndere, kunne disse næsten ødelægge hele arbejdet, selvom man gjorde sig den allerstørste umage og anstrengelser.

Hvis man var uheldig og ikke havde fået nok hugget af, måske fordi træet var fuld af store knaster, ja så kunne man roligt regne med, at det ville komme til at svirre med ukvemsord fra svendenes side som foreksempel: "Hvad helvede mand, har du brugt kasketten til at viske stregerne ud med, for der er fandeme ikke kommet noget af spantet her, siden vi sidst havde stokken oppe". Eller også: "Du makker, kan du ikke gå ind til mester, og sige fra os, at både vi og værftet var bedre tjent med, at du bliver hjemme, og kun komme om torsdagen når der er lønudbetaling".

Det sagde nu heller ikke ret meget, for min timeløn var vel dengang ca. 40 øre, men på en måde havde svendene ret. En urutineret kunne nemt ødelægge svendenes arbejde og dermed også mere end man fik i løn. Nå, det kom jo også lidt efter lidt med øvelsen, men jeg må erkende, at selv efter at jeg var blevet svend, var der mange af mine ældre kollegere, der huggede langt

bedre end jeg. I en af de gamle myter hedder det også, at når møbelsnedkeren er færdig med at polere, kommer skibstømreren og pudser efter med sin skarøkse.

Når spanterne er slettet af, skal der sættes planker på skibet. Denne proces kaldes for opplankning. Hver enkelt planke bliver lavet efter en lang, tynd men bred liste, som kaldes en rig eller hæfterig, heraf udtrykket at hæfte planker. Plankens facon bliver fra skibet overført til denne rig, og igen fra rigen til den egeplanke, man har udset til formålet. Når planken er skåret ud og høvlet til, skal den koges eller dampes i en såkaldt svedekiste, der får damp fra en dampkedel. Det var dengang yngstelærlingens job at møde på værftet ved 3-4 tiden om morgenen, for at fyre op under kedelen. Det tog en times tid at få damp på og plankerne skulle have 2-3 timers damp, så det passede lige med, at de første planker var klare til at tage ud, når svendene kom kl. 7.

Jeg var slet ikke ked af dette job. Jeg var vant til at komme tidligt op om morgenen, og der var en egen stemning ved værft og fjord sådan en tidlig forårmorgen.

Når planken skulle sættes på, var der i forvejen gjort klar med alt, hvad der skulle bruges. Det drejede sig først og fremmest om en mængde meget svære skruetvinger, der var beregnet netop til dette.

Disse skulle være opgået, det vil sige, at de skulle være skruet helt tilbage, desuden skulle de være velsmurte. Så skulle der være mange egetræskiler samt klamper, en klampe er en klods med et hul til et spiger. Klampen blev brugt på den måde, at den blev spiget på spantet mod plankens frie kant og med en kile mellem planken og klampen blev planken på denne måde drevet ned mod den foregående plankekant.

Her foruden skulle der være nogle donkrafte, der især var uundværlige, hvis det var bundplanker, der skulle klemmes op mod skibsbunden. Der skulle også være et vist antal træstykker til rådighed. Disse skulle bruges til at sætte imellem skrue-tvingerne og planken, da der ellers kunne blive dybe mærker fra tvingerne i den bløde planke.

Alt dette, plus en mængde andre ting, som man delvis skulle kunne gætte sig til, var det pålagt vi læredrenge at have ansvaret for og gud nåde og trøste os, hvis alt ikke var gjort klart. Når den varme planke kom ud af svedekisten, skulle arbejdet gå kvikt inden planken blev kold.

Det er stadigvæk et ret hårdt arbejde at sætte planker på et skib, men tillige et spændende arbejde, blandt andet fordi man kun har en kort arbejdsperiode, inden planken bliver kold. Hvis planken sidder på et sted, hvor ^{skibet} planken er meget rundt, kan der nemt komme revner i planken. Den kan flække og store fliser kan springe ud og i værste fald kan planken brække og må som regel kasseres og en ny laves. Man skulle næsten forud kunne fornemme, hvor der var et svagt sted i planken og i så tilfælde også være forud med at få en skruetvinge anbragt på dette sted for at forebygge, at der skete noget med planken. Hvis der alligevel skulle indtræffe nogle af disse uheld under arbejdet, var det næsten altid de åndsvages lærlinges skyld, hvis ellers? Årsagen kunne kun skyldes, at der manglede et eller andet, som kunne have forhindret, at planken revnede eller på anden måde ikke teede sig som den skulle.

Derfor svirrede det i luften med eder og forbandelser over de fandens drenge, der aldrig lærte at rigge ordentlig til. Nej, så skulle vi have set, da de var i lære, da var det sgu ikke gået på den måde og så videre.

I visse henseender var vi nu ret lærenemme. Rasmussen hørte ikke gerne, at vi bandede alt for meget under arbejdet. Hvorfor ved jeg såmænd ikke, men trods det at han optrådte ret barsk, førte han i grunden et pænt sprog. Der var også nogle af de ældre svende, der heller ikke brød sig om, at vi blev for dygtige i den retning. Det gik ellers hurtigt med at lære disse hårdtslående udgydelser. Når vi lærlinge var alene sammen eller sammen med de helt unge svende, der var ligeglade med vort sprogbrug, gik det løs. Vi kunne næsten ikke sige en sætning, uden at den indeholdt et vist kvantum eder. Det var ligesom, det gav samtalerne mere vægt og troværdighed, og var der noget vi lærlinge havde brug for, var det netop dette. Vi gjorde i hvert fald, hvad vi kunne for at leve op til den gamle sømands vits, nemlig at kunne bande i et kvarter uden at gentage sig selv, så noget fik vi da ud af at være i skibstømrerlære.

Nå, tilbage til opplankningssjakket. Selvom vi blev skældt en del ud, fik vi dog ikke øretæver, men adskillige tilbud om sådanne. Den eneste gang jeg var tæt på dette, skal jeg komme til senere.

Jeg var glad for at arbejde på kutteren. Jeg havde forlængst opdaget, at når bare man gjorde, hvad man kunne, og så selvfølgelig helst en hel del mere, betød alle ukvemsordene intet. Det var simpelthen værftsjargon.

Desværre er det, trods god vilje, aldrig helt lykkedes for mig at aflægge denne dårlige og fuldstændig ^uunødvendige vane, som det er at bande helt umådeholdent, men grunden er vel blevet lagt dengang, og nu let kommer frem igen, hvis man bliver ivrig eller vred.

Da der var gået nogle uger, kom Rasmussen en dag og hen-

tede mig. Han sagde, at han var nødt til at tage mig ud af sjakket et par dage, men jeg skulle nok komme tilbage igen.

Jeg skulle over på jernværftsafdelingen i smedjen, for at skære gevind på nogle store bolte. De skulle bruges på et af de skibe, der var under ombygning. Jeg tror, at den hed "Malene Scan". der var to skibe fra det samme rederi, der skulle moderniseres.

Selvom jeg var lidt skuffet over at komme fra kutteren, havde jeg ikke noget imod at prøve noget andet, selvom dette ikke var direkte skibstømrerarbejde. Jeg mente, at det drejede sig om at prøve så meget som muligt.

Hvad jeg derimod ikke var så begejstret for var, at det var mine gamle bekendte, "Aalborg smedene" jeg skulle lave disse bolte til. Der var imidlertid ikke noget at mærke på dem, da de to af dem viste mig til rette med arbejdet. Der var dengang ikke noget, der hed gevindskærer og heller ikke en drejebænk at sætte boltene i og så lade den gøre arbejdet. Nej, det var med håndkraft og det kom snart til at værke i arme og overkrop. Jeg vil tro, at boltene har været 7/8" tykke og der har været 25-30 stykker, så det er vel rimeligt, at det har givet sved på panden. Der gik vel et par timer, da den ene af svendene kom farende og spurgte, hvad i helvede jeg blev af med de bolte. Han gjorde i høj grad indtryk af at have hældt nogle promille ind bag ved kedeldragten. Han tog de 3-4 bolte, der var færdige og for af sted igen.

Jeg puklede og svedte for at blive færdig og jeg tror, at der gik resten af den dag og det halve af den næste, inden jeg var færdig med dem alle sammen.

Jeg gik over på "Malene" med dem, hvor de skulle afleveres nede i maskinrummet og igen brokkede smedene sig over min

langsomhed. De to af dem var fulde, og da jeg ville skynde mig op af lejderen, greb den ene af dem fat i mig og spurgte mig, mens han så på mig med svømmende øjne: "Sig mig engang, er du i grunden blevet synet, mens du har været her på værftet?" Jeg svarede benægtende og sagde, at det skulle jeg heller ikke.

Jeg havde flere gange hørt om denne ulækre skik eller kutyme, om man vil, og jeg vidste, at i hvert fald een af de andre lærlinge havde været udsat for den ubehagelige handling. Den bestod af, at man blev holdt fast af nogle, mens andre hev bukserne af én. Så blev man under stor jubel og latter nøje undersøgt og éns mandlige udrustning blev målt med tomkestok. Til sidst blev man smurt ind med maling eller m^øn^je eller hvad der ^{man gjorde} i en fart kunne fremskaffes.

Udover at det var en nedværdigende handling, fik man jo under alle omstændigheder et sæt undertøj ødelagt.

Jeg havde hørt, at de samme smede havde forsøgt sig med den ældste lærling, en stor kraftig ung mand, der var kommet sent i lære og på det tidspunkt havde været 21 år. Han havde undgået deres grovheder ved at true dem med at tæve dem sønder og sammen, når han mødte dem enkeltvis, hvis de prøvede noget med ham.

Det kunne jeg ikke klare mig med. For det første var der vel for meget skoledreng i mig endnu og for det andet havde jeg i alt fald hverken magt eller fylde til at dette ville medføre andet end, at man ville more sig kostelig over mig.

Jeg vidste nok, at det tidligere var en slags ritual, man skulle igennem for at blive accepteret. Jeg har læst om det i sømandsberetninger fra sejlskibstiden og også fra arbejdspladser fra ældre tider, men jeg kunne ikke forstå, at det gjalt

endnu i 1948. Jeg var ærlig talt bange for situationen. Jeg kunne ikke stikke af, for een stod på lejderen og spærrede, og flere var kommet til for at overvære det, som i hvert fald en del af dem håbede ville ske.

Jeg var, og er fra naturens side ikke særlig modig, men jeg var dengang fast besluttet på, at hvis dette var betingelserne for at være her på værftet, ja så ville jeg ikke være her.

Jeg kunne mærke på mig selv, at det der nu var under op-sejling, ville jeg ikke finde mig i og var jeg ikke modig, så var jeg til gengæld udstyret med et særdeles hidsigt temperament og hvis jeg blev tirret længe nok, kunne jeg glemme al angst og forsigtighed. Jeg må desværre bekende, at netop dette et par gange har givet øretæver til mig selv, selvom det modsatte også har været tilfældet.

Da de to fulde smede greb fat i mig, gik jeg helt amok og råbte og skreg, at jeg fandeme ikke ville oversjofles med deres beskidte grapper. De grinede af mig og en af dem, der var kommet til, stod parat med en tjærebiks. Den ene af dem, der holdt mig, sagde onskabsfuldt: "Nå hvalp, nu kan du kraftedeme ikke komme til at sladre til Rasmussen. Jeg vred og snorede mig som en ål og jeg kunne mærke, at jeg ikke var langt fra at tude. Flovhed og raseri gjorde, at de fire voksne mænd havde sit døj med at holde mig. Selvom jeg var tynd og spinkel, var jeg sej og sportstrænet. Da de forsøgte at hive bukserne af mig, hylede jeg op om at melde dem til politiet og at jeg ikke ville være på værftet mere. Den største af disse store rå mænd sagde: "Hold da kæft hvor hvalpen kæmper for sin dyd, han er sgu nok jomfru, men det skal vi snart få konstateret". Hvordan de ville bære sig ad med det, har jeg senere tænkt på, men den-

gang nede i bunden af "Malene" havde jeg andet at tænke på, og pludselig må jeg være blevet grebet af det, som jeg andetsteds har set betegnet som den desperat-frygtsommes mod. Med min jernbeslåede træsko sparkede jeg mig løs med det ene ben og forsøgte at ramme den største af dem i hovedet. Desværre ramte jeg ham kun på skulderen, men han gav et vræl fra sig og faldt over mod skoddet, holdt sig på skulder og hals og hev efter vejret. Endelig kom han på ret køl og råbte, at nu skulle jeg få bank, samt at nu skulle de lære mig at respektere voksne folk.

I det samme lød der et råb ned gennem den åbne maskinca-sing: "Hvad fanden går her egentlig for sig?" Og jeg blev sluppet omgående. Stemmen viste sig at tilhøre den store smed fra Randers, han arbejdede også på "Malene". Han kom ned ad maskin-lejderen og nærmede sig truende. Jeg husker det hele meget tydeligt. Hans kraftige muskuløse arme var fyldt med farvestrålende tatoveringer. Jeg flygtede om bag ved ham og fik mine bukser på plads. Andersen stillede sig front mod mine fjender og sagde lavt: "Fy for satan, fire voksne mænd om en læreknægt, hvis I skal slås, kan I jo begynde med mig". Jeg hørte ikke mere, men flygtede op fra skibet og styrtede over på kontoret til Rasmussen.

Jeg var så oprevet, at jeg næsten ikke kunne fortælle, hvad der var sket. Han blev dog klar over, at jeg ikke brød mig om at være på værftet mere. Det kunne jeg også nemt slippe, idet min prøvetid ikke helt var udløbet endnu, den var på tre mdr. og gjaldt gensidig.

Rasmussen sagde, at jeg aldeles ikke skulle rejse, men nu kunne jeg holde fri den sidste timestid, der var tilbage af dagen, så skulle han een gang for alle sørge for, at disse fremmede fugle blev modereret med deres provokationer.

Han sagde også, at de svende der havde arbejdet sammen med mig, havde omtalt mig som flink, lærenem og høflig. Det sidste satte Rasmussen stor pris på.

Til slut fortalte han, at der skulle begynde en ny lærling på værftet, når min prøvetid var udløbet.

Rasmussen sagde endvidere, at den nye lærling var jævnaldrende med mig, men at han ikke havde kendskab til faget, på samme måde, som det var tilfældet med mig, samt at han gerne så, at jeg gjorde mit for at vise ham lidt tilrette, så at det ikke blev alt for træls for ham den første tid.

Jeg lovede selvfølgelig at gøre, hvad jeg kunne i så henseende og da jeg havde sundet mig lidt, gik jeg ud til nybygningen og fortalte, hvad der var sket til svendene derude. Gunnar sagde, at det jo faktisk var en gammel skik, men når dette var sket tidligere, var det, efter hvad han vidste, sket halvt i sjov fra begge sider, samt at der til de dekorative midler blot var brugt en lille klat konsistensfedt. Han sagde nu også, at det var noget værre svineri. Han sagde også, at det var sgu en skam, at jeg ikke havde ramt ham i fjæset, og at det var nogle frække sataner, der skulle sendes hjem, hvor de kom fra. Han mente også, at nu skulle Rasmussen nok tage affære, hvis han da nåede det, inden Albert havde nedlagt dem.

Jeg blev både lettet og glad over denne forståelse fra svendenes side, for jeg ville da nødig gå for at være en sladrehanke, som ingen kunne regne med.

Gunnar kunne nu ikke helt dy sig for at spørge, om der da var noget særligt ved min pillerkok, siden jeg havde kæmpet så bravt for at skjule den. Jeg svarede, at der mig bekendt ikke var noget ved mig, der så anderledes ud end hos andre, men at det var hele deres sjofle og rå optræden, der havde fået mig

til at reagere så voldsomt.

Jeg kom nu slet ikke på nybygningen igen, men startede næste morgen med at arbejde på et fragtskib, der hed "Aino af Vejle." Jeg skulle arbejde sammen med en skibstømrer, der var jævnaldrende med Gunnar. Vi skulle sætte garnering op i en kahyt. Garneringen er den træbeklædning, der sidder inden for spanterne. Det gik fint og jeg fandt ikke arbejdet særligt vanskeligt. Jeg kendte denne svend ovre fra fiskerihavnen. Han var ualmindelig flink at gå sammen med og han hørte så afgjort til dem, der aldrig kunne tænke sig at være med til at forulempe nogen hverken læredrengene eller andre af sine arbejdskammerater. Jeg gik sammen med den svend i vel 14 dage og havde det hyggeligt og rart. Jeg var faktisk helt ked af at skulle over på nybygningen igen. Den nye lærling var begyndt og skulle afløse mig på "Aino", men jeg vidste, at han ingen problemer ville få ved at gå sammen med den mand.

På kutteren var man nu kommet et godt stykke længere med opplankningen. De tre øverste omgange planker var sat på, ränge, som sådan en omgang kaldes. Nu kunne et andet sjak komme til at lægge dækket, mens der med opplankningen kunne sættes planker på skiftevis foroven og forneden.

Indvendigt i skibet blev der nu foroven sat en rang op, den hed bjælkevægeren. Den var noget tykkere end de udvendige planker og havde til formål at bære dæksbjælkerne, hvorpå dæksplankerne blev lagt. Når dæksbjælkerne var på plads, kunne karme til luger og skylighths placeres, hvorefter selve dækket kunne lægges.

Det blev dengang lagt af fyrretræ eller hvis det skulle være rigtigt fint, kunne det være af pitch eller oregon pine. I mange år har man næsten udelukkende anvendt Yang teak til

dæk til fiskekuttere, dette er en meget hård og slidstærk træsort.

Nå, tilbage til det udvendige arbejde. Den sidste planke, den der lukker skroget, kaldes slutplanken. Foruden at blive hæftet i facon som tidligere forklaret, bliver bredderne på planken taget med en passer ud for hvert spant. Dette arbejde skal udføres meget omhyggeligt, da planken jo skal passe nøjagtig i åbningen med begge kanter.

Nu forekommer der igen et ritual, nemlig at det sidste spiger slås i af skipperen eller rederen, idet dette betyder lykke for skibet. Jeg mindes i denne forbindelse, at netop dette ærefulde hverv blev udført af skipperens frue ved bygningen af en stor kutter på værftet i Skagen, mens jeg en del år senere arbejdede på Karstensens værft i Skagen.

Det næste arbejde der følger, er forboltningen af klædningen. Disse bolte går gennem planke og spant og er nittet eller spændt med møtrik indvendig. Dengang blev boltene såvel som spigerne drevet i med store muggerter. Hvor mange der skulle være, afhang af skibets størrelse og hvilke regler, der blev bygget efter.

Som så meget andet var det et rutinearbejde at slå alle spiger og bolte i. En nybegynder blev hurtig træt i armene og så kunne man ikke ramme de genstridige bolte. Men det kunne der rådes bod for, idet man jo kunne tage en stegepande. Den var ikke så tung og langt lettere at ramme med, sagde svendene.

Når forboltningen var tilendebragt, skulle skibet slettes af. Det vil sige, at klædningen skulle hugges og høvles af, så den blev jævn og glat. Det foregik som alt andet med skarøkse og håndhøvl, fribordet blev høvlet med pudsehøvl. Fribordet er den del af skibsskroget, der er over vandet.

Herefter skal skibet kalfatres. Plankerne er tilpasset således, at de kun er tætte indvendig, foruden gaber de 3-4 m.m., alt efter skibets størrelse og plankernes tykkelse.

Disse revner kaldes noder eller det mere korrekte nådder. Der blev nu drevet værk ind i disse revner med nogle specielle jern, som kaldtes kalfatrejern. De havde forskellig form og tykkelse, så de passede til nåddens bredde. Når kalfatringen var færdig skulle værket stå hårdt og jævnt og være lige så langt ind som nåddens bredde.

Dette er, som at bruge en økse, et rutinearbejde. Det er helt anderledes end at kalfatre dæk, hvor man slår nedad. For en nybegynder er det særdeles vanskeligt at slå hårdt nok og på den rigtige måde, og især er det vanskeligt at undgå at ramme sig selv over hånden.

Hvis man kalfatrer under bunden, kan man roligt regne med, at den hånd, der holder jernet, er blå, gul og ophovnet. Jernringene om hammeren kan let rive hul, hvis de strejfer hånden.

Når man har siddet og kalfatret nogle dage og de omtalte symptomer var ved at vise sig for nybegynderen, kan man rolig regne med, at de sædvanlige spidsfindige kommentarer er under opsejling: "Du makker, skal I have frikadeller til middag? jeg ser, at du går med et halvt pund hakkefars på din venstre klør fem." En anden spørger lidt mere diskret, om vi jævnlig får bankekød derhjemme?" Imens sidder man krummet sammen under skibet, bander indvendig, sveder og stønder ved det hårde arbejde, og er øm i arme og ryg af den uvante arbejdsstilling, og har afsindigt ondt i hånden og af sig selv. Så kan kommentarerne fra den rutinerede svend ved siden af friste én til, hvis man havde magt som agt, at fare op og plante kalfatrekøllen mellem øjnene på den formastelige.

Der er imidlertid ikke noget at gøre, man skal igennem alt dette, det har andre også været og en ting til, det er igen en form for lidt godmodigt drilleri, som det atter er nybegynderens lod at lære at tage for det, det er og ikke mere. Det kan jo være, at der er nogle, der føler, at de nu kan tage en slags revance, for alt det de ikke kunne narre mig til at hente i mine første uger på værftet.

For lige et kort øjeblik at vende tilbage til disse narreærinder, kan jeg huske, at den nye yngstelærling blev sendt i byen efter et af de mest sindsyge ærinder, jeg nogensinde har hørt om.

Han blev sendt op på sygehuset og skulle bede overlægen om at få udleveret de knive, man plejede at slibe for sygehuset på værftet. Overlægen var en ældre hidsig herre og jeg forstod det sådan, at han havde ringet til Rasmussen og skabt sig noget så frygteligt. Jeg mener, at han havde truet værftet med både det ene og det andet, hvis det gentog sig. Jeg havde gjort forsøg på at advare min nye lærekommerat mod at gå dette ærinde, men blev standset af de, der ville sende ham, med den besked, at jeg ikke skulle blande mig i noget, der ikke vedkom mig og måtte se i øjnene, at selvom jeg tilsyneladende både var respekteret og vellidt, så havde jeg ikke autoritet til noget som helst. Jeg hørte senere, at Rasmussen havde en alvorlig samtale med de yngre svende om dette, og der blev vist større forsigtighed med at sende efter sligt. Jeg havde også stadig boreforlængerens i frisk erindring, så jeg skulle selv passe på med hensyn til at advare andre.

Jeg vender tilbage til kalfatrerarbejdet. Når noderne er fyldt op med værk, bliver der til sidst smurt kogende bleg over værket. Denne opfyldning med bleg sker i flere omgange, til der

er fyldt helt op i flugt med klædningens overflade. Begen virker som en forsegling over værket. Hele skibsklædningen kan nu betragtes som et samlet hele, og er først nu oppe på den fulde styrke.

Imellemtiden er dækket blevet lagt og ligeledes kalfatret og beget. Nu skal kutteren males, men forinden skal al den overflødige beg skrubes af, og det var lærlingernes job, og et modbydeligt sådan. Begstøvet svider i øjnene, og hvis der er varmt i vejret, eller værst af alt ^{hvis} står i solen, kunne begstøvet ligefrem brænde sig fast i huden, og havde man en lidt sart hud, kunne det give symptomer som ved forbrændinger.

Nå, det hører med til skibstømrerarbejdet og det hjælper heller ikke at være al for pivet. Herefter skulle kutteren males, dengang blev der under vandlinien smurt med fortyndet kulltjære, og derefter med isoleringspatent. Over vandet blev skrogget malet hvidt, men forinden var træet blevet behandlet med et imprægneringsmiddel.

Nu var skibet klart til søsætningen. Der blev bygget en såkaldt afløbsbedding op under skibet, man kalder det også slet og ret for løbetøj. Svære slidsker blev anbragt under kølen. Disse var i forvejen smurt med talg eller parafin^f, og oven på dette var der smurt med grøn sæbe eller konsistensfedt. Yngstelærlingen blev selvfølgelig omgående sendt til skibshandleren efter en bøsse ^{Konsistensfedt} ~~konsistensfedt~~. A

Kutteren har som regel den nødvendige hældning mod vandet i den før omtalte styrlastighed, men skønnes det til at være for lidt, bliver skibets fald ændret ved hjælp af store donkrafte. Meget store skibe bliver altid bygget i afløbsstillingen. Foruden disse slidsker under kølen, bliver der opbygget sidestræk eller sidetømmer.

Disse er nødvendige for at skibet kan holde balancen under glidturen ned til vandet. Den øverste slidske bliver ikke kilet under kølen, før skibet skal løbe i vandet.

Der er ved hver side af kutteren svære stivere, der skal holde den i balance, indtil afløbet finder sted. Andre støtter viser agterefters, for at skibet ikke skal stikke af før tiden. Jeg har hørt om sligt, endda her på værftet.

Når det store øjeblik nærmer sig, ankommer rederen med følge og i hvert fald sammen med den, der skal døbe skibet, samt bygmesteren, også med følge og måske repræsentantet fra motorfabrikken. Mester og eventuel noget af hans familie er som regel også til stede.

Foruden de direkte implicerede, er der altid et vist antal publikummer til stede for at kikke med.

Så er alt ved at være klart. Det er som regel et hunkøns-væsen, der skal være skibets gudmoder. Denne entrer nu tribunen, og griber champagneflasken, der hænger fra skibets stævn. Så udråbes de rituelle ord, der kan variere noget alt efter skibets størrelse og ejernes temperament.

Så kastes flasken og knuses mod skibets bov, og den dejlige drik driver skummende ned over plankerne. Der er nok en eller anden imellem publikum, der får ondt i hjertet og bliver tør i halsen ved synet af denne grufulde form for vandalisme.

Skibstømrerne, der har stået klar i hver side med muggeter, slår nu støtterne fri af skibet og andre driver den forreste slidske op under kølen. Sommetider har man en donkraft klar ved den nederste del af forstævnen, for at kunne give et lille startskub.

Langsomt begynder skibet at glide ned mod vandet, farten tiltager, det knager i slidsker og klodser, det ryger og damper

fra smørelsen. Når kutteren når enden af afløbsbeddingen, er der ikke mere, der holder den i balance. Den fortsætter ud i vandet med et vældigt dyk med agterenden, og når forstævnen forlader slidsken er det denne, der med et elegant nik afslutter det mest spændende øjeblik på hele byggeriet.

Alt går som regel glat, men hver gang er alle lige spændte fra yngstelærlingen til mester og reder. En af smedene fra Aalborg står i sin lasede kedeldragt og mumler noget om et fandens svineri at bruge ædle drikkevarer til sådan noget.

Når farten er løbet af skibet bliver det slæbt ind til broen og folk myldrer ombord for at se om fartøjet er tæt. Som regel er der en øl til de tilstedeværende og en sodavand til de mere afholdende. Aalborgsmeden skynder sig at hælde fire-fem bajere i sig i hurtigt tempo for at komme til hægterne efter chocket ved synet af den smadrede champagneflaske.

Det er også almindelig skik og brug, at der bliver holdt en festlighed om aftenen. Denne festlighed kaldes for løbegildet. Her er foruden de håndværkere, der har bygget skibet, de forskellige honoratiores med. Festens størrelse og omfang kan variere alt efter skibets størrelse samt bygherrens indstilling og pengepung.

Det er som sagt en stor dag og selv om alt som regel går glat med selve afløbningen, er der flere eksempler på, at det er gået helt galt.

I et tilfælde har jeg selv overværet, at det ene sidestræk i løbebeddingen blev skubbet ud og bevirkede, at skibet var ved at kæntré, da det nåede vandet. I et andet tilfælde har jeg hørt om en stor skonnert på 500 tons, der gik i stå, da det halve af det mægtige skrog røg ud over beddingen. Denne store helt urimelige påvirkning kunne det store træskib ikke holde til,

men blev om man så må sige kølsprængt fra fødslen.

I teknikkens vidundere kan man læse om en stor passagerdamper, der løb af stabelen helt færdigmonteret og sejlklar, men som kæntrade ved søsætningen, og blev på det nærmeste totalt ødelagt.

Det er således ikke helt uden grund, at der bliver set frem til denne dag og dette øjeblik med stor spænding og måske lidt nervøsitet hos de ansvarlige. Der verserer også adskillige mere eller mindre troværdige myter om dramatiske begivenheder vedrørende stabelafløbninger.

Jeg mindes en historie, som jeg er blevet fortalt fra forskellige værfter, en ret enslydende vits, som i store træk gik ud på, at man fra et af de store træværfter skulle søsætte en nybygning, en stor tremastet skonnert. Rederene var meget religiøse og ved selve dåbshandlingen blev der ytret ønske fra skibets gudmoder om, at gud måtte holde sin hånd over skib såvel som besætning under skibets færd over de store have.

Mester blev grebet af de højtidelige ord og råbte: "I Jesu navn, lad støtterne gå". De store støtter blev slået fra og den store skonnert begyndte at glide ned af beddingen. Hurtigere og hurtigere løb den, og da den med et vældigt dyk ramte vandet, stod dette i et mægtigt brus helt op over lønningen agter. Begøjstringen greb mester. Han slog ud med armene og skreg: "For fanden folkens, hun løb kraft edderstejlemig flot".

I en af Knud Andersens beretninger kan man læse om en stor firemastet skonnert, der stod på beddingen med alle forberedelser truffet til det store øjeblik. Rederene var også her religiøse, og var modstandere af stærkere drikke, end det der kom fra moders bryst. skrives der. En fornem dame af aristokratisk besteg talerstolen foran skibets bov. Hun bar i højre hånd en

pragtfuld, kostbar blomsterbuket. Damen reciterede en poetisk dåbsformular, hvorefter hun kastede buketten mod skibets stævn, samtidig med at hun råbte: "Marie Galante er dit navn". Der høstes kragtige slag fra skibstømrernes mukkerter, men de blev overdøvet af hurraråb fra tusinde struber, klokkeringning fra alle skibe og tuden fra dampfløjter.

Kun firemastet skonnert "Marie Galante" stod uberørt af påstyret. Skønt pyntet med et kæmpemæssigt flag under hver fløjknep, signalflag og alle sejl slået under, skibet var nemlig bygget helt færdigt, samt alt muligt andet for at lokke hende ud i våde element, havde hun åbenbart ikke lyst til at forlade det trygge værft.

Pludselig råbte en af skibstømrerne: "Hun er den klogeste firemaster, jeg har kendt, giv hende et anker rom, hvem i helvede vil løbe for en suppekvast?".

Selvfølgelig skulle "Marie Galante" ud, og ud kom hun, men glansen var gået af stemningen og alle de fagre ord.

Nå, lad os vende tilbage til vores lille (i hvert fald i forhold til de helt store træskibe) 30 tons kutter. Den blev døbt "Ane Katrine" af skipperfruen, og løb flot og elegant ud i Mariager fjord. Den var tæt og i orden og flød fint og lige på vandet, men lå dog med højt, løftet rumpe, idet der jo hverken var motor eller andet udstyr ombord.

Det er også almindeligt, at det kun er selve skroget, der er færdigt ved søsætningen.

Om aftenen var der en større festlighed på theaterrestauranten med stort flot kaffebord, og alt hvad dertil hører incl. diverse taler og bevingede ord.

Næste dag fortsatte arbejdet på nybygningen, der nu lå i beddingsgraven. Der skulle arbejdes i henholdsvis luk af, last-

rum og msskinrum. De tre afdelinger af skibet var delt op af svære vandtætte skodder, som foruden at skulle fungere som sikkerhedselement, skulle disse også virke tværskibs styrkende.

Såvidt jeg husker, forlod jeg nu nybygningen og kom til forskelligt mere eller mindre spændende arbejde, blandt andet på beddingen med reparationsarbejde, hvor jeg arbejdede sammen med forskellige svende.

Jeg husker, at jeg i nogle uger gik sammen med den ældste lærling og byggede nogle ganske små slæbejoller, der var bestilt af nogle lystbådeejere. Det var mægtigt spændende for mig, for allerede dengang havde jeg planer om engang lidt længere hen i læretiden at bygge min egen sejlbåd.

Men dette var noget slemt pillearbejde i forhold til fiskekutteren. Jeg tror, at klædningen på disse joller var ca. 10 mm. tykke.

Hvad jeg herefter kom til at lave, fortaber sig lidt i det uvisse, for der skete noget, der optog mig endnu mere end arbejdet på værftet.

Jeg havde i flere år af mine meget små midler sparet sammen til den før omtalte sejlbåd, men jeg kunne godt se, at der var langt igen, både med pengene og evnerne, hvis resultatet skulle blive bare nogenlunde vellykket. Derfor tog jeg mod tilbuddet om at købe en ældre men god kåg på ca. 16 fod. Det var min onkel, der havde fundet båden, og vi snakkede sammen om det herhjemme. Vi blev enige om, at det nok skulle kunne lade sig gøre økonomisk. Nu var jeg pludselig blevet bådejer, selvom båden ikke lignede mine inderste, lønlige drømme ret meget.

Kågen kostede 300 kr., og selvom det var billigt, var det en hård belastning for min økonomi, og jeg kunne da også kun

klare det, fordi jeg, før jeg kom i lære, havde tjent penge som bydreng og havde passet på dem, for med min lærlingeløn på 45 øre i timen var jeg ikke nået langt.

Det siger sig selv, at hele min fritid gik på fjorden sammen med mine kammerater. Mit næste mål var nu at få båden rigget med sejl, men jeg kunne godt se, at det kunne der ikke blive noget af foreløbig.

Da jeg havde haft båden en månedstid, kom min mester en dag hen til mig og spurgte mig, om jeg ville købe et stel sprydstagesejl til min båd. De havde ligget på loftet over værkstedet i mange år og stammede fra en redningsbåd og var i fin stand. Der fulgte mast samt spydstage og rigning med. Han sagde, at jeg skulle få det hele for 100 kr. Jeg var klar over, at det var meget billigt, men trods det at ^{jeg} måtte betale pengene, som jeg ville og når jeg ville, var jeg ikke glad for at skulle hjem og snakke med dem om det hjemme, for nu havde jeg i hvert fald ikke flere penge selv.

Det gik selvfølgelig, så jeg blev den lykkelige ejer af sejlene. Jeg kan huske, at min onkel lånte mig pengene. Han mente, at det var bedre for min egen skyld, at jeg skyldte ham pengene. Jeg kunne ganske vist ikke i øjeblikket se, hvordan jeg indenfor en rimelig tid skulle kunne betale dem tilbage.

Mine kammerater og jeg fik nu båden rigget til blandt andet med en håndsrækning fra Rasmussen og en af de ældre sven-
de, og nu var mit allerstørste ønske indenfor rimelighedens grænser blevet opfyldt.

Et sænkesværd kom der også i båden, det lavede min ven, den store smed fra Randers, til mig. Det blev lavet af en gammel jernplade formodelst en bajer. Dette viste sig at være nødvendigt for at få kågen til at krydse nogenlunde.

Sværdet blev anbragt mellem to svære egerevler øverst i damtragten og et spor skåret i bunden.

Det var en dejlig fornemmelse at mine kammerater og jeg kunne stå til søs på fjorden i næsten al vores fritid.

Det var ikke så meget de andre lærlinge på værftet, der var med på sejlturene med båden. Ikke fordi vi ikke havde et godt kammeratligt forhold til hinanden, men mine lære-kammerater var nu optaget af andre spændende ting, og disse havde ikke ret ofte nogen maritim tilknytelse. Nej, det var vidst for det meste noget med piger, bal, sprut og glade værtshusbesøg.

Jeg blev både af svendene og de andre lærlinge drillet lidt, omend på godmodig vis, fordi jeg ikke gik ret højt op i disse amourøse tilbøjeligheder. Det var nu slet ikke, fordi jeg ikke kunne li' piger, i min vennekreds fra drengetiden var der adskillige piger imellem og disse var da også jævnlig med på sejlturene.

På værftet gik det fint. Der var kommet en ny lærling, så nu var jeg ikke yngstelærling mere. Jeg var ved at komme godt ind i arbejdet. Jeg arbejdede igen på nybyggen, hvor jeg havde gået en månedstid, tror jeg. Det er mærkelig, men alt hvad jeg oplevede i disse første læreår, står på en måde tydeligere for mig, end ^{hvad} jeg har foretaget mig på forskellige værfter rundt om i landet som skibstømrersvend.

Jeg havde nu været på værftet i over tre måneder, og var nået frem til sommerferien. Jeg tog en uge til Læsø og holdt den sidste uge herhjemme på fjorden med båden og kammeraterne. Jeg var dog betydelig mere glad for at komme i gang efter ferien, end når jeg før skulle i gang i skolen. De sidste par år havde det nærmest været rædselsfuldt.

Jeg kom nu til at hjælpe med at lave rigningen til kutteren.

Dengang var der jo meget mere rigning på en fiskekutter end i dag, hvor både master og stag er udført af jernrør, der er galvaniserede, det er ikke så kønt, men jo betydelig lettere at holde.

Jeg skulle arbejde sammen med en ældre svend, der for år tilbage havde sejlet som tømmermand. Foruden at arbejdet havde min store interesse, var det særligt spændende at gå sammen med denne mand, det var ikke småting, han kunne fortælle om sin sømandstid.

Han havde enddog sejlet med de store sejlskibe, han havde sejlet med "Barbara Huttons" store sejlyacht "Hussar".

I de uger der fulgte efter, lærte jeg en hel del om at splejse wire såvel som tovværk samt takling, klædning og bændsling. Det mest spændende for mig var, da jeg skulle til vejrs i kutterens stormast og smøge vanter og stag over fløjknappen. Den var ret høj, masten, og skibet stod på land på beddingen, så jeg syntes, at der var skrækkeligt langt ned. Det var første gang, jeg var til vejrs. Senere blev man jo mindre imponeret over højderne, når jeg blev sendt til vejrs i de store skonnerter, der jævnligt kom til værftet. Der kunne masterne være henved det dobbelte i højden.

Tiden nærmede sig, da kutteren skulle til at være færdig. Aptereringen og de forskellige monteringer sang på sidste vers. Forude var der kogerum og lukaf med fire køjer. Hyggeligt og pænt var der med tæppe på dørken og alt træværket af mahogni. Midtskibs var det største rum, lastrummet, Dette var opdelt i mindre rum med lastestytter og løse brædder benævnt som enten paundbrædder eller bingbrædder, et enkelt rum kaldtes en bing.

Agterude var motorrummet med den store Tuxham motor. Bag den mægtige cylinders gråmalede overflade fornemmer man den

aldrig svigtende kraft.

Efter endnu nogle uger, hvor alle de mange forskellige installationer, og hvad der ellers manglede af små og store ting, skulle kutteren på prøvesejlads. Den forløb fint. Alle de håndværkere, der havde arbejdet på skibet, var med. På turen, der gik til Mariager, blev der udført alle forskellige manøvrer med kutteren for at kontrollere, at alt fungerede, som det skulle.

Få dage efter forlod kutteren værftet for at sejle til sit fremtidige hjemsted, Esbjerg. Der blev nu så tomt og trist i beddingsgraven, hvor skibet havde ligget de mange uger under færdiggørelsen.

Nu var der også blevet efterår og foruden arbejdet på værftet om dagen, skulle vi lærlinge gå på teknisk skole om aftenen, og det var jeg meget glad for, selvom det betød, at det blev nogle lange dage.

Det blev nu ikke helt til, hvad jeg havde håbet, nemlig skibstegning jeg skulle begynde med. Det første år skulle vi blot have almindelige fag som dansk, regning samt projektionstegning, og alt dette faldt mig let, men bortset fra tegnearbejdet også yderst kedsommeligt. Min mester havde fået det ordnet med skolen sådan, at jeg skulle hoppe et år over, nemlig det andet år, sådan at jeg næste år kunne få fagtegning, der jo var min store interesse, foruden selve arbejdet på værftet. Min mester vidste, at jeg havde leget med skibstegning i snart mange år og jeg var ret godt inde i dette.

Der var jo ikke megen fritid mere, min båd var da også forlængst rigget af og taget på land. På værftet blev dagene triste, kolde og blæsende. Især med østenvind var der bidende koldt på beddingen. Her var der en del arbejde på cementfabrik-

kens skibe. Fabrikken havde dengang adskillige skibe. Nogle skonnerter, en lille jagt, en mindre damper, en coaster og en gravemaskine, der gik under navnet Eduard. Alle disse fartøjer blev vedligeholdet på værftet, og var således et godt aktiv til værftets beståen.

Det meste af vinteren gik jeg sammen med de andre lærlinge og mange af svendene og arbejdede på disse skibe.

Der var tale om, at vi kunne få en nybygning mere magen til "Ane Kathrine", men der gik desværre også rygter om andre begivenheder, nemlig at værftet stod for at skulle lukke. Det var vist gået helt galt med jernværftsafdelingen, med alle de ombygninger af de før omtalte jernskibe. Der havde verseret rygter om dette i længere tid, men vi havde håbet, at det var løs snak.

Rygterne blev desværre mere og mere vedholdene, og en dag blev vi lærlinge kaldt op på kontoret, hvor Rasmussen med stor beklagelse kunne fortælle os, at værftet måtte holde fra den 1. april 1949. Folkene ville blive afskediget i den rækkefølge, som de forskellige arbejder blev gjort færdige. For vi lærlinge ville man fra ledelsens side prøve at finde en ordning. Vi blev herefter på skift kaldt til samtale med Rasmussen og direktøren for A/S Hobro Værft. Vi blev spurgt, om vi kunne tænke os at komme til et andet værft for at lære færdigt. Jeg manglede tre år og den ældste af os 1 år.

Vi skulle tænke over det, snakke med vore forældre om det, der var jo da et par måneder til endnu. Jeg måtte jo hjem med de triste nyheder, men vi blev da enige om, at hvis det på nogen som helst måde kunne lade sig gøre økonomisk, var der ingen anden tilfredsstillende udvej, for skibstømrer skulle jeg jo helst være.

Rasmussen havde, uden at jeg vidste det, talt med skipperen på Esbjerg kutteren, vi byggede, om muligheden af at han kunne finde en læreplads til os på et værfterne i Esbjerg. Det kunne jeg i hvert fald godt tænke mig, men løsningen skulle blive en helt anden for mit vedkommende.

En dag kaldte Rasmussen mig igen op på kontoret og fortalte mig, at han nu havde fundet en ny læreplads til mig. Værftet var et halvstort træværft i Skagen. Det hed Karstens Skibsværft. Rasmussen mente, at det var en god arbejdsplads. Ejerne havde han opfattet som rolige og rare mennesker og værftet beskæftede sig med nybygning og reparation af fiskekuttere. Skagen havde jo den næststørste kutterflåde i landet.

Det kunne ordnes sådan, at jeg kunne fortsætte min læretid, uden at den ville blive forlænget, og at min løn ville blive kost og logi, samt at det ville blive på Sømandshjemmet i Skagen.

Jeg var klar over, at det var et enestående tilbud og at min løn på denne måde ville beløbe sig til meget mere end til de 55 øre i timen, jeg kunne tilkomme. Jeg havde fået at vide, at de ekstra penge, jeg ville få brug for, kunne jeg let tjene ved at tage overarbejde på værftet. Desuden kunne der altid findes arbejde på havnen om aftenen.

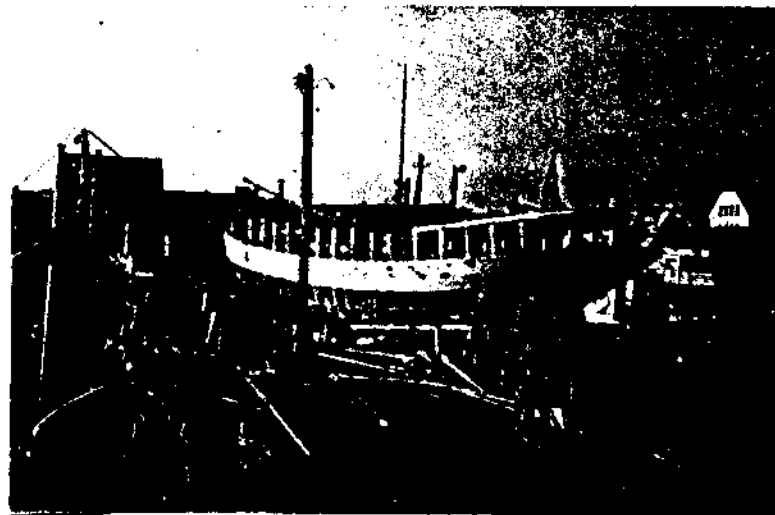
Resultatet blev så, at jeg skulle ^{begynde} i Skagen den 1. april 1949 nøjagtigt et år efter, at jeg begyndte på værftet i Hobro. Selvfølgelig var jeg noget beklemmt ved situationen, nu hvor jeg netop var ved at føle mig rigtigt hjemme på værftet ved fjorden, og nu skulle det hele begynde forfra. Dog ikke helt, for jeg skulle ikke begynde som yngstelærling, der var to, der var yngre end mig.



Min første rigtige
sejlbåd "Bambi".



Fra mit korte ophold i Skagen.



Jeg begyndte med at sælge min båd. Det var godt nok med blødende hjerte, at jeg skilte mig af med den, men jeg blev klar over, at der blev andet at bruge mine få skillinger til. Desuden var farvandet ved Skagen ikke særlig velegnet til sejlads med så små både.

Det hele skulle nu komme til at gå meget lettere, end jeg havde ventet. Det første jeg kom til at lave, var en lille opgave på lods båden, der lå helt ude i den anden ende af havnen.

Det var noget med vinduerne i styrehuset. Det var skydevinduerne, der ikke kunne glide, som de skulle. Det var lavet som på fiskekutteren hjemme. De gled op og ned i en kasse mellem yderklædningen og garneringen, og der var ingen spygatter (huller) boret i bunden af disse kasser, så der stod altid vand i dem, og derfor var træet altid vådt og opsvulmet. Jeg borede huller i bunden af alle disse kasser, og sagde til folkene på skibet, at når træet blev tørt, skulle det nok blive i orden. Det lød jo flot og professionelt, og i betragtning af at man havde regnet med at skulle have hele skidtet skilt ad, var det jo en meget hurtig reparation. Jeg fik en lille sludder over en sodavand, inden jeg fik lov til at forlade lods båden. Folkene på båden skulle selvfølgelig have at vide, hvor jeg kom fra, og hvad jeg i det hele taget var for en fyr.

Indvendig kunne jeg ikke helt lade være med at tænke på, om nu bare min diagnose med de fandens vinduer nu var korrekt. Jeg kunne nu have sparet mig disse tanker, thi jeg fik senere at vide, at der ikke havde været vrøvl med dem siden. Jeg ved ikke om dette var årsagen til, at jeg ofte var ude at lave nogle småting på lods båden, men for mig var det en meget letkøbt og god begyndelse.

Herefter kom jeg til at arbejde på en 20 tons nybygning,

som man var ved at spanterejse, og det havde jeg jo prøvet før. Det var endda på en større kutter. Jeg havde allerede fået godt indtryk af arbejdsgangen på værftet her. Det var ligesom hele stemningen var lidt mere moderat end hjemme, så det gik hurtigt med at føle mig til rette på pladsen.

Jeg blev med det samme begejstret for den store fiskerihavn, hvor der altid var noget at se på. Jeg husker, at det netop dette år var vældig gang i dørgefiskeriet. Det var efter makrel, og foregik mest med småbåde og mindre kuttere, og havnen blev på det nærmeste invaderet af fiskejoller fra alle egne af landet. der var endda fartøjer imellem så langt borte, som fra Bornholm. Jeg fik hurtigt min gang blandt disse både, måske fordi det mindede lidt om fiskeriet hjemme på fjorden, thi de mindste af disse både var på størrelse med de største af de hjemlige. Det var også spændende at se på livet ved auktionshallen, hvor der døgnet rundt blev landet fisk af næsten alle slags. Det var ikke kun danske kuttere, der landede deres fangst i Skagen. der var også norske og svenske imellem dem.

Jeg var nu mest interesseret i alle de små dørgebåde, og jeg tilbragte meget af min fritid blandt dem. Især blev jeg særlig gode venner med to københavnere, der deltog i fiskeriet med en gammel, leddeløs kutter på 8-10 tons. Det begyndte med, at jeg hjalp dem med at lave nogle enkelte småting, og det endte med, at jeg kom med dem på fiskeri efter makrel. Fiskeriet foregik på den måde, at man havde kroge slæbende i liner efter to lange stager, en rigget ud fra hver side af båden. Der var 3-4 lange liner i hver side. Linerne var forsynet med lodder med forskellig vægt. De yderste var de letteste, så at de kunne hales over de inderste, når der var fisk på, og det var der faktisk hele tiden.

Alt i alt gik det fint både på værftet, på havnen og på Sømandshjemmet, hvor jeg boede. Det gik også pengemæssigt, nu havde jeg jo allerede fået mig en dørgehyre, som gav mig rigeligt med lomme penge. Nu havde jeg heller ikke været vant til at have et særligt stort forbrug. Det var også kun, når fiske-turene faldt sammen med min fritid, jeg kunne komme med, men der blev også på det nærmeste fisket døgnet rundt, for sæsonen var ret kort. Det var kun i forårstiden, at der var så mange makrel, at denne form for fiskeri var noget værd.

På auktionshallen kom jeg i forbindelse med nogle af de chauffører, der kørte de store fiskebiler, og jeg blev tilbudt at komme med til Hobro, når der blev ture, så det kunne passe med min fritid. Den ene af disse chauffører kom jeg til at kende meget godt, for han spiste på Sømandshjemmet sammen med mig.

Det varede heller ikke længe, før den første chance for at komme hjem viste sig. Det var en billig og sjov måde at rejse på. Det var også rart at komme hjem og se til dem hjemme, selv om det gjorde lidt ondt at se, hvordan der var ved fjorden og havnen, og ikke mindst hvor sejlbådene flokkedes på det hjemlige fredelige vand.

Min onkel i Hobro blev meget interesseret i min beskrivelse af dørgefiskeriet i Skagen, endda i en sådan grad, at han ville snakke med makkeren, om at sejle derop hurtigst muligt for at få resten af sæsonen med.

Det var nok først efter den tur i Hobro, at jeg opdagede, at jeg alligevel savnede det derhjemme mere, end jeg havde regnet med, selvom jeg havde fået nogle gode venner i Skagen, både på værftet og havnen. Det var derfor en glædelig overraskelse, da jeg en dag fra værftet kunne se to både fra Hobro lægge til blandt alle de andre småbåde.

Nu kunne jeg for en gangs skyld hjælpe min onkel og de andre Hobro fiskere med et par fiduser vedrørende dørgefiskeri. Jeg havde da været med mine københavnervenner på fiskeri mange gange. Der var i det mindste een ting, der var bedre end hjemme på fjorden, og det var badestranden, selvom jeg dog ikke syntes, at den kunne måle sig med stranden på Læsø.

Fra værftet badede jeg hver dag sammen med de andre læringe og nogle af de yngre svende. Der var ikke mange minutters gang fra værftet og til stranden vest for havnen. Jeg var også ude at sejle med sejljolle nogle gange, for en af mine mestre havde en gammel sejlbåd med sprydstagesejl, og den måtte vi gerne låne, når det var vejr til at sejle. Det blev nu aldrig det samme som at sejle på fjorden med alle dens ankerpladser og med alle de steder, man kunne sejle helt ind til græsset ved fjordbredden.

Der var en ting, jeg opdagede med det samme, og det var, at man skulle tage sig i agt for den næsten altid nordgående strøm. Hvis man sejlede ud en aften og vinden lagde sig, kunne man ikke krydse strømmen op. I dag er det en anden sag, hvor næsten alle bådene er store velsejlende både, og hvor disse er forsynet med motor, om ikke med indenbordsmotor så i hvert fald med påhængsmotor. Vi lærte imidlertid at tage os i agt, og kom ikke i vanskeligheder på nogen måde.

Sådan gik sommeren. Jeg var hjemme nogle gange, når jeg fik en chance med en fiskebil. Betalingen var altid et par bajere.

En weekend var jeg på Læsø. Jeg fik sejlelejlighed med en kutter fra Skagen til Læsø, og på hjemturen måtte jeg tage med Læsøgrisen og Skagenstoget hjem igen. En enkelt gang var jeg løbet tør for mønt, men da stak min onkel hjemmefra mig en skil-

ling. Det var nu ikke første gang, det skete. Alle de penge jeg kunne få fra, blev lagt til sammen med dem, jeg fik for kågen. Jeg så stadigvæk mig selv i en ikke al for fjern fremtid bygge min egen sejlbåd. Så nåede jeg frem til sommerferien.

Jeg tilbragte en uge hjemme. Der var jeg på fjorden det meste af tiden sammen med kammeraterne. Den sidste uge af ferien var jeg på Læsø, hvor jeg selvfølgelig boede hos min faster. Jeg turede øen rundt og besøgte venner og bekendte og badede fra den dejlige strand, hvor jeg roede en del i kajak.

Mens jeg var i Hobro, var jeg nede på værftet og kigge. Der var nemlig sket det, at dette var kommet igang igen. En ældre mester havde overtaget min gamle arbejdsplads. Det skulle nu drives som decideret træværft med nybygninger og reparationer. Det betød selvfølgelig, at mine gamle lærekammerater kunne blive på værftet, men det betød også, at jeg kunne komme tilbage og lære færdig i Hobro. Det lød jo fristende, men jeg syntes alligevel, at det lød lidt usikkert, og jeg kunne vel heller ikke flyve fra det ene sted til det andet.

Jeg var jo også glad for at være i Skagen, hvor arbejdet gik stille, sindigt og roligt. Der var nogen, der sagde, at det gjorde det ikke altid med den nye mester hjemme i Hobro.

Mens jeg var hjemme i ferien var jeg nede på havnen for at lave et par småting på bådene, der havde været i Skagen, og som nu var kommet hjem. Idet jeg arbejdede, kom mesteren fra værftet over for at snakke med mig om at komme til Hobro og lære færdig hos ham. Han sagde, at han skulle have en lærling mere til efteråret, og at jeg skulle tænke over det. Han virkede elskværdig og rolig, hvad der så end blev sagt om ham. Men på det tidspunkt mente jeg stadig, at det bedste for mig ville være at blive i Skagen til jeg blev svend.

Da jeg begyndte i Skagen efter ferien, kom jeg til at hjælpe en ældre svend med at skifte en hel side ud på en klinkbygget bundgarnsjolle, der var blevet påsejlet. Vi lærlinge blev spurgt om, hvem der ville være med til dette arbejde, men ingen af de andre var særlig interesserede i bådsbygning, så det blev altså mig. Det kunne heller ikke passe mig bedre. For det første kendte jeg jo lidt til det hjemmefra, og for det andet ville jeg benytte enhver lejlighed til at arbejde med klinkbygning med henblik på mine planer om at bygge båd.

Den svend, jeg skulle arbejde sammen med, gik for at være en lidt brøsig type, men det kom til at gå meget fint. Vi lavede planker hver for sig, og hjalp så hinanden med at sætte dem på og klinke dem.

Arbejdet strakte sig over en månedstid, og det var på en måde nogle af de bedste uger, jeg havde i Skagen. Herefter kom jeg igen på nybygning. Der blev sat planker på, og jeg opdagede til min store forundring, at dette godt kunne lade sig gøre, næsten uden at gøre brug af eder og forbandelser, selvom det også her skulle gå rapt. Jeg var med til færdiggørelsen af denne kutter, og jeg var med til at begynde på en til.

Vi var nu nået hen på eftersommeren, og jeg havde mere og mere vanskelig ved at finde noget ekstra arbejde på havn og værft, nu kølhalingsæsonen var ovre. Vi måtte jo deles om det arbejde, der kunne blive til os lærlinge. På teknisk skole skulle jeg begynde i anden klasse som de andre, og kunne ikke få lov til at komme i fagklassen med skibstegning. Jeg havde endda fat i Rasmussen, der nu arbejdede for sig selv i Århus, men han kunne ikke ændre noget, trods diverse henvendelser på skolen i Skagen, og det blev jeg nu noget sur over, idet jeg ikke var et klap interesseret i de almindelige skolefag, når jeg havde reg-

net med at skulle tegne skibe.

Der kom bud fra værftet hjemme, om at hvis jeg var interesseret, skulle det være inden 14 dage, og da jeg talte om mine problemer med skolen, sagde mesteren fra Hobro, at der måske kunne blive mulighed for at lave noget skibstegnearbejde for ham henne på skolen i Hobro.

Jeg talte om det med familien hjemme, som jeg plejede, når der var noget, som jeg ikke syntes, at jeg kunne klare helt på egen hånd. Det var slet ikke så let at tage stilling til, og slet ikke da min onkel sagde, at han godt nok havde hørt, at mesteren hjemme var en hysterisk rad, der yndede at jagte rundt med folk fra morgen til aften. Det, der afgjorde sagen for mig var, at hvis jeg kom hjem, kunne jeg begynde at bygge mig en sejlbåd til foråret. Jeg ville da have udstået det halve af min læretid.

Jeg var ikke særlig begejstret for at skulle tilbage til Skagen og snakke med mine mestre om min beslutning, og det var vel på en måde også lidt lumpent over for dem, for det ville være en rum tid endnu, før jeg kunne gøre fyldelst for min løn, der i form af fuld betaling for kost og logi, langt oversteg den tariffmæssige lærlingeløn. Jeg var enig med dem derhjemme, at dette skulle ordnes i fuld fordragelighed med mine Skagensmestre.

Det kom nu til at gå langt lettere end jeg havde forestillet mig. Begge mine mestre kunne udmærket forstå, at det ville være langt lettere for mig på alle måder at være i lære i Hobro. Jeg fik endda en meget sober og venlig omtale med hjem til min Hobro mester.

Jeg begyndte så for anden gang på Hobro Skibsværft. Det var blevet henimod efteråret, netop på den tid da vi skulle be-

gynde på teknisk skole. Jeg startede som lovet på fagklassen.

På værftet arbejdede man på en kutter på 18 tons. Den skulle til Skagen, og var netop spante~~re~~st. Der var kommet tre nye lærlinge her. Kun ham, der var ældstelærling under Rasmussens ledelse var blevet her. De tre andre var alle yngre end mig.

Det var afsletning af spanterne, man var i gang med. Det gik en del bedre end dengang på "Ane Katrine" i Rasmussens tid, men jeg havde jo også hugget en hel del i Skagen. Bare jeg gav mig god tid, gik det nu slet ikke så tosset. Nu opdagede jeg ret hurtigt, at dette her med god tid ikke lige var efter min nye mesters hoved. Der skulle ske noget her og nu, samt pludseligt. Han havde ikke været på nakken af mig endnu, derimod var han konstant efter den yngste lærling, som måske var lidt tung i optrækket.

Senere, da jeg flere gange havde hørt mester råbe efter svendene, kunne tanken nok strejfe mig, om hvordan det mon ville gå i 2½ år hos den diktator af en mester.

En ting kunne få ham til helt at gå fra koncepterne. Det var når, vi i forbindelse med problemer mellem ham og os, nævnede ordet: Lærlingeforening. Det var en ordning, der skulle være forløber for fagforeningen. Når vi sagde, at vi hellere måtte høre, hvad man mente om dette eller hint i lærlingeforeningen, gik han nærmest helt amok. Han råbte op om, at han ville skide vores selskabsforeninger et stykke, for her hos ham gjaldt der kun én lov, og den skulle han fanden kneppe os nok selv være mand for at håndhæve her på pladsen. Jeg tænkte på de fredelige måneder i Skagen, men så længe han afholdt sig fra direkte voldelige metoder, gik det vel. Det gjorde det skam også, endda i den grad, at der ikke gik en dag, uden at man kunne fortælle om helt specielle og særprægede oplevelser, når man kom

hjem om aftenen. Det var for det meste de to yngste, det gik hårdest ud over. En ting måtte man erkende, mester var selv en slider, meget flittig, ivrig og tillige allestedsnærværende. Blev der planket op, stod han selv ved enden af planken og sparrede i hvert fald ikke sig selv. Når vi kom om morgenen, havde han som regel været i sving i flere timer med at hefte planker, så vi kunne starte med at skære dem ud på båndsaven. Han drejede selv rullen, der førte planken frem gennem saven, og når svendene brokkede sig over, at det gik for stærkt, og at stregene ikke kunne følges i dette tempo, sagde mester: "Det gør sku ikke noget, at der er lidt at høvle af, for her skulle folk nemlig lave noget for deres løn, og ham bekendt betalte han faneme også værktøjspenge, så det gjorde vel ikke noget, at der blev slidt lidt på høvlen". Det var jo både til at le og græde over. Det måtte vel være det billigste at lade saven skære træet væk.

En dag skulle den yngste lærling aflevere en stor tung patenttalje, som vi havde lånt oppe i byen. Drengen kørte på arbejde på sin splinternye cykel, som han lige havde fået i konfirmationsgave, lige inden han startede i lære. Nu så vi mester eller manden, som han blev kaldt af svendene, læsse dette store tunge, rustne stykke værktøj op på den fine, nye cykel, der selvfølgelig både blev ridset og skrammet. Drengen vaklede grædende af sted, og kunne dårligt holde balancen, selvom han selvfølgelig måtte trække.

Vi var nu kommet så langt med kutteren, at den skulle søsættes. Den var som bestilt af en Skagen skipper, og der blev holdt fest i teaterrestauranten. Det var med smørrebrød, sprut og bajere, og vi opdagede nu, at mester var en helt anden i fritiden eller i hvert fald i den slags situationer. Ikke blot over for gæsterne og svendene, men også over for vi lærlinge, der

ellers til daglig blev betragtet som de aller laveststående af de individer, der kan komme ind under betegnelsen "Homo sapiens". X

Joh, vor kære mester viste ved denne lejlighed en venlighed, som vi slet ikke kendte. Han var som en gammel hyggeonkel, der slet ikke vidste, hvor godt han ville gøre det for sine omgivelser. Nu var der jo også damer med, og dem ville han, sagde man om ham, gerne gøre et godt indtryk på.

Under feslighederne blev der naturligvis også holdt de traditionelle taler samt gode ord for skibet.

Dagen efter var det hverdag igen, og det gik atter på livet løs. Det var nu montering af motor, last samt luk af, der stod for døren. Det må have været på denne kutter, at jeg mindes, at der blev en værre ballade om et skylight, hvori det ene af glassene var blevet knust. Det udløste et sand raserianfald hos mester. Vi drenge blev én for én kaldt op på kontoret, hvor manden kunne fortælle, at han havde en helvedes stærk mistanke om, at det netop var ham. Da vi alle havde været oppe til mønstring, var vi klar over, at han ikke havde gnist af anelse om, hvem der havde smadret ruden.

Til yngstelærningen havde han spurgt om, hvordan det kunne gå til, at han var kommet til at jage bådshagen gennem ruden, for han havde lige fået at vide, at det var på denne måde, det var gået til. Drengen sagde, at han ikke kendte til, hvordan det var sket, og mester fik raserianfaldet frisket op med trusler om, at han ville trække monteringen af et nyt glas fra vores løn, så skulle det sgu nok komme frem, hvem den lumpne, kujonagtige synder var. Det blev aldrig opklaret, hvordan denne skrækelige katastrofe var sket, men han truede med at fyre alle vi lærlinge, og vi truede i så fald med at lade lærlingeforeningen tage sig af sagen, men vi var alle alvorlig bekymrede ved tanken

om, at denne forsmædelige misgerning måske endnu engang kunne lægge værftet i økonomiske ruiner.

Nå, der kom nyt glas i, og de truende bølger blev efterhånden til lidt blidere dønninger, men synderen blev ikke afsløret, og i flere uger lå der et mistænksomt skær mellem vi drenge.

Kutteren blev færdig og prøvesejlet. Den var forsynet med en 50 HK Dangrenmotor fra Skagen. Det fik de efterfølgende skibe også, idet motorfabrikken "Dangren" og værftet var fælles om kontrakten.

Det jeg i denne tid var mest glad for, var ganske afgjort at gå på teknisk skole, hvor jeg udelukkende arbejdede med skibstegninger. Noget af det var ganske vist kun optegninger i ændrede målestokke, men der skulle komme meget mere spændende opgaver.

Det blev en meget kold tid på værftet. Der var ingen steder, man kunne luske lidt i læ og få varmen. For det første var der ingen steder, der var varme, og for det andet skulle manden nok se, hvis der manglede en af os. Vi var igang med den næste kutter, og der var nærmest isnende på den åbne plan, hvor vi var igang med at samle spanter. Andre arbejdede med at samle køl og agterstævn. Yngstelærlingen gik og hjalp med at rejse agterstævnen helt nede ved vandet og han snød sig til engang imellem at putte hænderne i lommen, når han troede sig uset. Men pludselig lød der et brøl fra manden, og vi troede og håbede et kort øjeblik, at mester havde fået fingeren i en defekt kontakt til den ældgamle forhistoriske boremaskine. Desværre skuffes alt for store forhåbninger ofte, for nu lød der nye verbale kraftudfoldelser fra manden, så han kunne ikke være særlig død. Det var yngstelærlingen, der var taget med begge hænder i lommerne,

og der lød atter vilde hyl: "Tror du mon, at jeg betaler dig i dyre domme, for at du skal stå med fingrene i røven og hjernen koblet fra, din forpulede odder."

Nu havde drengen efterhånden fundet ud af at stå, som var han både blind og døv, eller i hvert fald lade som intet, men han havde det bestemt ikke godt på værftet og jeg tror slet ikke at han egnede sig til faget, og han blev heller aldrig skibstømrer. Han gik simpelthen hjem en dag midt i arbejdstiden og kom ikke igen.

Vi kunne med fuld ret synge: "En kedsom vinter gik sin gang", men det ville vel være uretfærdigt at kalde den kedelig, der var nemlig ikke mange muligheder for, at vi skulle komme til at kede os. Det var der i hvert fald én, der nok skulle sørge for, ikke blev tilfældet. Det gik dog omsider atter mod foråret, og det blev mildere i luften, i hvert fald hvad vejret angik.

Vi mulede på som kulier, snart færdige til at søsætte den næste kutter. Det var vel nok godt, at luften, som før omtalt, var blevet mildere. For en dag, da vi ventede besøg af skibstilsynet, fik manden nerver på. Grunden til dette var, at der var nogle af lønningsstøtterne, der så lidt antikverede ud i topenderne. Der havde tidligere været en ret livlig diskussion om, hvorvidt træet havde været godt nok til dette brug, men de svende, der havde forsøgt at blande sig, fik at vide, at på dette værft var der kun en mening, og den skulle han fanden kneppe ham nok være mand for at håndhæve.

Nu nærmede sandhedens øjeblik sig. Mester listede omkring på dækket og inspicerede de famøse støtter, og pludselig sagde han: "Træk af jeres jakke knægte og hæng dem over disse støtter, I er sgu også i alt for meget tøj, hvis I skal bestille noget." Snart var adskillige af støtterne iklædt vore jakke, bluser og

og strikkehuer, og så måtte vi halvfryse til skibstilsynet havde været her og godkendt skibet.

Jeg fik nu heldigvis noget mere spændende at tænke på, for jeg var nu igang med at forberede mit bådebyggerprojekt, både hvor jeg skulle stå med båden, hvilken tegning jeg skulle bygge efter, samt hvordan jeg skulle få råd til hele projektet. For et stort projekt var det for mig både arbejdsmæssigt, økonomisk samt udfordringen taget i betragtning. Jeg havde selv 500 kr., og det skulle være nok til at bygge selve skroget for. Beslag og rigning ville jeg også selv lave. Jeg var blevet tilbudt hjælp fra den ældre svend, som jeg hjalp med rigningsarbejdet på den første kutter i Rasmussens tid, men derfor kostede det jo penge alligevel. Beslagene skulle jeg ligeledes selv lave, delvis med ^{del af} den af mine kammerater, der havde sejlet ^{fra 1892} sammen med mig i kågen, og jeg håbede også, at han ville sejle sammen med mig i den nye båd. Den ville han jo ligefrem få andel i. Det økonomiske skulle vi nok klare i fællesskab hjemme. Der blev blot stillet den betingelse, at jeg ville lade være med at ryge tobak indtil jeg blev svend. Dengang var der noget med, at man helst skulle ryge mange cigaretter eller i hvert fald pibe, for at blive rigtigt accepteret, især blandt de helt unge, og det var bestemt ikke billigere dengang. De skadelige virkninger var ikke kendt dengang på samme måde som nu. Da var det bare smart at have en cigaret i flaben.

Jeg var slet ikke begyndt på denne uskik, men jeg havde forlængst fundet ud af, at den i hvert fald var skadelig for økonomien. At jeg slet ikke ville ryge, medførte selvfølgelig lidt drillerier fra kammeraternes side, men det måtte jeg se stort på. Jeg var i forvejen lidt af en outsider, for jeg gik jo heller ikke med piger, og gik kun sjældent til bal.

Der var ganske vist en sød pige her hjemme i kvarteret, jeg særlig godt kunne lide. Hun var sommetider med ude at sejle, da jeg havde kågen, og vi cyklede en del ture sammen, men heller ikke ret meget andet. Det fortalte jeg ikke noget om på værftet, for det var slet ikke noget mod alle de spændende erobringer, de gjorde på ballerne, samt alle de dejlige damer, der blev nedlagt på stribe.

Jeg brød mig nu slet ikke særlig meget om ^{deres} ~~disse~~ beretninger om disse amourøse eskapader, og jeg mente i hvert fald ikke, at mine beskedne oplevelser med denne pige kunne interessere, eller i det hele taget rage dem på værftet.

Jeg fandt, sammen med min kammerat, frem til en tegning til en båd, som ikke var alt for vanskelig at bygge, netop den bådtype, der i mange år havde været søspejdernes øvelsesbåd, kaldet "Aalborgjollen". Den var sødygtig, køn, forholdsvis billig at bygge, og tegningerne kunne man købe hos Dansk Sejlunion formedelst ti kroner. Aalborgjollen er normalt rigget med sprydstagesejl, men dengang var det slet ikke på mode med nostalgi på skibe, og jeg ville i hvert fald have bermudarig på min båd. Den ville ganske vist få bedre krydseegenskaber med denne rig, der er bare den ulempe, at netop denne båd er tegnet til lav rig og lavt sejlcenter. Det skortede heller ikke på advarsler og velmenende råd mod at ændre på noget som helst af det konstruktionsmæssige, men jeg havde også rigeligt at se til det første årstid, både arbejdsmæssigt ^{og} ~~men~~ også økonomisk.

Jeg fik et hjørne af haven stillet til rådighed, som bådværft mod løfte om at rydde op efter mig hver aften, så at haven ikke konstant flød med høvlspåner og andet affald fra byggeriet. Jeg begyndte med at tegne spanteplan op på en masonitplade. Det voldte mig ikke meget besvær, for det havde jeg

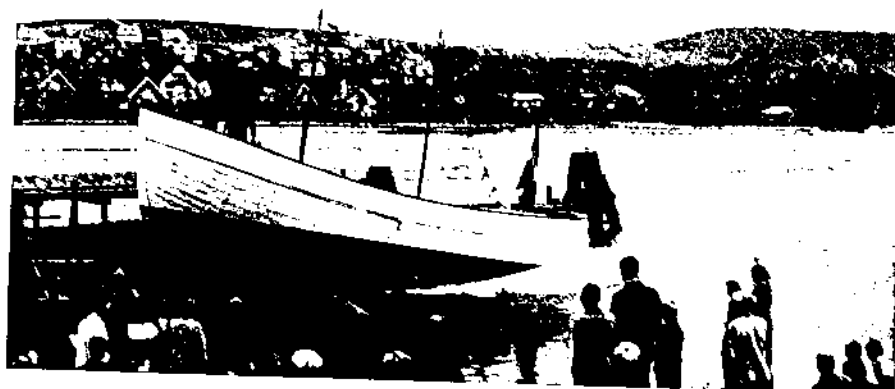
været med til flere gange på værftet, og der var det mere kompliceret, idet der her kun var tale om at tegne op til 7 skabeloner og stævnene. Så gik jeg igang med at lave skabeloner af nogle gamle brædder, som jeg havde samlet til formålet gennem længere tid. Kølen fik jeg gennem værftet, endda til mesterens pris, selvom jeg ganske vist ikke kendte denne. Jeg blev dog forinden spurgt, om jeg virkelig mente, at jeg havde energi nok til at passe mit arbejde på værftet. ^{og bygge båd som tidligere} For bare jeg ville garantere ham det, ville han skam ikke stå mig i vejen for mine planer, tværtimod.

Jeg købte også stævnene på værftet, og fik dem forbavsende billigt. Nu var jeg klar til at begynde på det snart mangeårige ønskeprojekt. Kølen blev stillet op på to pæle, der var banket ned i jorden. Kølen skulle være vandret anbragt, for sådan ville båden ligge i vandet, når den var færdig. Stævnene blev sammen med ~~bjørnene~~ ^{bjæverne} boltet på kølen. Det hele blev nu stivet godt af, og skabelonerne blev anbragt i de rigtige afstande og ligeledes stivet godt af, og jeg var nu klar til at hugge spunding. Spundingen er den fals i køl og stævne, som klædningen bliver passet ind til.

Jeg afsatte nu alle rangene med lister på skabelonerne, for at sikre mig at bordtrækket blev rigtig. En af svendene havde jeg bedt om at komme ud og hjælpe mig at rette på listerne, men det var nu ikke alverden, der blev at ændre på det, jeg havde lavet. På værftet lånte jeg nu en lille svedekasse. Det var den, vi havde brugt, da vi lavede joller det første år, da Rasmussen var mester. Damp fik jeg fra en almindelig vandkedel med et stykke cykelslange fra tuden til kassen. Jeg begyndte nu langsomt og forsigtigt at sætte bord. Disse var af svensk fyrretræ, og på det nærmeste knastfri.



Det første år under mester Tommerup, en 18 tons fiskekutter til Skagen.



På værftet var vi ved at lægge sidste hånd på nybygningen, der ligesom den forrige skulle til Skagen. Jeg gik sammen med Gunner og monterede paundstøtter på dækket, samt alle de beslag, der var anbragt på dæk og lønning. Mester var igang med at gøre klar til den næste kutter, en 20 tons båd, der også skulle til Skagen. Han var selv ved at tegne spanterids op på planen sammen med den lærling, der kom i læretid lige efter mig.

Manden kom jævnlig ud på den kutter, vi arbejdede på, for ved selvsyn at konstatere, om der nu var gang i det. Jeg var netop ved at stemme et beslag ned i lønningen, da manden pludselig stod bag ved mig og sagde: "Vær nu en smule nøjagtig, det er sgu til et skib og ikke til en trillebør". Det mente jeg nu også, jeg var, men da han havde fjernet sig, sagde Gunner: "Ja, men endelig kun en smule nøjagtig, for ellers tager det alt for lang tid".

Kutteren blev færdig, og den næste påbegyndt, samtidig med, at der kom et skib, der skulle på land og kalfatres.

Vi var ved at være for få på pladsen med alt det arbejde, der var og det virkede ikke ligefrem beroligende på mandens temperament. Blandt de fremmede folk, det omsider lykkedes ham at få fat på, var der et par stykker fra Hadsund, og en fra Randers. Vi var vel efterhånden 16-17 mand hernede, så mester havde noget at se til, men det bevirkede, at vi havde lidt mere ro til arbejdet.

Der var dengang ikke noget, der hed vekselstrøm, og det kunne vi være glade for, idet der jævnligt var vrøvl med de elektriske sikringer, der sprang, eller den store, gamle boremaskine var brudt sammen. Ofte blev de defekte sikringer brugt igen, omviklede med sølvpapir. Dette kunne føre til, at mastesikringerne i lygtepælene sprang, og store områder af havnen

blev mørkelagt. Vrede mænd kom anstigende med trusler om at lukke af for strømmen til værftet. Manden blev fuldstændig rabiatt, og kom med en lang række usammenhængende eder, krydret med en syndflod af de værste obsceniteter. Han sluttede af med at fortælle dem, at han ikke kunne forestille sig, at de havde mandat til at stoppe hans virksomhed, og at de måtte være klar over, at her var der kun en lov, der gjaldt, og det var hans, og den skulle han fanden o.s.v. nok være mand for overholdelsen af.

Nester blev nu ret hurtig klar over, at der var andre love end hans, der gjaldt. Så i lang tid måtte han smide penge ud til indkøb af nye sikringer. Han snakkede dog jævnligt om, at han nok vidste, hvor han skulle henvende sig, hvis han oftere blev truet med at elektricitetsværket ville sabotere hans arbejdsplads.

Hjemme på mit eget lille værft gik det mere fredeligt til. Jeg arbejdede mig langsomt og sikkert opad, og det gik faktisk bedre end ventet, men jeg tog mig virkelig god tid til arbejdet. Jeg brændte ganske vist en vandkedel af, fordi jeg glemte at fylde vand på, men en ny kedel til min bedstemor kunne projektet nok bære, så byggeriet kunne fortsætte.

Jeg var nu blevet enig med mig selv om, at båden skulle bermudarigges, og i den anledning var ^{jeg og} mine kammerater i skoven for at finde en gran, der kunne bruges. Det drejede sig om at finde et træ, der var lige og slankt, og i tykkelse så nær mastens færdige diameter, som mulig. Det er det yderste lag (splinten), der er det stærkeste i en granstamme. Stammen blev købt formedelst 15 kroner og fragtet hjem og stillet på højkant op ad gavlen af huset. Den har bedst af at tørre i denne stilling, til den skulle arbejdes op.

På denne måde gik min sommer med min båd herhjemme, og med skibstømrerarbejdet på værftet. Herhjemme blev klokken ofte både 10 og 11, inden jeg holdt fyraften. Manden fik et raserianfald, når jeg et par gange bad mig fritaget for overarbejde. Jeg havde som alle de øvrige på værftet mange overtimer den sommer, men nu sagde jeg altså stop. Den overtidsbetaling, vi fik, var yderst beskeden fastsat af mester og betydelig lavere end den, vi kunne kræve. Han svor og bandede over mig, at han efterhånden kun havde vrøvl med mig, samt at jeg aldrig skulle få lov til at købe en pind mere af ham, og at det var sgu takken for alt, hvad han havde gjort for mig bl.a., at han tog mig i lære uden at kræve ekstra læretid, bare fordi han havde været naiv nok til at tro på svendenes forsikringer om, at jeg var flink, flittig og interesseret i mit fag. Men nu kunne jeg sgu bare vente, til jeg blev svend, hvis jeg da i det hele taget ville kunne lave mit svendestykke. Så skulle jeg sgu blive verfet på gaden, og få lov til at gå uden arbejde, for hvis jeg ikke viste mig mere velvillig end hidtil, kunne det blive vanskeligt for mig at få noget. Han ville sgu i hvert fald græde tørre tårer. Jeg tog denne svada med nogenlunde sindsro, for jeg mente nu, at jeg nok skulle klare mig, men vi kom aldrig på helt god talefod med hinanden mere.

Foruden forberedelsen til den næste båd, en stor 40 tons kutter, fik vi denne vinter også en lille 8-10 tons kutter til Aså. Kutteren var ikke større end, at den kunne være inde i tømrerværkstedet, selvom det nok blev lidt trangt. Der var selvfølgelig ikke varme i værkstedet, men det var dejligt lunt at stå inden døre med en nybygning, og det er nok også faldet manden for brystet, at vi havde det så godt.

En gang denne vinter sad vi og kalfatrede dæk, og svend-

ene var kommet i vild diskution om en fodboldkamp, og arbejdet var næsten gået i stå på dækket. Manden var ikke hjemme, mente vi. Han var kørt om formiddagen og skulle først komme hjem efter fyraften. Vi fik nærmest et chok, da han pludselig kom farende ind i værkstedet, flåede den store port i gavlen op, og råbte: "Frisk luft, frisk luft, her er alt for varmt til at kunne lave noget, jeg tør heller ikke blive ved med at tage ansvaret for at lade jer arbejde i denne indelukkede luft, jeg vil fanden kneppe mig ikke være skyld i, at i kreperer af tuberkler." Den viltre sne, der fæg udenfor, strøg nu hen ad dækket, og virkede fuldstændig isnende. da der var gået en time, kom mester frem fra kontoret, og gav to af os lærlinge besked om at lukke porten. Så kunne vi altid lufte ud igen senere, hvis vi skulle få det for hedt.

Jeg mindes en anden episode, som må have været under bygningen af den samme kutter. Den foregik også i værkstedet, og der blev ikke bygget mere end den ene båd i værkstedet, under mandens ledelse.

En journalistelev var nede på værftet for at interviewe mester om gangen på værftet. "Jeg kan forstå, at her er meget travlt for tiden", sagde hun. Vi sad også denne dag og kalfatrede dæk, men holdt en lille pause for at høre, hvilke røverhistorier den unge dame ville blive bundet på ærmet.

"Ja, sagde mester, det går rigtig godt, der sidder ti mand oppe på dækket og skal forestille at kalfatre, men der er ikke en lyd at høre, jo det går sateme fint, skal jeg love for." Nu kom der gang i kalfatringen, og vi kunne desværre ikke høre resten af samtalerne. Næste dag kunne vi læse i avisen, at de varme egeplanker blev spændt i facon, mens de var i svedekassen, idet der sad skibstømrer inde i kassen, og spændte plankerne

over en skabelon, således at disse havde den rette krumning, når de skulle sættes på skibet.

Man må jo så sige at værftet har været forud med faciliteterne, idet der sikkert ikke har været andre værfter, der på den tid har haft sauna eller dampbad hørende under værftsfaciliteter. Jeg vil mene, at mester som så mange andre er kommet til den overbevisning, at en historie ikke skal gøres dårligere, hvis den med få midler kan gøres bedre, og det kan der selvfølgelig være noget om.

Den ældste lærling lavede sit svendestykke, og jeg mindes, at det var masten til den kutter, en 40 tons båd, også til Ska-gen. Jeg mindes også, at det blev et flot stykke arbejde, trods det, at der var lovlig lidt materiale på den ene side. Manden var endda fræk nok til at påstå, at der faneme havde været rigeligt med træ. Det var bare den fandens odder, der havde forhugget træet. Det var ganske vist, fordi skibstilsynet havde lavet vrøvl over, at masten var for spinkelt dimensioneret, at mester kom med den påstand. Men den skuemester, der skulle bedømme arbejdet, havde både set og mærket kævlen, før der var begyndt på masten, og han både ville og kunne bekræfte, at der havde været for lidt træ i stammen.

Denne kutter var den største, jeg endnu havde været med til at bygge, og det var helt anderledes dimensioner end de små 16-18 tons både, vi hidtil havde bygget, og så var det endda småting i forhold til, hvad jeg senere var med til. Det var noget værre knokleri med den store kutter og med mandens tempo, men det hjalp mig ikke så lidt, at nu var jeg ved at kunne håndtere værktøjet. Jeg tænker her særligt på skarøkse og muggert. Jeg havde lært ~~den gamle~~ at lade muggerten svinge i sin egen rytme, så skulle man ikke pukke for at slå spiger og bolte i.

energi

Man lod værktøjet arbejde med ved dets egen energi. Det jeg særligt husker fra bygningen af denne kutter, var nok da den skulle bundsmøres med fortyndet tjære. Jeg havde sammen med en af svendene sat en midlertidig vandlinie af, og jeg begyndte at smøre fra kølen, og arbejdede mig opefter.

I de fleste skibe var bundplankerne af bøg. De var ligeså gode som eg under vandet, og langt billigere. Det lå helt fast efter byggereglerne, at det var under vandet, og kun under vandet, bøg måtte anvendes. Dette var ikke helt blevet overholdt, idet der både for og agter var plankeender, der løb et godt stykke op på fribordet. Da jeg stod og smurte, kom mester og sagde: "Smør nu godt op kære venner, det har den godt af, det vil den aldrig glemme". Jeg var godt klar over, at det var for at skjule bøgeplankerne, men jeg sagde dog ikke noget. Jeg smurte så nogenlunde efter den streg, vi havde afsat, og var næsten færdig, da manden kom farende og skreg: "Sagde jeg ikke, at den skulle smøres godt op?" Jeg havde da været udsat for så mange af hans uforskammetheder, at jeg var ked af altid at holde min mund, så jeg spurgte omgående, om vi ikke også skulle smøre indvendig, for der kunne bøgeplankerne jo også ses. Han røg op som en raket, og gjorde mig opmærksom på, at hvis jeg ikke gjorde, som jeg fik besked på, kunne jeg for hans skyld gå af helvede til, for provokatører som mig kunne man sgu få nok af, og at han snart var træt af altid at høre på mine tvetydige kommentarer. Jeg svarede, at jeg netop gjorde forsøg på at udtrykke mig klart og tydeligt. Han for igen op, og spurgte, om jeg troede, at jeg var klogere end ham, fordi jeg havde haft en gammel onkel, der engang i middelalderen havde gået og flikket nogle småpramme sammen oven på Løse. Jeg gjorde i høflige vendinger manden opmærksom på, at min onkel havde fået æresdiplom

og sølvmedalje på den tidligere omtalte udstilling i Bergen, endda uden at behøve at skjule materialerne for skibstilsynet, som jo også fandtes dengang. Manden blev grå i ansigtet og skreg op om flabede tølpere, der i virkeligheden ikke var en skid bevendt. Han fór rystende af arrigskab op på kontoret, og sendte yngstelærlingen op efter 10 bajere. Flere af de ældre svende sagde, at det ikke kunne betale sig gang på gang at lægge sig ud med ham. Jeg skulle jo være hos ham et helt år endnu.

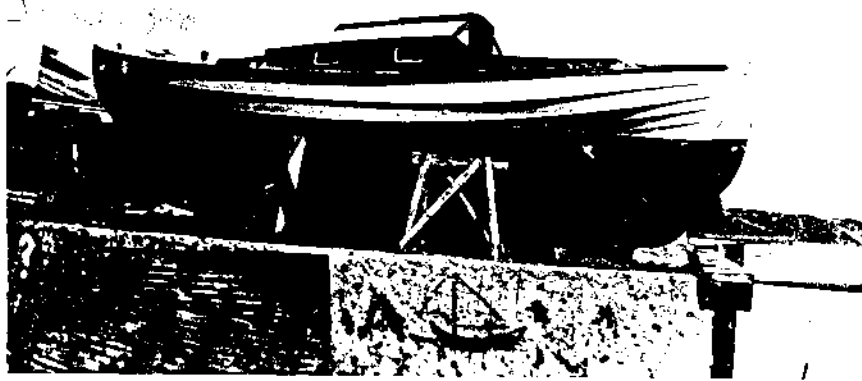
Nogle uger senere da skibstilsynet skulle komme, var manden pludselig anderledes medgørlig. Jeg husker den daværende tilsynsmand under navnet Graabæk. Han og mester kom gående sammen ned mod nybygningen. Graabæk spurgte om, hvorfor vi dog havde griset med tjære så langt op ad fribordet, hvortil manden svarede, at hans åndsvage læredrenge ikke havde forstået hans ordre, og hvis han ikke havde været opmærksom derpå, havde vi nok smurt skibet helt op til lønningen. Graabæk forsvandt i fuld fart op ad lejderen på dækket, og derfra ned i skibet. Manden fulgte efter med bekymret mine, men Graabæk var allerede på vej ned igen, og de stod nu begge nede på jorden ved siden af kutteren. Tilsynsmanden spurgte, om han måtte låne et stemmejern. Jeg sprang begejstret til og rakte ham et af mine. Han huggede nu et par dybe mærker i de bøgeplanker, som ikke måtte være der med ordene: "Nu kan jeg i hvert fald kende disse planker igen, hvis de stadig ikke er skiftet næste gang, jeg kommer, også hvis de skulle være blevet tjæret indvendig".

Jeg vil ikke påstå, at mester blev mere medgørlig eller hyggeligere at være sammen med efter dette, med jeg frydede mig grænseløst over det dumme svin, og jeg glædede mig helt overstadigt over at have været publikum på første parket under hele episoden.



Jeg bygger min egen sejlbåd Aalborgjollen "Lill 1"





Aalborgjollen "Lill 1"



Plankerne blev skiftet, og denne kutter kom også til Skagen. Jeg er endda helt sikker på, at kutterens ejere var den nu så kendte fisker Thomas samt hans far og hans bror Kjeld.

Det bødede lidt på de barske forhold på værftet, at det gik helt over alt forventning med mit hjemlige byggeri. Men først på sommeren var min Aalborgjolle klædt op.

Til min store overraskelse tilbød mester, at jeg kunne købe spante~~t~~ømmer hos ham, Jeg havde egentlig ikke fortjent x det, for han var sgu snart træt af at høre om den båd, men jeg kunne henrykt svare, at det ikke var nødvendigt, for jeg var blevet tilbudt at hente alt det, jeg skulle bruge på værftet i Hadsund. Der var en mængde svære afskær fra en stor kutter, og det kunne jeg få til brændepris. Jeg vidste ikke, at manden havde nogle bløde punkter, men jeg måtte have ramt ham på et sådant, for han sagde: "Lad os nu se, hvad vi kan finde her hos os selv, før du skal til at rejse udenlands efter træ til din båd, min dreng". Jo, som andre har sagt: Han er i sandhed overraskelsernes mand. Jeg tror nu også, at han havde tårer i øjenene over sin egen godhed, eller også har han måske været fuld. Så kunne han nemlig godt blive sentimental, det har vi flere eksempler på, selvom det modsatte også kunne være tilfældet. Det var aldrig til at vide.

Jeg købte nu alt det træ, jeg skulle bruge til resten af båden, og jeg fik det for 100 kroner. Det var rørende billigt, også dengang. Den færdige båd kom uden sejl til at stå mig i 650 kroner. det var meget billigt. Jeg husker helt tydeligt, at det jeg havde mest døje med, var en krum karm ved agterkant af ruffet.

Da båden kom til havnen for at blive søsat, kom manden selvfølgelig hen for at kigge, hvad der vel var meget natur-

ligt. Han så på den krumme karm, der havde drillet mig og sagde: "Jah, det er sgu synd at sige, at det er lige kønt altsammen". Jeg måbede over, at disse ord netop skulle komme fra ham, men jeg var selv så glad for min båd og mit resultat, at jeg for en gangs skyld ikke sagde noget. Jeg havde såmænd også fået al den ros, jeg fortjente, af de andre på værftet. Mester sagde endda, at der var et rimeligt pænt bordtræk i jollen, og det kunne jo nok pynte på et dårligt stykke håndværk.

Jeg var selvfølgelig stolt over min båd og resultatet. Helhedsindtrykket var faktisk flot, og det skyldtes netop det fine bordtræk, for selvfølgelig kunne jeg også selv se de mange skønhedsfejl. Båden blev døbt af min kammerat, der også skulle sejle med mig. Uden hans hjælp var den slet ikke blevet færdig dette år. Han havde blandt andet lavet alle beslagene samt masteskinnen.

Jeg havde, som før sagt, fulgt mit eget hoved med hensyn til rigningen. Det blev en høj slank bermudarig på $13\frac{1}{2}$ m², og ikke som Utsons tegning, $14\frac{1}{2}$ m² sprydrig. Det gjorde ikke sagen bedre, at jeg ikke havde haft råd til en jernkøl, men måtte nøjes med en betonkøl, selvom der var en mængde jern deri. Det gav slet ikke den rette effekt hos en så grundflydende båd. Vi kompenserede på det ved at fylde noget indvendig ballast i, og tog på en prøvetur. Båden var selvfølgelig rank med den høje rig, men den sejlede faktisk godt. Den tydede på at blive en fin sejler, i hvert fald i ^{flort} ~~flot~~ vejr. Den krydsede meget fint i høj luft. X

Vi tog nu på weekendtur hver eneste uge, og jeg blev endnu mere ked af at arbejde over på værftet. Vi blev meget glade for båden, da vi lærte den rigtig at kende, min kammerat og jeg. Blot måtte vi sande, at båden var overrigget, og kunne ikke bære

sine sejl ret længe. Vi måtte rebe tidligere end de fleste, og det kunne vi have undgået med den originale rig. Til gengæld sejlede den bedre end de fleste andre sejljoller på den størrelse. Til gængse aftensejladser gik det ikke altid godt, for vore nærmeste konkurrenter var en lille meget velsejlende spidsgatter, samt en 18 m² kutter. De andre kragejoller og lignende småbåde kunne vi nemt hamle op med.

Sommerferien gik til Limfjorden, så langt som til Nykøbing Mors. Det blev til nogle lange sejldage, især en krydstur fra Hals til Aalborg. Der skulle mange slag til med en lille sejlboat, men vi kunne i hvert fald lide det. Den lille kahyt var nærmest luksus i sammenligning med de overnatningsmuligheder, vi havde haft i kågen. Min kammerat havde lavet elektrisk lys i kahytten, og min mor havde lavet et meget elegant lille tæppe til dørken. Det var lavet i smyrna, og passede nøjagtigt udenom spanterne, hvor disse gik ned gennem dørken.

På værftet havde der i nogen tid verseret rygter om, at der skulle bygges nogle meget store træskibe til fragtsejladse. Der var allerede én under bygning i Nykøbing Mors. Disse skibe skulle være et sidste forsøg på at konkurrere med de moderne stålcoastere, der i disse år dukkede op. Skibene skulle, som de omtalte coastere være på cirka 250 tons, og der skulle være mulighed for, at værftet her kunne komme i betragtning, hvis vi kunne garantere for, at datoen for afleveringen blev overholdt. Det lød jo spændende, men jeg kunne høre på svendene, at de tvivlede på, at værftet her havde kapacitet til et skib af denne størrelse. Hverken grejer eller mandskab ville slå til.

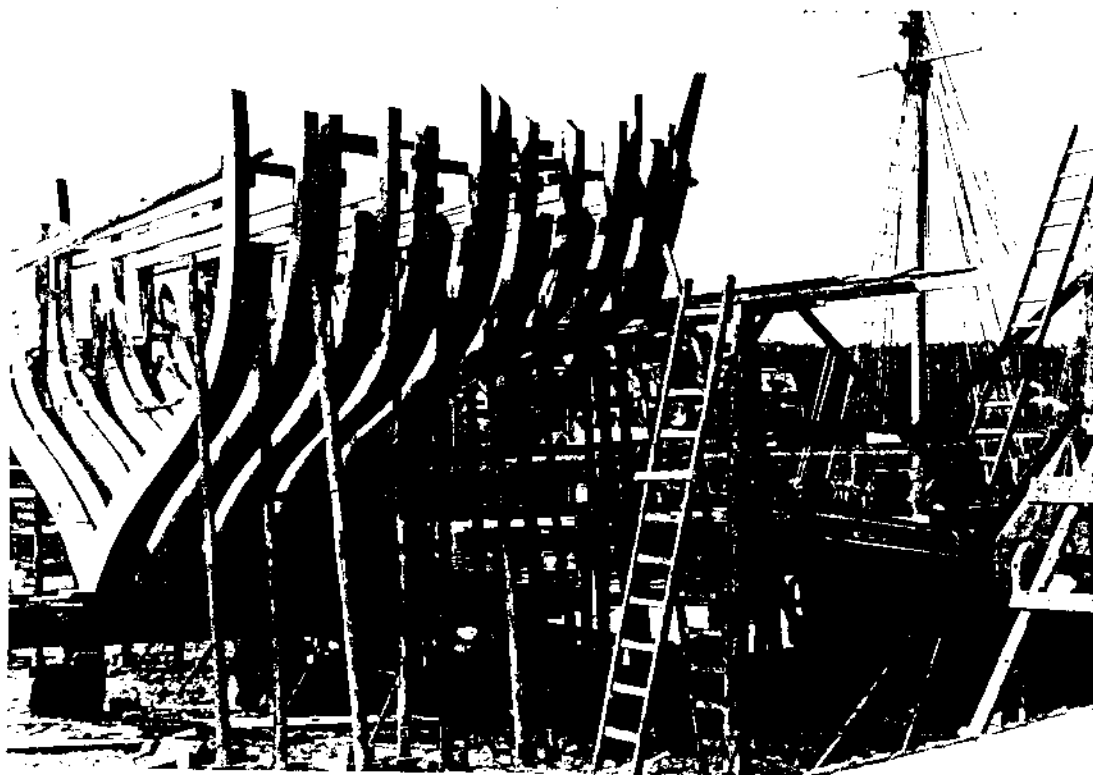
En dag blev jeg kaldt op på kontoret, hvor manden viste mig en linietegning af en sådan coaster. Han viste mig også nogle skitser over last, maskinrum samt aptering til skibet.



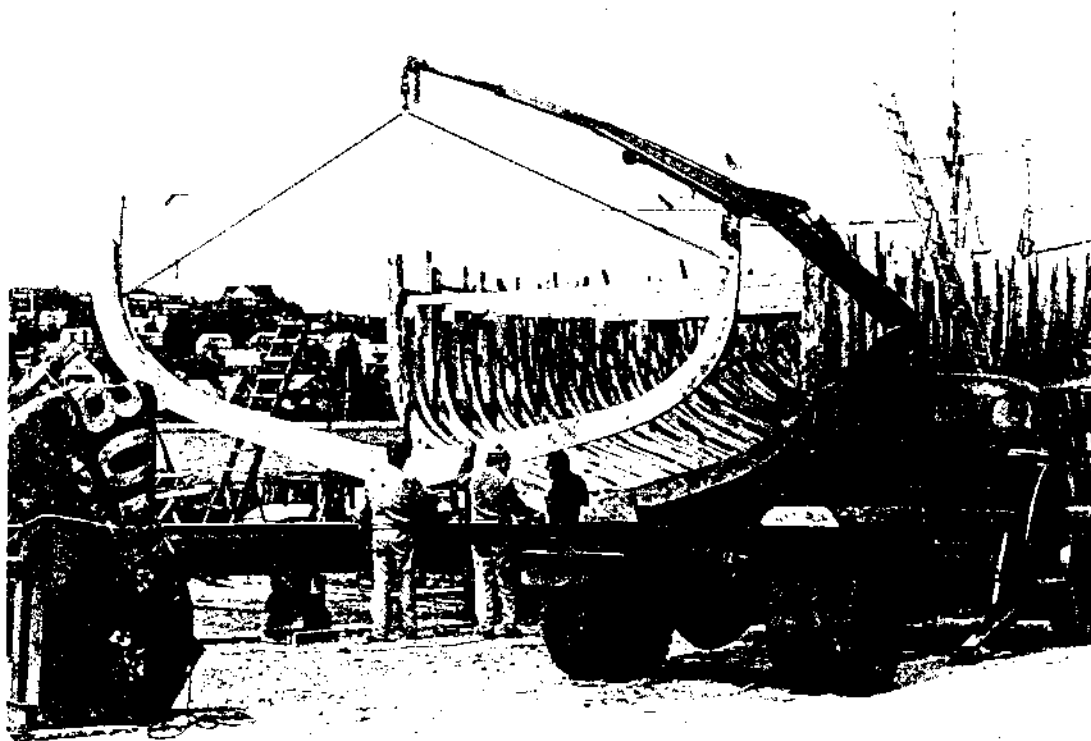
Fra det sidste år af min læretid til søs i "Lill 1"



1975 - Det sidste store traskib under prøvesejlads på Høbro Værft.



1975 - Det sidste store træskib under bygning på Hobro Værft.



Skitserne havde manden lavet. Han havde talt med inspektøren på teknisk skole, og det var så meningen, at jeg skulle lave tegnearbejdet til dette skib henne på skolen. Det drejede sig om apteringstegning samt tegning over motorinstallation, og hvad der ellers kunne være tale om. Der var jo ikke meget mere end linietegningen at gå ud fra, så det var jo en spændende udfordring, og tillige et bevis for at manden havde lidt mere tiltro til mine evner, end han umiddelbart gav udtryk for.

Der gik en stor del af vinteren med dette store tegnearbejde, og jeg fik, hvor utroligt det end måtte lyde, en ikke så ringe ros af manden. Til mine afgangskarakterer fra skolen, var der tilføjet en yderst rosende kommentar, foruden en flidspræmie, samt et diplom for flid og opførsel. Af disse diplomer havde jeg to fra skolen i forvejen. Jeg nævner dette, ikke for at prale, men udelukkende fordi det var en kolossal opmuntring for mig, i betragtning af, at manden havde gjort alt, hvad han kunne for at meje vores selvtillid ned, og måske især alle de nedsablende angreb han i tidens løb havde udgydet over mig. Det havde trods alt ikke været rart altid at få at vide, at man var en dum odder, der var bedst til at blande sig i noget, der ikke kom ham ved, for der på pladsen var der kun én lov, der gjaldt o.s.v.

Tiden var nu inde til, at jeg skulle lave mit svendestykke, og dette skulle være et stykke skandæk på den kutter, der var under bygning. Det var en 20 tons kutter, der skulle til Øster Hurup. Jeg havde i forvejen lavet skandækket i hele den ene side af skibet. Det gik ikke så godt, som jeg havde ventet. Der var to steder, jeg havde fået taget for meget af til nådde. Nå, det blev da godkendt med en rimelig karakter, men manden var sur over resultatet, og sagde, at jeg var, som han hele

tilen havde vist, en odder. Nu kunne jeg igen ikke holde mund og bemærkede, at jeg syntes, det var flot klaret, i betragtning af, at min mester havde tvivlet på, om jeg i det hele taget kunne lave mit svendestykke, samt at jeg havde fået en af de højeste karakterer, der dette år var blevet givet fra skolen. Han fór op og råbte op om, at det jeg havde lavet på skolen, kunne jeg sgu takke ham for, og at jeg var og blev en fræk og obsternasig kværlulant, dum og tomhjernet som en østers. Jeg funderede lidt over, om det var et skridt frem eller tilbage at blive tituleret som en østers frem for en odder. Jeg replicerede omgående, at nu kunne han jo snart slippe af med mig. Der måtte jo så vente værftet en strålende fremgang, når han nu slap af med den værste kværlulant i mands minde. Så tøfledede han af op på kontoret, men selv bagfra kunne jeg se, hvor forurettet han følte sig.

Min gamle ven skibstømreren, som jeg flere gange havde hjulpet med at lave rigningsarbejde, havde overværet ordvekslingen mellem manden og mig, og sagde endnu en gang, at han sgu ikke kunne forstå, at jeg gad kommentere alle mandens udydelser, og slet ikke nu, hvor jeg kunne se enden på mit ophold på værftet. For som han sagde: "Du ved jo udmærket, at du kan klare dig som skibstømrer alle steder".

Min skuemester ved svendestykket var en ældre og meget venlig skibsbygmester. Han sagde, at arbejdet var fint og i orden, og den dag var manden også hjerteligheden selv, men jeg kunne nu også mærke på dem begge, at de havde, som jeg andetsteds har^{set} benævnt som "vædet fodsålerne indvendig fra". Jeg skulle også kalfatre et lille stykke nådde, mens de så på, og derefter skulle jeg vise min værktøjskasse frem med alt mit værktøj. Kassen var imidlertid tømt for værktøj, og i stedet

fyldt op med gamle kiler. "Der er nok nogle, der har lavet fis med dig", sagde skuemesteren, "men mon ikke vi roligt kan regne med, at alt er i orden, som det skal være". "Jeg har lige siddet sammen med din mester og set på dine tegninger fra skolen, og jeg må sige, at det ligner professionelt tegnearbejde". "Ja", sagde manden, "Jeg syntes også selv, at det er lykkedes for mig, at få en hel god skibstømrer ud af Verner, for han var sgu ikke meget bevendt, da jeg overtog ham". Jeg måbede, som så ofte før, og spekulerede på, hvem der mon havde fået mest af de to, men nu skulle jeg med over i privaten og skåle sammen med mester og skuemesteren og mesters kone. Vi skålede i brøndevin, samt drak kaffe med småkager til. "Til lykke min kære dreng", sagde mester. Jeg skelede nervøst ud af øjenkrogene og var slet ikke stolt over situationen, for manden havde også krokodilletårer i øjnene, men så kom forklaringen. "Vi har jo meget at lave nu, så jeg håber, at jeg kan regne med dig som svend i sommer, vi er jo også kommet helt godt ud af det sammen i den tid, vi har kendt hinanden".

Jeg gik selvfølgelig op i rollen, og kunne bekræfte, at det hørte til sjældenhederne, at der havde været uoverensstemmelser på værftet, og at jeg altid havde glædet mig over den hyggelige og fordragelige tone på pladsen. Jeg sagde samtidigt, at jeg ikke havde troet, der var så meget at lave, at der blev brug for mig, og at jeg derfor havde forhørt mig rundt om i landet og havde sikret mig flere muligheder. Nu kunne vi jo se, hvordan det ville gå, samt at der også var hele tre uger til jeg var svend.

Jeg var mildest talt målløs, men jeg regnede ikke med, at det milde klima ville vare længere end til skuemesteren var ude af porten, men der tog jeg fejl. Manden var elskværdigheden selv

resten af min læretid og selvom jeg, for mig selv til hudløs-
hed, havde svoret, at jeg ikke ville arbejde så meget som et
minut for manden som skibstømrersvend, så ville jeg nu blive
på værftet indtil videre.

Der var også noget andet. Det var slet ikke så let at
finde arbejde som skibstømrer i foråret 1952. Desuden var min
båd ved at være klar til at komme i vandet efter den første
overvintring, og det fristede jo også til at blive indtil vid-
ere, selvom der højst sandsynligt ville være vand, der kunne
sejles i, hvor der var skibsværft, men det var fristende med
et forår her på fjorden.

Der var een ting, jeg glædede mig ubeskriveligt til. Det
var for en gangs skyld at have lidt penge mellem hænderne.
Bådebyggeriet havde taget alt, hvad jeg kunne skaffe og mere
til. Jeg skyldte både min mor og min onkel penge, og det ville
jeg selvfølgelig gerne have afviklet snarest.

Jeg blev altså indtil videre hos min kære, gamle læremes-
ter. Jeg havde nemlig også fundet ud af, at han i virkelighed-
en var en elskelig, gammel mand under hvis barske ydre, der
bankede et hjerte af guld - foreløbig.

Det var et stort øjeblik, da jeg modtog min første svende-
løn. Den var cirka på 165 kroner. Jeg fik lidt mindre end de
ældre svende, for der var dengang noget, der hed ungsvendeløn.
Jeg tror, det var 15 øre mindre ^{i timen} det første år, man var svend. ^y
Der var en af de ældre svende, der syntes, at det var skrække-
lig nært af manden at håndhæve denne regel. Det gjorde nu
ikke mig noget. Jeg var vant til at få ⁷⁰ 65 øre i timen, så det
var jo et mægtigt spring, selv minus de 15 øre taget i betragt-
ning, ¹⁷²

I de sidste par år af min læretid havde jeg brugt min

mors cykel til at køre på arbejde på. Den havde ikke haft særlig godt af, at jeg på hjemturene fra værftet kørte om kap med en af de yngre svende op ad den stejle Grøndalsvej. Cyklen var både vind og skæv. Derfor blev det allerførste, der blev købt for min svendeløn, en ny cykel til min mor. Hvis jeg ikke havde mødt den store forståelse hjemmefra, havde jeg ikke været bådejer nu.

tilgænet Høbro Marineforening

Min session i 1951 fra det sidste læreår

Uegnet til militærtjeneste, ej heller CF eller HV. Det var den sørgelige konklusion, som de høje herrer kom til ved min session i foråret 1951.

Intet kunne man bruges til. Det gjaldt den maritime, såvel som den luftbårne del af det danske forsvar. Ja, ikke engang en almindelig fodtudse og knoldesparkers hverv forventedes man at kunne bestride.

Jeg var allerede dengang belempret med nogle små fysiske defekter. Jeg var blandt andet platfodet og ville i hvert tilfælde ikke kunne holde ud at gå mere end nogle ganske få km., mente man - for slet ikke at tale om at løbe og at springe. Mine svage protester og forsøg på at fortælle, at jeg i grunden var ivrig sportsmand, især god til distanceløb samt højde- og længdespring, foruden st jeg var en udmærket svømmer, blev af de samme høje herrer fejlet af bordet.

I forvejen følte man sig ikke særlig høj i hatten. Det var dengang knap så almindeligt at optræde "in natura" for et publikum som i dag. Ikke engang sine mest intime legemesdele måtte man tildække. Det er slet ikke usandsynligt, at et par underbukser havde givet mig lidt mere mod.

Dette afsnit var det første jeg skrev om værftet og det var efter dette jeg blev opfordret til at skrive om "min barndom og hele min levned" "Høbro Værft"

Dette foregik en fredag. Da jeg også dengang havde en omend meget lidt nedsat hørelse, skulle jeg dog, inden den endelige eksekution kunne vedtages, undersøges af en hørespecialist, samt møde frem til en ny session i Nr. Sundby dagen efter.

Denne lørdag må jeg have hørt særlig dårligt, for det var mig næsten umuligt at høre noget som helst af, hvad man råbte og skreg til mig, men jeg var nu også blevet meget sur på de høje herrer.

Jeg rejste hjem til Hobro med følelsen af, at jeg nu for alvor var slettet af listen over deres gæster, foruden den totale slettelse af lægdsrullen. Jeg må lige nævne, at man ved sådanne højtidelige lejligheder kun fik fri fra værftet, hvor jeg var i skibstømrerlære den times tid, som ceremonien måtte formodes at kunne vare. Trods skræk og rædsel for de efterfølgende konsekvenser, holdt jeg traditionen tro fri begge dage. At dette ville få følger ved mødet med min mester, drak jeg mig også traditionen tro mod til at glemme. Jeg blev dog ikke så fuld, at jeg mistede erkendelsen af, at mit tilhørsforhold til det danske forsvar højest kom til at strække sig til de cirka 1½ time hele dette halløj varede.

Jeg var fuldstændig klar over, at det først var nu, at de virkelige klammerier begyndte for mit vedkommende. Jeg havde for lang tid tilbage fået fri om mandagen - fastelavnsmandag, selvfølgelig mod at jeg skulle stå en dag længere i lære. Det var i og for sig en fuldstændig hasarderet tanke, når både lærekontrakt og fagforening kommer ind i billedet. Jo, min kære elskelige mester havde i et anfald af velgørenhed (eller måske snarere i en branderøt, hvor han må formodes ikke at have haft fuld kontrol over sine verbale udgydelser) givet mig fri, fordi jeg skulle spille harmonika i fiskeriforeningens fastelavns-

båd. Det var derfor ikke uden grund, at jeg med bævende hjer-
te og bange anelser nærmede mig Hobro Skibsværft den efter-
følgende tirsdag morgen - en bidende kold, mørk og stjerne-
klar morgen sidst i februar. Jeg må heller ikke glemme at for-
tælle, at det var uhørt, at en lærling var borte fra arbejds-
pladsen så længe, med mindre at man da var dødsyg.

Min mester stod lige indenfor porten, da jeg arriverede
på min cykel. Han stod og talte med en af de ældre svende. Jeg
husker det hele meget tydeligt. Det gav et sæt i ham, da han
fik øje på mig, og så kom han over til mig. Han tog hatten af
og gav mig hånden og hilste pænt på mig og præsenterede sig
som skibsbygmester Tommerup. Forfjamsket og fuldstændig målløs
gav jeg ham hånden. Så så han venligt på mig og spurgte høfligt
om, hvad han dog kunne gøre for mig. Jeg tænkte, at nu måtte
han omsider ~~være tilfreds~~ have fået *gildet*.

Jeg spurgte ham om, hvad jeg skulle lave den dag. Han sva-
rede, at de søgte ingen folk på pladsen nu, og at der måtte
foreligge en misforståelse, samt at han beklagede dybt, at jeg
var rejst forgæves for at få arbejde. Han så nu meget intenst
på mig og spurgte så: "Har De været ansat hos mig før, for jeg
synes, at jeg kan huske Deres ansigt - hvem er De i grunden?"
Allerede da kunne jeg se hans hvidglødende raseri i de lurende
øjenkroge, et raseri, der må anses at være tilbageholdt med en
rent ud sagt frygtindgydende selvbeherskelse. "Jeg er sgu da
Verner", røg det ud af mig og så gik tæppet op for det forsin-
kede skuespil.

Den smukke stjerneklare morgen oplystes nu af mesters hvid-
glødende eder og forbandelser. Svendene dukkede frem fra frokost-
stuen og de andre lærlinge stod med dårlig skjult skadefryd, vel-
vidende, at så længe Tommerup beskæftigede sig med mig, var de

i nogenlunde sikkerhed for hans sædvanlige morgensure ondsksfuldheder. Alle aktørene var på plads og skuespillet kulminerede i en lang serie af velvalgte og yderst imponerende eder, der sluttede af med, at han bad mig om at skrubbe af helvede til, og for vores fælles helbreds skyld aldrig nogensinde at vise mig på pladsen igen. Fortumlet sprang jeg på cyklen og spurtede afsted, inden han sikkert og forhåbentlig kollapsede om at få min.

En af de ældre svende, en meget dygtig og ualmindelig samvittighedsfuld mand, som Tommerup havde stor respekt for, talte ham til fornuft i dagens løb, og gjorde det klart for ham, at han ville komme i vanskeligheder både fra svendenes samt fra fagforeningens side. Det var også ham bekendt, at det var de eneste spilddage, jeg havde haft i min læretid. Samme svend var vi lærlinge iøvrigt lidt bange for, fordi han måske sommetider glemte, at vi drenge simpelthen ikke altid kunne leve op til den ildhu, energi og dygtighed, som han forventede af os, når vi arbejdede sammen. Han kunne skam godt blive bister, hvis vi kvajede os alt for meget. Jeg har forresten lyst til at nævne, at han var den eneste svend, som jeg aldrig har hørt blive overfuset af mester.

Som voksen svend er jeg kommet til at sætte umådelig pris på denne pertentlige, ærlige håndværker med den sjældne, høje moral. Jeg kan, eller rettere sagt, vi lærlinge kan i hvert tilfælde takke ham for, at vi ikke blev fuldstændig misbrugt på værftet. Det var i alle tilfælde hans skyld, at jeg kunne begynde på værftet onsdag morgen igen. Jeg startede selvfølgelig med at skrabe ler og mudder af bunden på Cementfabrikkens gravemaskine "Eduard", også kaldet "Muddermaren" - et særdeles afskyeligt og foragtet arbejde.

Mine kammerater og jeg har vel nok mange gange grinet og moret os over de mange barokke og hårrejsende situationer, som

gang på gang opstod i læretiden under den koleriske og fuldstændig utilregnelige Tommerup. Men vi blev dygtige - eller i alle tilfælde flittige - det gjorde vi skam.

Det er nok, som jeg ofte har hørt folk sige om soldatertiden - det er sjovest bagefter!

Hvis læserne har haft tålmodighed til at følge mig så langt i beretningen om min barndom og læretid som skibstømrer, vil jeg slutte af med at fortælle, at jeg føler det som en særlig gestus fra Marineforeningens formand og bestyrelse, at man har fundet mig værdig til optagelse i denne lille, men særdeles hyggelige, eksklusive klub.



Hobro, den 12. juni 1991