

**I orkan på Nordatlanten med M/S Argentina i 1963.** (Se Dansk sø ulykke-Statistik 1963)

## **En rejsebeskrivelse af Maskinmester Jens Ove Steensberg Esbjerg**

En kort beskrivelse af skibet **M/S Argentina**;

Bygget i 1943 af Helsingør skibsværft og Maskinbyggeri A/S  
Leveret til D.F.D.S. 5/4 1943, færdiggjort og sat i fart 1945  
længde 124 m Brede 16,07 m Dybde 7,7 m  
BRT 4629 DW 6360; en B&W hovedmotor 3200 IHK, fart 12 knob; 12 passagerer  
Solgt til Triton Tramping i Monrovia 13.nov. 1964



Foto 1 (forfatterens arkiv)

### **Lidt om forfatteren.**

Jeg er født i 1943 på en gård mellem Hammerum og Ikast. Den ligger nu under de to motorvejsrundkørsler ved HI-Park.

Far talte ofte om at han gerne ville havde været sømand og da jeg kom i maskinarbejderlære var der mange kammerater som læste til maskinmester. Vi var 20-22 lærlinge på fabrikken. Det fik mig til at gå på Maskinistskolen i Herning.

Efter sejlturen med Argentina var jeg sergentelev på bevogningsfartøjet Dryaden, derefter maskinsergent på motortorpedobåden Gribben og så en kort tid maskinassistent på M/S England, Den var helt ny da jeg var på den. Derefter gik jeg på Esbjerg Maskinmesterskole. Efter udvidet maskinmestereksamen blev jeg maskinmester på D.D.S.F. i Hobro i 4,5 år.

Jeg var 29 år, da jeg blev maskinmester på The Borden Company A/S i Esbjerg.

## Sømand og Maskinassistent 1963 - 1964

Sidst i oktober 1963 fik jeg Maskinist eksamen på Herning tekniske skole, 3 mdr. efter at jeg var udlært maskinarbejder på W. Johansens Enke A/S i Herning. Jeg havde været inde ved DFDS i København og fortalt, at jeg snart ville ud at sejle som maskinmester eller assistent. De var ikke særlig høflige, sagde blot, ring når du har eksamen. En maskinist eksamen tog man på aftenskole, 4 aftner á 4 timer ugentlig over et skoleår. Den gav mulighed for at sejle som maskinmester i mindre skibe og som 3. mester i større skibe. Jeg ringede til DFDS og sagde, at jeg nu var maskinist. De ringede tilbage et par dage efter og sagde jeg kunne møde to dage senere på M/S Argentina i København. Der blev ikke lavet skriftlig aftale. Jeg skulle vise en seddel på DFDS-færgen C. F. Tietgen, som dengang sejlede mellem Århus og København.

Jeg var dagen før blevet forlovet med Anni, som fulgte mig til Lyn bussen til Århus. Den kørte lige til færgen. Det var en rædsom bagage jeg havde med. Rederiet vidste jeg var ny sømand og kunne godt havde givet mig nogle tips om sko, arbejdstøj, vaskeforhold og hvad man bør have med på et skib med arbejde i et maskinrum. Jeg gav sedlen fra DFDS til kahyttsjomfruen og hun bød velkommen i rederiet. Det var hun den eneste der gjorde. Alle andre jeg mødte i DFDS Købh., var sure mennesker. Som maskinassistent var man officier og sejlede på 1. klasse.

Jeg gik ind på D.F.D.S. kontoret på Esplanaden og en mand bad mig henvende mig på skibet derovre. Kan du se den? Der var kun en stor dreng en koksmat (kokkens medhjælper) at finde. Han viste mig et kammer og så kom Skibshandleren og ville sælge alt muligt. Jeg var ikke interesseret i sådan en kræmmer. Han lurede mig og jeg takker ham for det. Han spurte meget høfligt om det var min første tur, det var det. Han forklarede så at jeg ikke kunne købe noget som helst om bord og fiskede ud af mig at jeg faktisk ikke havde noget med. Jeg fik købt det mest nødvendige, som han sagde var minimum. Jeg ville gerne DFDS havde fortalt i et brev hvad fodtøj jeg skulle have på i et maskinrum. Om shampoo, tandpasta og sæbe til tøjvask osv.

Koksmaten viste mig døren til maskinrummet, et sådant havde landkrabben aldrig set. Der var ingen mennesker, men pludselig kom en mand faren og brølede, at jeg skulle se efter overløb fra 3. vingetank. Han sagde kun det og var væk. Jeg gik op og fandt en anden mand, som jeg fortalte min ordre. Jeg forstod så det var folk fra land, som skulle få skibet fyldt med olie. Han viste mig hvad jeg skulle se efter og jeg ville så vide hvor jeg kunne finde en jeg kunne melde til hvis det løb over. Hele den første dag gik sådan. En kom faren og bad mig holde øje med fueloliecentrifugen. Hvor er den, svarede jeg. Han var ikke særlig glad for at vise mig centrifugen. Sidst på eftermiddagen kom en anden assistent, Larsen, som tidligere havde sejlet på Argentina. Han var den første jeg kunne snakke med. Han fortalte lidt om hvad jeg så i maskinrummet.

Ved otte tiden gik jeg til køjs, men et kvarter i tolv kom en og råbte at jeg skulle på vagt om 15 min. Jeg listede ned i maskinrummet. Der gik to mand og var optaget af hinanden. Det var 1. mester som overleverede til 2. mester. Da de var færdige hilste de på mig. Jeg skulle gå 12-4 vagter med 2. mester, Jensen. Det kaldes hundevagten, fordi det normalt kun er hunde, der har vagt på den tid. 2. mester på 27, var go` nok og vi fik et godt venskab. Han var udlært vogn og beslag smed og fra en landsby ved Viborg. Vi blev så afløst kl. 4 og jeg gik i seng. Stod op og spiste morgenmad ved otte tiden og gik ud på dækket. Vi sejlede rundt ude i Øresund og var ved at rette kompas, sagde de. Pludselig råbte en mand, hvad fanden laver De? Ja jeg var jo assistent og havde fri til kl. 12. Fri, brølede han du har (og så mange bandeord) aldrig fri her. Han var maskinchef her og jeg skulle hjælpe de to mænd der, at sure nogle olietønder og derefter gå ned i maskinrummet til 1. mester. Jeg

havde ikke overtøj til at arbejde på dæk i november måned. Efter dæksarbejdet gik jeg i maskinrummet til 1. mester Jørgensen på 38, han var fra Marstal og han var en venlig mand. Han sagde at jeg skulle arbejde over hver dag fra 8 til 12 på nær søndag. Spise til middag på vagten og fri fra 16-24.

M/S Argentina var som mange fragtskibe på den tid udstyret med kahytter til 12 passagerer. Det antal der måtte være uden det blev betegnet passagerskib. Der var kaptajn og 1. 2. og 3. styrmand og en telegrafist til at morse. Der var en kahytsjomfru og en hovmester til passagererne. I maskinen var der Chefen, 1. og 2. mester, 3 maskinassistenter. Alle nævnte var officerer. Der var en kok og en koksmat til madlavning og en messedreng til at servere for os 8 i officersmessen. Der var 2 kammerdreng til rengøring af officers kamre. På dækket var der bådsmanden og nogle matroser, som var på vagt 2 ad gangen. Den ene rorgænger og den anden udkik. Til maskinbesætning var der en donkeymand og 2 motormænd. De lavede forefaldende arbejde. På normal sejlads ville jeg kun se kollegaerne i maskinrummet, de 7 andre i officersmessen og messedrengen.

I officersmessen sad vi tre assistenter og 3. styrmand ved et bord og 1. og 2. mester, telegrafisten og 2. styrmand ved det andet bord. Vi havde det sjovt, men jeg blev moppet lidt på min uvidenhed om sømænds kendskab til kvinder og min nylige forlovelse med en dydig pige. Det var utrolig saftige historier de diskede op med. Når vi kom op fra nattevagt sad vi sammen med 2. styrmand og fik lidt mad. Han fortalte ofte hvor mange mil. vi havde sejlet og hvor mange knob vi løb. Han checkede knob ved at en mand gik i stævnen og smed et bræt i vandet en bagerst gjorde tegn når brættet gik forbi. 2. styrmanden tog stopur på tiden og regnede så farten ud. Han fortalte også om stjerne observationer og sol højde med sekstanten. 2. styrmand og telegrafisten var helt unge københavnere.

Vi var nu på vej til New York med roe frø og Heering flasker. Næste nattevagt, var vi ved at reparere en hjælpemotor, jeg blev mere og mere søsyg og begyndte at brække mig. Jeg var søsyg et par dage og de fik ikke meget arbejde ud af mig. Jeg spiste ingenting og fik masser af gode råd. Pludselig var det væk og 2. mester og jeg kunne snakke sammen på vagter og under overarbejde. Han var faktisk elektriker om bord, men havde ikke så meget forstand på el. Jeg havde taget min el-teknik bog med og den forklarede jeg ham. Han var lærenem, men også glad for alt det jeg fortalte. Vi gik op på dækket hver formiddag og reparerede spilmotorer og igangsætterne. Det var jævnstrøm og der var mange kommutatorer og kobber kontaktflader der skulle poleres. Vi snakkede godt samme og havde det sjovt. Vi lavede også gymnastik i gelænderet i maskinrummet. Jeg faldt ned og mit knæ ramte en bolt. Det var ikke godt. Jeg haltede i 2 uger og har stadig problem med det knæ. De skulle havde haft mig til læge. Da vi nærmede os New Fundland holdt vi udkik efter Cape Race. En spids på Canadas østkyst. Sidst på eftermiddagen dukkede den op under vores dæks spil arbejde.

Det var flot at sejle ind til New York. En helikopter satte politi af på dækket og alle var i forhør. De der havde familie, som havde været kommunister, blev nægtet landgang. Kaptajnen var ansvarlig. Det var under Cuba krisen og Argentina havde sejlet sukkerrør fra Cuba til Polen. Vi kom til at ligge i Hoboken, et italienerkvarter. Ingen talte engelsk i det område. Den anden assistent fra Læsø og jeg fik fri en aften og gik op og fandt en bus til City. Bussen var rund både for og bag og kørte meget stærkt. Den parkerede i en terminal på 3. sal og det viste sig at være lige ved Broadway. Tæt derpå fandt vi 10. gade. Det var fint at gå og se på. og mærkeligt at vi fandt hjem igen. Dengang var der ingen adgangskontrol ved skibe i havn.

Efter 2 dage i New York, hvor vi reparerede på maskiner, sejlede vi så mod New Orleans. Det blev varmere og da vi vendte rundt ved Kee West, Floridas sydspids, stod jeg en søndag formiddag i stævnen og så på delfiner og blev solbrændt. Meget ofte kom US Cost Guard fly lavt ned over os og bag om for at læse navn på skibs hjemby. Argentina havde i flere år sejlet sukkerrør fra Cuba til Polen og gods fra København til USA. Der var lige kommet forbud mod at sejle til Cuba. Krisen var på sit højeste og 3. verdenskrig tæt på. Vi havde 12 passagerer med og jeg stod og talte med en dansk amerikaner som havde været hjemme på ferie. Han boede i Ohio.

Vi fortsatte med at renovere dæksspil om formiddagen. Det var godt og interessant arbejde. 2. mester ødelagde alle elmotorer han skiftede lejer på til han hørte at jeg havde lært lejmontage på fabrikken. Så fik jeg det som fast arbejde og lejer gik ikke længere i stykker. Jeg var heller ikke skrap til de andre reparationer, så det var godt jeg fandt det job. Det var meget varmt i maskinrummet og motorene blev også for varme, så alarmer hylede. Det var ikke godt når en ventil brændte og skulle skiftes lynhurtigt, vi lå jo og drev med strømmen, når motoren stoppede. Vi havde spande med vand stående til at stikke fødderne i, når det brændte for slemt. Motoren var jo tæt på 100 C° så alt brændte vi os på.

Det blev en søndag morgen vi sejlede op ad den store Mississippi flod. Jeg havde fri og stod på dækket og snakkede med chefen (maskinchefen) den formiddag. Han var blevet venlig og jeg tror tilfreds med mig.

I havnen kom pramme sejlede med foderstof til os og en dampdrevet kran læssede det op i Argentina. Der var fuld af negere om bord og de stjal ind ad køjer og hvad ellers de kunne få fat på. Jeg talte med nogen på nattevagten og havde nær fået klø. Jeg vidste ikke de blev kaldt neogrovs, så jeg sagde neger. En ældre mand stoppede det og forklarede mig hvad man kaldet en neger, når man var høflig. Næste dag fik jeg fri til at gå op i byen og jeg fandt Chanel Street i det franske kvarter. Der var flot. På vejen hjem ville jeg drikke en øl og gik på bar ved havnen. Der var kun sorte mænd i det store lokale Jeg satte mig ved baren og så gik de andre. De ville ikke drikke øl med en Yankee. Jeg skyndte mig og gik. Det var jo KKK tider den gang, hvor negerne led under strenge apartheid regler, dem havde de svært ved at overholde.

Det gik nu mod Houston i Texas. En ting mere var ny for mig. Det var radioens mange reklamer og det nyeste pop og rockmusik. Det var rigtig fint til en fyr på 20 år, som altid havde forbandet DR for deres musikvalg. If I had a hammer og Nonnens Sang var det store hit dengang. Jeg havde min transistorradio med hjemmefra. Den og jeg havde være uadskillelige i flere år. Så stoppede alt pop pludselig. De havde skudt Præsident Kennedy i Dallas 22.nov. Nu var der kun nyheder i radioen.

Vi sejlede op af Houston kanalen i 5 timer. Det var en stinkende kemikaliekanal. Hele landskabet ved begge sider var petrokemiske fabrikker, som fremstillede væsker af olie. Der var også nikkende oliepumper overalt. Houston var i juleudstilling, men så ikke ud til at sørge over udsigten til en ny præsident. Kennedy var ikke så velset i sydstatene. Jeg kom også i land der en aften. Alle os tre assistenter gik på bar og jeg havde bøvl med servitricer for jeg måtte ikke få øl. Jeg skulle være 21. Et sted så vi strip tise og nød det til det var færdig efter flere numre, så viste det sig at være mænd vi havde set udklædt som piger. Det havde jeg heller ikke hørt før, øv hvor var jeg sur overe sådant et snyderi. Jeg købte en japansk mini radio og byttede den til en ny meget fin kikkert i København. Der gik mange år før de dukkede op i Danmark. Houston var en smart by forud for sin tid.

Vi skal nu til Panama City i Florida for at hente papirruller til London. På en 12 - 16 vagt blev der pludselig slået back på maskintelegraven og så tre gange fuld kraft back. Der er fare for

sammenstød råbte 2. mester. Stil dig der med ryggen mod lejderen og hold fast. Så tre gange fuld kraft frem. så måtte jeg om og starte flere trykluft kompressor. Motoren starter med trykluft og den kan bruge meget. Så back og fem igen. En matros kom farende ned og fortalte at en matros var faldet over bord under malerarbejde. Så kunne vi roligt passe trykluft og betjening af motoren. Vi fandt matrosen efter en tid og han var godt forkommen. Jeg har siden fundet ud af at han boede tæt ved min nuværende adresse.

Jeg fik ikke landlov i Florida og blev så sur så jeg drak mig fuld i rom og faldt i søvn på vagten. Det var ikke så slemt vi lå ved kaj. Jeg blev rigtig syg af den rom. Der har nok været mug i det ☺ .

### Summering

I lige fædre linje, er der flere hundrede års tradition for at rejse ud og opdage verden som helt ung. Det starter med tipoldefar Niels Larsen Steensberg f. 1778, som var i Rendsburg i 7 år som soldat og lærte spansk af Napolions soldater. Derefter hans søn Christian Kragssnap Nielsen f. 1824, som tog uldsækken på nakken og gik rundt på Sjællandske herregård og solgte uldtøj. Der fik han sin horisont udvidet og gjort skyklapperne mindre. Hans søn, min farfar Jens Christensen Steensberg f. 1858, solgte også uldtøj på Sjælland som 20-årig for at tjene til en gård og få ny viden fra andre egne. En dag mistede han den store prangerpung med flere hundrede kroner. Næste år da han skulle til at banke på hos en husmand, hørte han mand og kone skændes. Konen sagde, vi har ikke haft andet end uheld siden vi stjal uld handlerens pung sidste år. Så vidste farfar hvor han havde ” tabt ” pungen. Farfar fik ikke erstattet tabet. Min far f. 1904, tog som 19-årig til Haslev og læste til kontrolassistent. Derfra til Rønshoved ved Flensborg fjord, hvor han oplevede genforeningen og depression i Tyskland. Man tændte cigaren med 1 mill. mark sedler og mange folk tog gas, fordi de sultede, idet deres penge var værdiløse. Jeg selv tog med Argentina og min søn John f. 1972, tog som 20-årig toget fra Esbjerg til Kinas hovedstad Peking via Moskva. Hans søn Simon, som nu er 10 år, og 7. generation i ” rejseslægten”, vil sikkert følge sit ansvar og få udvidet synsfeltet, når han bliver 20 år.

Til USA sejler man nord om Shetlandsøerne, syd om Island og kommer i drivisområde før man når Canadas østkyst. Ved USA's østkyst er der 2 indløb til New York, vi tog den sydligste og så ikke Frihedsgudinden. På min nattevagt gik jeg ofte en tur ud på dækket oppe ved skorstenen. Derfra kunne jeg se trafikken i land men ikke meget mere. Før morgenmad kl. 8 var jeg på dækket igen og så et meget livligt havneliv med slæbebåde, helikoptere, store-og små fragtskibe. Der skal arbejdes når man er i havn og mange dele skal efterses i den korte tid maskiner holder stille, Det forberedte vi før vi var ved kaj. Jeg blev meget beskidt af det arbejde, mine hænder var umuligt at vaske rene. Det var lidt pinligt at skulle i byen med det udseende. Min assistentkollega Læsø spurgte om jeg ville med. Da vi kom op i de første gader, kunne vi se at alt var italiensk og på en bar hvor vi fik en øl snakkede de kun italiensk. Jeg tror Læsø spurgte om vej til busterminal og der fandt vi en bus til centrum. Den stoppede næsten ikke på vejen selvom vi kørte langt. Vi fandt Broadway og så på de mange Musicals huse. Og var i en Stores magasin i mange etager. Vi var også på bar og blev tilbudt piger. Godt jeg havde Læsø med ellers var jeg aldrig kommet ned til Argentina, ikke pga. pigerne men afstanden til havnen. Jeg havde også ondt i mit knæ og gik og haltede. Den dansk amerikaner jeg talte med følgende søndag, var tømremester og han havde set på om de kunne blive i Danmark, men opgav det. Det var lettere at drive håndværks forretning i Ohio. New Orleans er berømt for det franske kvarter og der er mange fotos på net derfra. Der er mange berømte sydstats film der handler om Charleston, som er en gammel by ved udløbet af Houston kanalen. Houston er derimod en ny by med lige gader og nu er der et kæmpe rumfartscenter i udkanten, som jeg besøgte i ca. 1997.

Byen var smukt pyntet til jul og jeg blev i hjemlig stemning i byen, selvom den var med store dollargrin og mange mænd med cowboyhatte. Det er rigtig i Texas.

Min pung med indhold blev stjålet fra min kahyt. Ved et tilfælde fandt man andet tyvegods hos en kahytsdreng og deriblandt min forlovelsesring, som lå i skuffen ved pungen. Jeg var til forhør med kaptajnen og drengen, som indrømmede alle tyverier. Han havde taget kontanter og smidt min pung i søen. Kaptajnen sagde til mig at i gamle dage tog man ham ud på dækket og gav ham klø i alles påsyn og så var der rensset. Nu bliver han fyret og taget af børneværnet, til hvad nytte? Kaptajn Gårdsdal var af den gamle skole, som er to generationer ældre end i dag. Det gjorde ham vellidt og meget respekteret. Han var rigtig officer og altid i uniform.

Kahytsjomfruen, var frisør for mange om bord. Jeg blev klippet en gang hos hende og en gang i Halifax. Halifax var fransk og amerikansk af udseende. Jeg var meget glad for det ophold med mange radiokanaler for en på 20 år. En nat hvor jeg gik vagt, kom det Canadiske ridende politi på besøg. De havde sporet spiritus salg fra skibets hovmester, men fandt ingenting hos ham. De var i sorte spids bukser, blå jakke med læderbælter og rød cowboyhat. Da vi kom til London fandt jeg en grå og trist beskiddt by. Jeg fandt Den Danske Sømandskirke i Soho og var der fra middag til hen på aftenen. Der var mange aktiviteter for unge danskere. To tilfældige piger fulgte mig i forskellige busser til kirken. Jeg viste dem et postkort med kirken, som var afleveret på Argentina.

I 2014 bragte Maskinmesterbladet min beskrivelse og nogle måneder senere ringede en mand og spurgte om jeg kunne høre hvem han var, det er 50 år siden vi sidst talte sammen, sagde han. Det var 1. mester Jørgensen fra Argentina. Han inviterede mig til Marstal. Der var jeg så 16. juli 2015. Vi fik genopfrisket den dramatiske tur for 52 år siden. Han fortalte flere ting som jeg ikke vidste. Kaptajn Albert Gårdsdals kone var fra Ærø og talte godt med Jørgensen og de to havde et par år senere besøgt Jørgensens. De havde talt om at der skete så meget usædvanligt på den tur til og fra USA. Gårdsdal havde aldrig oplevet så voldsom og så langvarig storm og orkan, som varede fra 8. til 23. dec.1963. Jørgensen fortalte mig at han og Chefen, Riis., forventede at lugerne ville bryde sammen ret snart, fordi skibet ofte var helt overskyldt af bølger som med høje brag væltede ind over lugerne. De besluttede derfor at hoppe i søen sammen i stedet for at vente til skibet sank. Riis syntes de skulle gå ind til ham og drikke noget snaps, men snapsen kunne de ikke styre i glassene. Jørgensen foreslog at Riis fandt et par ølglas for bedre at holde styr på snapsen. Snapsen havde en beroligende virkning på dem og de kom på bedre tanker. Jeg husker at Riis var meget fuld en dag, men vidste ikke årsagen. Hans 3 børn var tilstede, da jeg besøgte ham. De havde ikke hørt at deres far var tæt på at springe i søen, som kun var 2 grader. Han ville omgående miste bevidstheden.

### **Fortsat Rejse.**

Nu var det 7/12-63 og det gik mod London, som vi skulle nå til jul. Da vi kom nord på blæste det op og jeg så 3. styrmand stille og rolig hælde te på den fine hvide dug og sætte koppen på pletten. 3. var en meget sindig færing som var fåmælt og ca. 50 år og ungarl. Hans stol var lige overfor mig og jeg spurgte hvorfor han grisede dugen til. Så bliver koppen hvor jeg sætter den, var svaret. Det er normalt sømands skik i blæsevejr. Det kender man ikke i Herning, hvor jeg kom fra.

En søndag morgen ville jeg ligge og gasse mig. Min køje var tværskibs og i søgang fik det mig til snart at stå på benene og snart stå på hovedet. Det er ikke sjovt med en tværskibskøje i høj sø. Så skete det, mit køje stod åben, vandet væltede ind ad køjet og ind over mig. Så var jeg vågen og våd. Jeg gik ud i messen til morgenkaffe og de gad ikke høre på mit vand. Der blev snakker ror. Den fungerede ikke rigtig og chefen var der med tegninger. Ror kvadranten krøb opad og det bankede voldsomt under styremaskinen. Jeg blev sendt på arbejde selvom det var søndag og havde faktisk først fri derefter igen den 24/12. Herom senere. 2. mester og jeg skar stålplader af i

maskinrummet og bar det ud i styremaskinrummet. Der stod selv kaptajnen i kedeldragt. Han var meget skrap til at bande, flere sætninger af ene bandeord. Så her havde kaptajn Gårdsdal en anledning til at afprøve gloserne. Det blæste voldsomt nu og når jeg var nede bagerst og så frem ad, kunne jeg se hvordan forskibet vred sig i forhold til agter skibet. Jeg blev klar over at vi var i fare. Det var koldt med snefog og vandstøv føg hen over dækket. Jeg gik op og ud af skorstenen for at se det hele. Det havde jeg ofte gjort på nattevagter. Pludselig krængede skibet over og en bølge rejste sig meget højt. Jeg greb fat om et ventilationsrør og spændte benene om også. Jeg var sikker på jeg nu ville blive revet løs når bølgen slog over skibet, men Argentina gled stille sidelæns ned af bølgen og rettede sig op, så jeg var rystet og i chok, men kunne gå ind i skorstenen og ned til maskinerne. Jeg tav med hvad der var sket.

Det blev orkan med snestorm og alle var bange. Roret var opgivet og motoren stoppet. Vi drev for vind og vejr på position 36°36N, 55°34 V. Når man gør det lægger skibet sig med siden til bølgerne, som slår ind over skibet med voldsomme brag. Telegrafisten fortalte han var bedt om at sende SOS. Nogle hollandske travlere og nogle fragtskibe havde sat kursen mod os. De før så modige styrmænd og maskinmestre sad blege og lyttede til dumpe lyde fra lastrummene. Det skal ikke flytte sig sagde de ofte. Argentina krængede så meget fra side til side, så vi gik på skodderne, som er skibets væge. Lejderne, et skibs trapper, ned til maskinrummet vendte ofte forkert vej så vi måtte hage os fast på vej op og ned. Vi fik ikke os vasket og ej heller sovet fra 8. dec. til ca. 22. dec., for vandet væltede ud af håndvasken og vand i bruseren løb blot ned ad vægen på skift fra side til side. telegrafistens radio var død efter at der flere gange kom vand ind i radiatorummet ad ventilationskanaler. der var ved at være en dårlig stemning om bord. 1. styrmand kom ind til os en dag og fortalte at vi helt sikker var meldt savnet, idet vi i to dage ikke havde sendt meldinger. Sidste melding var til søsterskibet M/S Florida, som var på vej til USA. Den meddelte da, at den ville gå os i møde, men hvor langt er vi drevet og hvor er vi nu efter to dage i orkan. Dum som sædvanlig, foreslog jeg at vi hentede redningsveste ind. Lille mand, vandet er 2 C° og du er kun ved bevidsthed i få minutter i det vand om så Florida kom helt på siden af os, vil du ikke overleve en tur i søen. Så holdt jeg kæft et par timer og lyttede til hvad voksne folk talte om. Det viste sig senere at DFDS havde ringet til både mor og Anni en morgen før 6 og fortalt at de ikke havde hørt fra os et par dage og Radioavisen kl. 6 ville fortælle om, at M/S Argentina var i havsnød på Nord Atlanten i orkanagtig storm.

Stormen løjede af til kuling og der skulle rindes et Nødror til. Vi skar mere stål af i maskinrummet og dørk plader blev båret op på dækket. Der så jer skippers plan. Vores malerflåde blev fyldt med stål, gjort fast til kapstanden agter med en lang kæde. Kapstanden er et spil til at trække skibet til kaj med. Flådens forkanter blev forsynet med kæder og wire til de to midterste bomme og hejst i vandet på styrbords side. Den blev lempet ud bag ved skibet og bagbords boms wire ført ud langs bagbords side. Det tog os en dag at udføre den operation. Sidst på eftermiddagen kunne 2. mester og jeg gå i maskinen og starte hovedmotoren. Vi sejlede igen og kun med 3-4 knob. Alle smilede, men hvor var vi trætte og beskidte uden vand og sæbe og søvn i flere dage.

Så fortalte de at der havde være en US coast guard fly lavt over os. Vi var fundet. Vi styrede ved at to matroser stod ved de to spils bomme og trak eller slap wiren til malerflåden. Det blæste op igen og det var livsfarligt at stå ved de spil, men malerflåden holdt os op imod vinden og vi lod motoren køre langsomt. Efter et døgn tid dukkede der en stor slæbebåd op Foundation Vigilant hed den. Den var fra et stort bjergningsselskab i Halifax, Nova Scotia provinsen i Canada. Så skrev avisen at alt var OK, der var en slæber på siden af os. For os var det anderledes. Søen var høj og ofte kunne

vi ikke se slæberen, fordi den for det meste var overskyldet af bølger. Telegrafisten på slæberen kunne ikke morse for han var søsyg, den slæber havde nok i sig selv.

**Foundation Vigilant** slæbebåden fra Halifax. Den var på 718 Tons og havde to dieselmotorer på 3000 BHK. Hastighed 16 knob.

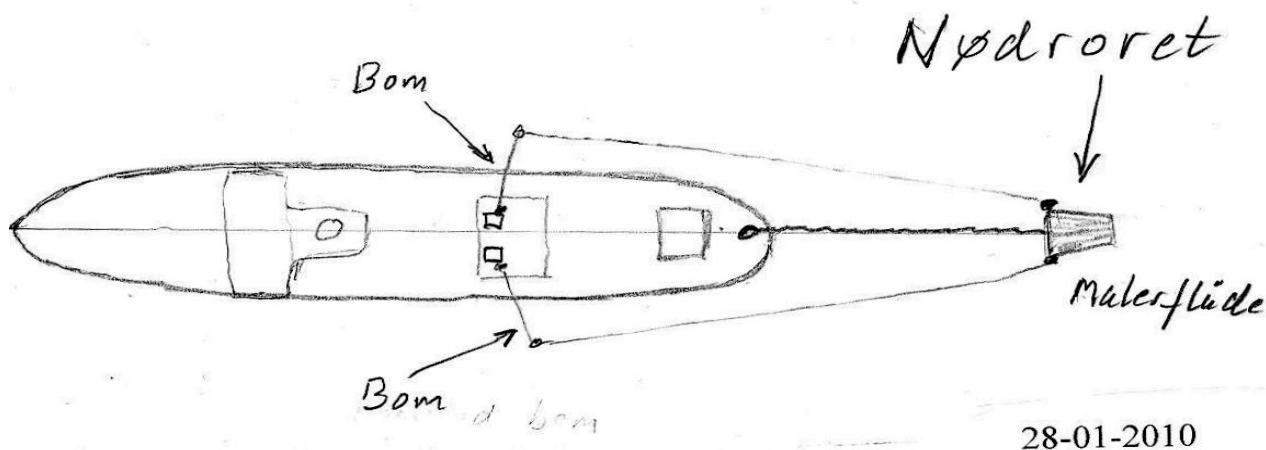


Stormen blev mindre og der blev skudt en wire over til os og vi kom på slæb, få timer ad gangen for sjæklerne sprang og kaptajn Gårdsdal, 62 år og fra Esbjerg, gik helt amok og bandede varen end nogen før havde hørt. Igen var det 2. mester, han hed Jensen, og mig der måtte klare skidtet. Her var det nu Jensen der var ekspert, som vogn og beslagsmed kunne vi smede sjækler brugbare. Jeg hans hjælper. Vi fik sjæklerne ned i maskinrummet og smedede dem i facon igen. Jeg fik lært at bruge forhammer og Jensen dirigerede mine slag. Det var svært grej vi skulle rette ud. Argentina var ikke så stor, men når en bølge trak slæberen frem og os tilbage, så sprang kæden og en ny raket skød en line over til os. Vi blev slæbt ca. 600 mil.



Mandag den 23. december nåede vi Halifax og blev slæbt til kaj den 24. Der var masser af opløb på kajen af kameraer og folk der vinkede. De havde fulgt med i vores situation, at vi var savnet og så fundet af en flyver, riget nødror til og var på slæb til deres by, hvor der ikke skete så meget. Slæberen var jo også fra byen. Det var en rigtig juleeventyr for pressen at fortælle. Det havde været drøjt for os og vi havde været i livsfare og nu var alle 33 besætningsmedlemmer og 4 pasagere, redet på selve juleaften. Huurrrrrraaaaa.

Jeg havde 353 timer i decembers første tre uger og rederiets mand kom og ønskede tillykke med en check til alle. Min var på 2596,04 kr. for godt sømandskab stod der. Nu skulle vi have andesteg og dagen efter skulle vi i tørdok og have set til roret.



Maler flåden som blev til nødror vejede ca 2 tons, idet den var fyldt op med jernplader. når skibet lå stille hang den nedad . Når vi startede motoren drev den bagud . En matros ved hver bom trak på skift eller slækkede i weieren til nødroret. Det fik skibet til at dreje styrbord eller bagbord-

I Halifax lå der sne til tagskæget, og det var rigtig jul at gå i byen den 24. Bare det at alt var roligt og fortovet ikke bevægede sig og man kunne gå på cafeteria og få rigtig kage og kaffe til. Det var simpelthen fint. Mange mennesker spurgte til os, men mit engelsk var ikke til dialog, men det varmede, at de havde tænkte på os.

Da vi spist til aften, kom kaptajn Gårdsdal i messen og bragte en tak fra rederiet for vores indsats. Han var en mand der havde svært ved den slags ord. Det var som han havde læst brevet op for os. Passagererne kom også og ønskede glædelig jul og havde en lille gave til hver, den eneste fysiske vi

fik det år. Den bedste gave var redningen. Få dage efter kom der et helt bundt breve til mig. Julegaver lå i London.

Vi lå i dok til ca. 3. januar. Nytårsaften var vi på en stor danserrestaurant, men det var ikke lige mig. De var for gamle til mig på 20 år. På turen hjem var det min transistorradio, der først fangede DR P2 på 210 meter. Telegrafisten lånte den og lavede en nyheds side over radioavisen. Efter nogle dage i London gik turen til Esbjerg, hvor foderstoffet skulle losses til DLG. I Esbjerg var presse og TV også på kajen og vi blev fotograferet og rederiet kom på besøg og roste os i faglige vendinger, som indeholder ord som pligt. De skulle jo nødig til at have pungen op. Så vidt jeg husker fik vi udbetalt Bjergeløn. Jeg havde nattevagt, for jeg skulle afmønstre. Rederiet havde fået indkaldelse til marinen for mig. Jeg tog morgentoget til Herning, hvor Anni tog imod på stationen. Hendes far kørte os ud til far og mor i Hammerum, som også var glad ved at se mig. To dage efter var det afgang til Auderød Ekserserskole. Da jeg om foråret var på sergentskole, fik jeg brev om at møde på rederiet. Jeg gik til skolelederen og bad om fri. Det er sku for spændende det brev, sagde han. Gå til store chef og vis det brev. Der stod jeg og skulle modtage udmærkelse for udvist godt sømandskab, det fik hele besætningen. Så gik jeg op til kommandørens store kontor. Da han havde set brevet, sagde han. Det var fandens, skulle jeg få en af dem her på skolen. Han spurgte om jeg ville forklare det nødror til ham og nogle officerer. Det gjorde jeg så til 6 "sømand", som havde læst om nødror i lærebog og læst i deres fagblad, at det nu var afprøvet i praksis. Jeg fik en tavle og tegnede Argentina med nødroret flydende ude agter. Jeg fik selvfølgelig fri hele dagen og gik til Esplanaden. Det viste sig at Argentina var tilbage fra næste tur til USA. Det var en kaptajns fond der gav en lille hædersbevisning for udvist godt sømandskab og et mindre beløb.

Som maskinmester på The Borden Company A/S 1973 til 1998, fik jeg en maskinmester studerende på værkstedet, som hed Gårdsdal. Jeg spurgte ham om han kendte en kaptajnen Albert Gårdsdal i Hjerting. Ja, det er min bedstefar, sagde han. Vi fik så en snak om hans bedstefar Albert Gårdsdal fra DFDS.

Min Skytsengel var som altid hos mig på denne rejse. Tak.

Maskinmester Jens Ove Steensberg 2013