

Ja, der skete jo også strandinger ved Skagen. Jeg skal berette om en: En vinter, da Kattegat var tilfrosset, blev en litauisk damper grebet af isen og ført med denne ind mod Grenens Rev. Redningsbåde fra Skagen gik ud og fik med stort besvær bjerget besætningen over i redningsbåden og kom ind til Skagen med dem. Redningsbåden havde fået et par bord trykket ind.

Damperen, hvis navn jeg desværre ikke kan huske, drev videre med isen, og blev af denne løftet tværs over Skagens Rev og ud i Skagerrak. Her drev den uden mandskab med isen vest på, indtil den syd for Norge blev forsøgt bjerget af en af rederiet "Dannebrog"s dampere, men de kunne ikke magte det, og et af Switzers bjergningsskibe kom fra Esbjerg og tog den med dertil. Besætningen rejste fra Skagen til Esbjerg, hvor de igen gik ombord i deres skib, og sejlede videre.

Det hændte ofte midt om sommeren i det fineste solskinsvejr, at dampere løb på grund vest for Grenen. Sagen var den, at den dirrende solvarme, der stod hen over den brede forstrand, bevirkede, at stranden blev borte og skibene bedømte afstanden til land forkert og opdagede det ikke, før kølen skurede hen over sandet. Men disse grundstødninger var ganske ufarlige og noget, Switzers både klarede i en fart. Men hvor må det have været frygteligt ærgerligt for den vagthavende styrmand.

I 1937 var Drogden båkefyr blevet færdigbygget og afløste Drogden Fyrskib. Båken var en cementbeholder, der var bygget inde i København, slæbt ud på plads, hvor havbunden først var blevet planeret, og sænket på 10 meter vand. Derefter fyldt on med ral og cement. Så til sidst vejede den 14.000 tons og stod solidt forankret på havbunden, med en stensætning rundt om til at bryde isen. Båken var oval og målte 30 x 17 meter. Der blev så bygget oven på den, så der var 8 meter fra vandkanten til dækket. Den var - og er stadig - anbragt således, at dens længdeside følger strømmens retning, som altid er enten NNØ eller SSV og kan blive on til 4 knob i timen, så når islaget var tykt og skulle brydes, når strømmen førte det med sig, var der et bulder i maskinrummet, der var betydeligt værre end en sporvogn. Og fliserne på væggene kunne da heller ikke blive hængende. Engang var ispresset så stort, at der kom is ind på dækket 8 meter oppe og over et 1 1/4 meter plankeværk. Men fyret kunne isen ikke flytte.

Til tider kom der isblokke drivende sydfra, der, selv om de kun ragede 1 1/4 meter op over vandet, dog strandede og blev stående på bunden. En amerikansk Liberty-båd påsejlede med fuld fart båken og drejede den nogle grader. Det blev først observeret af Dragør-lodserne, som blev klar over, at fyrets røde, grønne og hvide vinkler gennem sejlrenden ikke passede. Damperen fik hele sin stævn smadret og lavede et stort hul i båken, som var beklædt med granitsten. Cementblokken faldt ned i fyrmesterens køje, så havde han ligget der, var han sikkert blevet dræbt.

Nå, i 1939 skulle der oprettes en signalstation, og da de gerne ville have en mand derover, der var fortrolig med tjenesten, søgte jeg stillingen, fik pladsen og bosatte mig i Dragør.

I Dragør havnefyrvæsen var en båd, "Gerda", der sørgede for vor afløsning, men vi havde daglig forbindelse med land via lods båden, da lodserne også havde station på fyret. Der var 4 kvartmil fra Dragør til fyret = ca. 7,5 km.

På båkens indre og overbygning var ikke mindre end 33 rum. Maskinrummet var det største. Der var 2 dieselmotorer, som dele leverede luft til tågesirenen, dels 2 generatorer, som lavere den nødvendige elektriske strøm. Vi havde et akkumulatorbatteri, der var på størrelse med en lille landsbys. På fyret var 5 mands besætning. Der var altid 3 mand derude, så når vi blev afløst hver 4. dag, var der altid een mand, der måtte overlapse og blive der i 8 dage.

Vi havde dejlige lokaler med centralvarme og et fint lille køkken. Desuden køleskab, dejlige kahytter og mange andre bekvemmeligheder, og selvfølgelig telefonforbindelse med land. Vi havde to både, en stor og en mindre, som vi ofte brugte til at fiske fra. Rundt om fyret lå mange rester af wirer på bunden, så fra selve fyret var der ikke godt at fiske.

Og her oplevede jeg så besættelsen den 9. april. En tysk isbryder havde om natten ligget fortøjet til fyret. Der var endnu drivende is, og den skulle være parat, hvis der skulle opstå vanskeligheder for de fartøjer, der skulle igennem sejlrenden. Men der blev ikke brug for isbryderen; besættelsen skete som bekendt let og uhindret. På fyret skete der ingen forandring, før englensk mændene begyndte at drysse deres magnetiske miner.

Selvfølgelig blev fyret slukket, når der var luftalarm, men først, da skibene efterhånden begyndte at blive sprængt rundt om os, mærkede vi for alvor krigen. Det første skib var en lille sandsuger, hvor et par mand gik med ned. Jeg stod og iagttog skibets passage, da der skete en eksplosion, og skibet sank på få minutter.

Snart blev tyskerne jo klar over årsagen, og hver gang engelske flyvere havde været henne over indsejlingen til Drogden (nedkastninger af miner skete altid om natten) blev sejladsen gennem Drogden standset, og minestrygeren gik i gang. Men at rense et farvand for magnetiske miner er en omstændelig sag. Minerne skal oversejles indtil 20 gange, før udløsningen sker. Og der blev minesprængt mange skibe i og omkring Drogden.

Jeg oplevede selv 12 af dem. Et af dem var en stor tysk damper på ca. 10.000 tons på vej til Norge. 200 meter syd for fyret blev den ramt af en eksplosion. Skibet sank, men blev stående på bunden, således at dækket lige netop blev overskyllet. Der kom to redningsbåde over til fyret med folk, som senere blev afhentet til København. Vi havde den aftale med Lodsstationen og lægen i Dragør, at vi satte vores tågesignal i

gang uophørligt, når der skete en minesprængning, så kunne hjælpen hurtigt komme til stede. Denne transportdamper var forsynet med 2 luftværnskanoner, som betjentes af 20 mand. Disse 20 mand og deres skyts blev uden videre transporteret over til os, og kanonerne monteret i hver sin ende af båken, vi måtte lægge vores master ned, så de frit kunne komme til at skyde. Nu fik vi sandelig brug for al vores plads. Godt, der var rigeligt af den.

Engang, engelske flyvere passerede fyret, blev de beskydt af vores kanoner. Men så snart engelskmændene bemærkede det, vendte 2 maskiner om, og dadadadada lød det, ned til os. Tyskerne fik travlt med at komme inden for vores cementmure, og kun en mand mistede sin lillefinger. Men der sad mange skudmærker i betonen.

Selv om man ikke netop kan sige, at vi hyggede os med tyskerne, gik det såmænd udmærket. En tidligere kaptajn i den tyske amerikalinie var havnekaptajn København. En dag kom han ud på inspektion. Tyskerne blev stillet op i rad og række, og vi stod og så på. Så kom havnekaptajnen hen til mig og sagde på gebrokkent dansk: Behaver de sig godt? (behave er engelsk og betyder "at opføre sig"). Ja, svarede jeg, det går udmærket. Ja, ellers så sig bare til, sagde han, hvis ikke, sender vi dem bare til Norge.

Vi havde nogle drøje isvintre i '41 og '42.

Engang sad vi derude 33 dage i træk. Vi forsøgte et sejle ind med den store båd, d.v.s. jeg blev ombord. og 2 mand forsøgte at sejle ind til iskanten ved Dragør, hvor afløsningen ventede. Men langs den faste kant drev en rand af grødis nordpå, og da vores båd kun var 50 meter fra kanten, blev den grebet af grødisen og med strømmen ført nordpå, indtil den sad fast lidt syd for Nordre Røse fyr. Så måtte Fyrdirektoratet anmode Københavns havns isbryder Vædderen om assistance. Og den var beskæftiget med at hjælpe en Oslobåd ind i havnen med mange passagerer ombord. At den måtte afbryde her og sejle ned og bjerge vores båd var jo ikke så godt; så kom Vædderen ned til fyret med de to mænd og satte dem om bord på fyret igen. Den ene mand havde fået forfrysninger i fingrene, så jeg måtte ringe til en læge for at vide, hvad vi skulle gøre. Det var en værre historie.

En anden gang kom en af statens isbrydere ud med afløsning. Vi to mand, der skulle i land, gik ombord i isbryderen. Den skulle først ned i Køge Bugt og hjælpe en hollandsk coaster, der sad fast der. Coasteren skulle til Frederiksstad, men foretrak at blive hjulpet ind til København. Så vi blev sat ombord i coasteren. Men da vi kom op ud for København, var indsejlingen blokeret af is, hvorimod der var nogenlunde isfrit nordpå. Så hollænderne sagde, at de ville fortsætte nordpå. Så blev vi sat over på lods båden fra København, og den sejlede os ind til Middelgrunds Fort, hvor vi overnattede. Næste dag skulle en lille damper sejle en hel masse soldater ind til København, og vi to kom med. Vi stod som sild i en tønde på dækket, og da vi kom ind i Kroneløbet, sad vi fast. Det tog Vædderen 3 timer at få os bakset ind til

Toldboden, og endelig kunne vi gå i land - 24 timer efter, at vi havde forladt Drogden fyr. Sejladsen plejer kun at vare 40 minutter.

Til sidst blev isen liggende fast, ænder og svaner lå fastfrosset på isen og døde en langsom og kummerlig død. Så skulle vi afløses pr. isbåd. Fiskerne i Dragør riggede årer tværs over en båd og skubbede den på denne måde. Det gik let nok, når de først havde overskredet den isbarriere, der lå langs kysten. Så skulle vi i land, og jeg med mine tunge søstøvler tog plads ved en åre, og skubbede med, men sikkert alt for meget, for inden vi var nået de 6 km ind til isbarrieren, var jeg så dødtæt, at jeg måtte hænge på åren i stedet for at skubbe, og opdagede til min forbavselse, at båden gled akkurat lige så hurtigt fremad alligevel.

Jeg har måske været lidt afkræftet i forvejen. Da jeg så kom i land, fik jeg influenza. Vi havde fået 14 dage fri, og netop så længe varede det, inden jeg kunne komme oven senge og komme ud på fyret igen. Det er de eneste sygedage, jeg har haft i de 42 år, jeg har været i statens tjeneste.

Efter 4 års tjeneste i Dragør blev der en fyrmesterstilling ledig ved Nordborg Fyr på Als. Jeg søgte den og fik den, og så flyttede vi til Als. Her var også en tysk besætning på 20 mand, men de havde ingen kanoner og boede i deres egen barak.

Jeg oplevede et voldsomt bombardement her, 4 gårde brændte og der var mange dybe bombekratre. Et stag på mit lystkutter, der lå i Dyvig, blev sprængt, og tæt ved hang der en hestevogn oppe i et træ.

Den 4. maj 1945 lå der en tysk marinesoldat og drev i tangen langs stranden. Han var iført redningsvest, og lå med stive arme strakt i vejret i en vinkel på 45 grader. Jeg fik ham bjerget i land, tog hans tegnebog, som indeholdt hans papirer, samt billeder, og fik det tørret, tog også hans ur og fyldepen i forvaring. Så ringede jeg til pastor Blickfeldt i Nordborg, og han ville godt gå med til, at manden blev begravet ude på kirkegården, men der var visse formaliteter, der skulle være i orden.

Så om aftenen hørte jeg budskabet fra England, at tyskerne havde indstillet kampen - vi kunne ellers godt høre kanontordenen sydpå og bombningen i Flensborg og Kiel. Jeg havde gravet en hule ind i blålerskrinten mod nord ved fyret, som et sidste tilflugtssted, hvis det skulle gå så galt, men det fik vi altså ikke brug for.

Næste morgen kom en tysk armeret trawler og ankrede op udfør fyret. En Obersteuermann og nogle matroser kom i land (de havde et ærinde inde på Nordborg Slot). Jeg fortalte Obersteuermannen om vores strandvasker. Ham begraver vi, sagde han. Jeg sagde, at præsten havde lovet at få ham begravet inde på kirkegården, men at der var visse formaliteter. Det har vi ikke tid til at vente på, sagde han.

De syede den unge mand ind i sejldug og begyndte at grave et hul i strandkanten. Det er et skidt sted, sagde jeg, for somme tider kommer vandet helt herop. Læg ham hellere lige oven for brinken. Det gik de så med til. Jeg havde ringet til præsten, og han kom ud og læste en bøn og foretog jordpåkastelsen, hvorefter tyskerne afskød en geværsalut. Om aftenen kom Obersteuermanden op med en kasse cigarer, 100 stk., som jeg delte med præsten.

Styrmanden fortalte, at han havde fået ordre til at sejle til Rostock og overgive sig til russerne. Men det gør jeg ikke, sagde han. Jeg sejler ned på kysten et eller andet sted her i Vesttyskland, kommanderer mine folk i land, og lader dem løbe. Så er det ingen faneflugt, og kun mig, der har ansvaret.