



TORBEN HANBERG

Torben Hanberg fortalte i 2013 om sit liv til søs til [“Det Rullende Havnearkiv”](#).

TORBEN HANBERG FORTÆLLER:

FRA KONTORLÆRE – OVER KARTOFFELBÅD – TIL SØFARTSBOG

Torben er opvokset i Aarhus, og kom efter endt skolegang i kontorlære, imens en del af hans kammerater kom ud at sejle. Når de vendte hjem fra ture til USA, havde de alle fået smart tøj, det ville Torben også gerne have, så han sprang fra pladsen og søgte hyre på et skib. For at få hyre skulle man have en søfartsbog, og for at få en sådan – skulle man have en hyre. I åmundingen lå en kartoffelbåd fra Samsø, og Torben lokkede dem til at skrive, at han var lovet hyre på båden – og således fik han en søfartsbog. Han mønstrede et norsk skib, et såkaldt Liberty-skib, det var en ny type skib, som man byggede under krigen – og disse havde et dårligt ry; fordi de var svejsede sammen, hvorimod skibene førhen var nittede sammen. I hårdt vejr brækkede Liberty skibene da også ofte over på midten! Senere hen så Torben mange af Liberty-skibene ligge i Hudson-floden, hvor de ventede på at blive ophugget der umiddelbart efter krigen.

NEW YORK

Men skibet holdt dog i de tre år Torben sejlede med det. På et tidspunkt rømmede Torben skibet sammen med en kammerat; de var trætte af sømandslivet og gik i land i New York. Her mødte de et par søde piger, som tog dem rundt og ud i byen. Blandt andet i biografen, der ofte startede med Stageshow med kendte optrædende som Bing Crosby. Pigerne kendte alt til bylivet og vidste lige hvordan man kringlede den: Til stageshowet sad de alle fire på første række – og straks filmen begyndte, sneg de sig op på balkonen, hvor man sad bedre, når man skulle se selve filmen.

Sådan gik det også til, at Torben faktisk tog sit første kørekort på Broadway!

SOUTH DAKOTA

”Min mor skrev fra Danmark, at jeg burde tage på weekend i South Dakota, hvor hendes fætter boede. Problemet var blot, at det tog en hel weekend blot at rejse derhen! Da jeg nåede frem efter tre dage, var jeg støvet og beskidt, og sprang i en offentlig swimmingpool ikke langt fra familiens hus. Her mødte jeg en gruppe unge på min egen alder, og især en af pigerne var meget sød, og vi blev ved med at ses. Da jeg kom frem til min mors fætters hus, vidste de ikke jeg kom – posten var på den tid flere dage undervejs, end jeg havde været. Min familie ville gerne hjælpe mig med at finde et job, men man kunne ikke få arbejdstilladelse uden statsborgerskab. Min nye venindes mor, mente at løsningen var, at jeg giftede mig med pigen; men så fik jeg hurtigt benene på nakken. Bortset fra at jeg ikke ville giftes, ville et statsborgerskab også betyde, at jeg ville kunne blive indkaldt til Koreakrigen”.

CALIFORNIEN

”Så jeg tog videre på tommelfingeren, og kom op at køre med en ortodoks jøde, der overtalte mig til at betale halvdelen af benzinen til Californien. Om aftenen holdt han ind til siden, bad mig vente i bilen, imens han tog en lille kalot på og gik om bag bilen for at bede. Der stod han og klagede sig, bad og slog sig for brystet. Jeg troede manden var blevet tosset, havde aldrig set den slags religiøs udfoldelse før!

Fik hyre i San Pedro på et dansk skib, der sejlede igennem Panama og hjem.

På skibet fik jeg en god finsk ven, der hed Boris. Vi ville gerne til Østen og tog hyre på et skib, men midt ude i Atlanten fik vi at vide, at vi i stedet skulle til Afrika, det gad jeg ikke, men det kunne jo ikke hjælpe noget! Vi endte i Belgisk Congo. Boris og jeg havde mange vilde planer, vi drømte om frihed og om at sejle jorden rundt i vores egen båd – men så traf vi to piger og Boris blev gift med den ene, og så blev det jo ikke til noget”.

TØMRER OG FAMILIE – OG MATROS IGEN

Da Torben kom hjem, blev han tømrer og fik familie – og flyttede senere til Hou. Her begyndte han som en af de første i Danmark at sejle windsurfer.

Han gik på Kunstakademiet og faktisk sluttede Torben sin arbejdskarriere som sømand igen – han fik hyre på Hou-Samsø færgen. Den ledige stilling var som letmatros – men Torben fik det fikset således, at han blev ”tømmermand”: Tidligere var der på (træ)skibene en matros, der også var tømreruddannet, og det betød, at han faktisk havde ret til at mønstre som fuldbefaren matros. Jobbet passede Torben godt; han kunne sejle om sommeren (hvor der gik flere færger) – og gå på Kunstakademiet om vinteren. På færgen arbejdede man en uge ad gangen – færgen lå ovre på Samsø. Torben var ikke meget for at banke rust og male skib – så han tog sig i stedet af Pantryet/ lavede mad til mandskabet. Hvert måltid måtte ikke koste mange kroner – så Torben købte ind ved boderne der ligger ved vejene på Samsø – og fangede fisk i havet ...

CARIBIEN

Torben har besøgt de Caribiske øer en del gange, og på et tidspunkt købte han et stykke land på øen Carriacou, og her byggede han et lille pensionat og levede det meste af året igennem 10 år. Han havde sin windsurfer med, hvorpå han havde bygget og monteret en lille vandtæt kasse, hvori han kunne have sine penge, skiftetøj med mere. Så selv uden Boris blev drømmen på sin vis realiseret.

FISKEDRENGENE I AARHUS HAVN

Torben fortæller også om hvordan de som børn fangede fisk i havnen. Allerførste gang Torben og hans storebror Preben prøvede, lykkedes det dem faktisk at fange en torsk med indholdet af en musling. Hvert år i maj måned fangede de fede makreller ved den yderste mole, og det var specielt sjovt netop at fange makreller, fordi de kæmper ihærdigt imod ligesom ørreder. Ved åmundingen tattede de ål, det vil sige de fangede ål med bundter af regnorm, som de havde gravet op i haven.

Fortalt til Mette fra Det Rullende Havnearkiv, den 4. juni ved Mindet, Aarhus Havn

Liberty-skibe

Liberty-skibe, (1. led af eng. liberty 'frihed'), seriebyggede tørlastskibe, der blev produceret i USA under 2. Verdenskrig for bl.a. at kompensere for det tonnagetab, der var foranlediget af den tyske søkrigsførelse (se Slaget om Atlanterhavet). Liberty-skibene havde en lasteevne på 10.700 t og præsterede en fart på 11,5 knob. Det første skib blev leveret i december 1941, og i april 1944 var der bygget over 2000, og yderligere 600 var i ordre. Dette havde kunnet lade sig gøre takket være en helt enestående rationel arbejdsgang, der gjorde byggetiden for det enkelte skib ekstremt kort, dvs. helt ned til en uge, fra kølen blev strakt, til det færdige skib blev leveret. En forudsætning for den korte byggetid var udstrakt anvendelse af elektrosvæjsning, en dengang ret uprøvet teknik, som man endnu ikke fuldt ud beherskede, og flere Liberty-skibe brækkede da også over i dårligt vejr; adskillige af dem sejlede dog i en årrække efter krigen.