



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

S N E S E J L E R

ERINDRINGER FRA ØK-SØFOLK

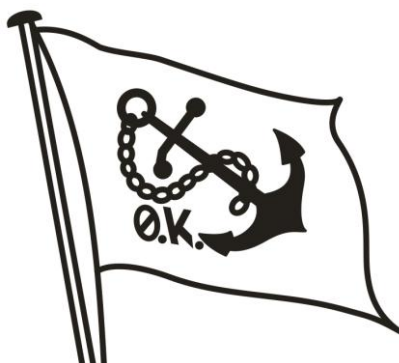


NAUTILUS FORLAG

SNESEJLER

WILLY BRORSON

SØMANDSHISTORIER FORTALT AF SØFOLK



KOMPAGNIET



INDHOLD

Willy Brorson	Side	7
Søren Qvist	Side	24
Henrik Steen Mortensen	Side	32
Ole Birch	Side	36
Nils Müller	Side	42
Carl Erichsen	Side	64
Mogens Damsgaard Sørensen	Side	76
Hans Henrik Thuesen	Side	101
Jens August Holm	Side	111
Ronny Fabricius	Side	117
Flemming Mortensen	Side	149
Dietrich Vetter	Side	159
Jørgen Klausen	Side	183
Jens Ole Højborg Jensen	Side	187
Jørgen Kirknæs	Side	202
Børge Fruelund Jensen	Side	207
Peer Nielsen	Side	233

Forord



”SNESEJLER” er en metafor. Navnet er et slangudtryk, som er opstået mellem søfolk, der opholdte sig permanent på ruter i udlandet og søfolk, som eksempelvis hos ØK, der altid kom hjem til det kolde Danmark efter hver tur.

Når eksempelvis en ØK-båd mødte en Mærsk-båd, så råbte ØK-folkene ”BANANSEJLERE”, fordi Mærsk-folkene aldrig kom hjem, og Mærsk-folkene råbte ”SNESEJLERE”, fordi de mente, at sneen på dækket på ØK-bådene ikke kunne nå at smelte, før de var hjemme igen.....

Der er også andre forklaringer på navnet, for eksempel påstår folk fra DFDS, at de har patent på navnet, og andre rederier, fx Lauritzen, mener, at det er dem, som ejer navnet. Men det vigtigste er, at alle forklaringer kan være lige gode, for som man siger: ”Der er noget om snakken”.

For eksempel er der også noget om snakken, når en sømand beretter, at der efter Mærsk-folk blev råbt: ”To bajere”. Det var en hentydning til, at man uanset social rang om bord kun kunne købe to bajere pr. dag.

Denne bog er udkommet udelukket på grund af talrige opfordringer fra et hav af ”gamle søfolk”. Tak for det.

Jeg vil gerne sige undskyld til de mange sømænd, som ikke er kommet med i denne bog, men hvis alt går vel, udkommer der måske en ny bog senere. Det har været meget svært at fravælge de pågældende, men jeg havde oprindeligt 1626 sider, og så tyk en bog vil størrelsesmæssigt nok være lidt i overkanten.

Til de heldige sejlere, som er kommet med, håber jeg, de vil være stolte over at være med til at skrive danmarkshistorie, for bogen er blevet til udelukket ved brug af indslag tilsendt mig fra ”Gamle søfolk”.

TAK!

Willy.

Willy Brorson

EGNE KONTORER: ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BIRMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA

ENGLAND
FILIPPINERNE
FRANKRIG
GHANA
HONGKONG
INDIEN
INDONESIEN
ITALIEN
JAPAN
KAMBODIA
KANADA
KENYA
KINA
TYSKLAND
UGANDA
U.S.A.
VESTINDISKE ØER
VIETNAM

ENGLAND
FILIPPINERNE
FRANKRIG
GHANA
HONGKONG
INDIEN
INDONESIEN
ITALIEN
JAPAN
KAMBODIA
KANADA
KENYA
KINA

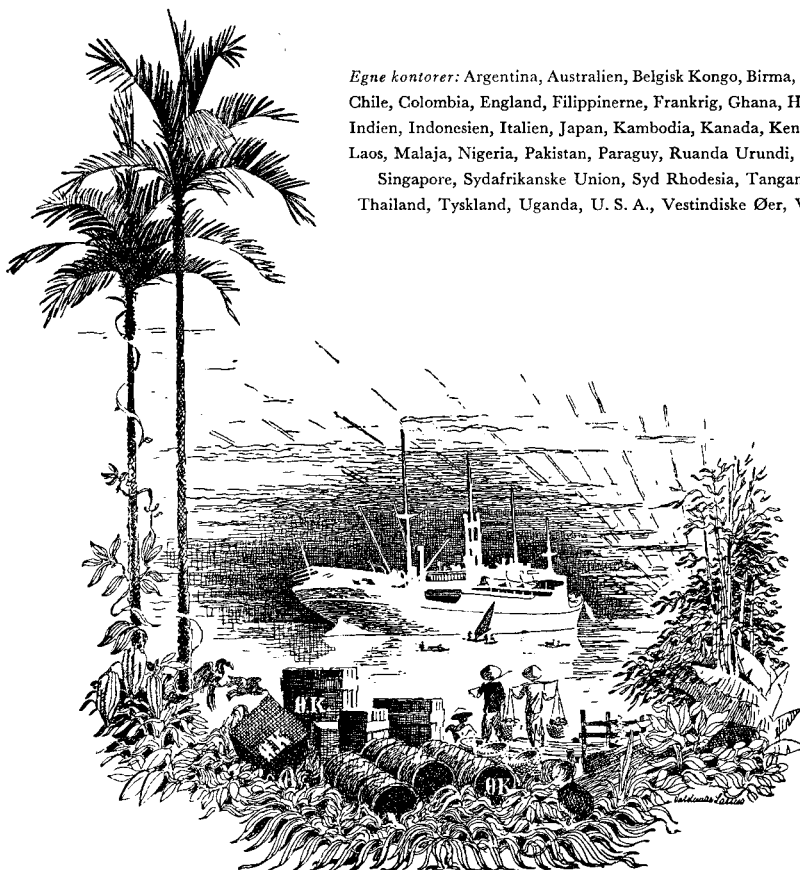
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
KØBENHAVN

Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

Industri-, plantage-, skov- og savmølle drift

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Birma, Malaja, Indonesien, Thailand, Vietnam, Filippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst, samt fra Amerika til det fjerne Østen



Egne kontorer: Argentina, Australien, Belgisk Kongo, Birma, Brasilien, Chile, Colombia, England, Filippinerne, Frankrig, Ghana, Hongkong, Indien, Indonesien, Italien, Japan, Kambodia, Kanada, Kenya, Kina, Laos, Malaja, Nigeria, Pakistan, Paraguay, Ruanda Urundi, Sarawak, Singapore, Sydafrikanske Union, Syd Rhodesia, Tanganyika, Thailand, Tyskland, Uganda, U. S. A., Vestindiske Øer, Vietnam

LAOS MALAJA NIGERIA PAKISTAN PARAGUAY RUANDA URUNDI SARAWAK SINGAPORE



Motorskibet Malacca var bygget i Nakskov i 1945. ØK solgte Malacca i 1969, og i 1971 blev skibet ophugget. (Kristian Kielsholm Madsen)

Med Malacca og Korea

Af Willy Brorson

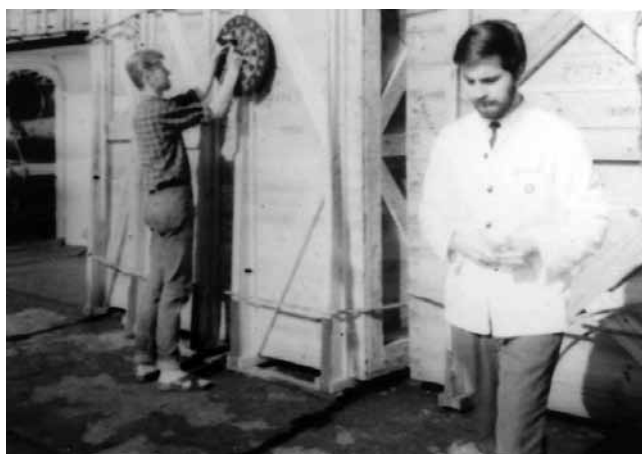
I midten af 60erne tog jeg på langfart med ØK/EAC. Min første tur med Det Østasiatiske Kompagni gik til Indien. Jeg var ganske ung, og derfor var det simpelthen det helt store eventyr, som jeg begav mig ud i. Jeg sejlede med et skib, som hed *Malacca*. Det gode skib blev bygget i 1945, og det skulle være mit hjem et stykke ud i fremtiden.

Dengang var containertransport endnu ikke opfundet, så al losning og lastning foregik pr. håndkraft. Det betød, at man lå lang tid i hver havn, og det gav derfor sømændene god tid til at opleve de eksotiske landes egenskaber og særpræg.

Den Danske Sømandskirke gjorde et helt utroligt stort arbejde for os sømænd, når vi ankom til en ny havn, fx blev der arrangeret udflugter og safariturer osv., så vi kom til at se meget andet end de lokale værtshuse. Senere fik jeg hyre på det gode skib *Korea*, som blev bygget i 1939 og leveret i 1945. Denne gamle skude sejlede os til fjernøsten, hvor alting var endnu mere anderledes. Jeg var med på goe' gamle *Koreas* allersidste tur/retur.



Om bord på Malacca. (Willy Brorson)



Willy og John om bord på Malacca. (Willy Brorson)

Efter ankomst til København blev den sejlet til Hongkong, hvor den blev hugget til gammelt jern i 1967.

Vi fik slået hul i agterstavnen af en isflage ved Helsingfors

Under manøvre tæt ved Kotka i Finland, skulle vi bakke, og beskeden fra broen var: Fuld kraft bak.

Det kunne hækken ikke klare, og en isflage skar et fint hul agterude. Hullet blev lap-pet, og vi sejlede hele turen til Filippinerne og retur inden det blev repareret.

Vinteren var ekstremt kold, kuldegraderne var tæt på -40 celsius. Alligevel kunne vi gå ude i skjortærmer nytårsaften, da der næsten ingen fugtighed var i luften. Det eneste nytårsfyrværkeri, som vi så, var et par nødraketter, som blev affyret fra nogle naboskibe. Nogle fulde søfolk gjorde, hvad der ellers er strengt forbudt.

I Polen og DDR var der maskinpistol-bevæbnede vagter ved landgangen

Vestlige blade og aviser m. m. var forbudt. Inden vi anløb havnen i Szczecin, fik vi besked på, at alt hvad man kunne kalde vestlig propaganda skulle gemmes væk. Transistorradioer, pladespillere, fotoapparater, båndoptagere og lignende blev låst inde og forseglet. Det polske folk skulle ikke fristes over evne. Da jeg gik på værtshusbesøg, havde jeg taget to par cowboybukser på, og da jeg kom tilbage, havde jeg kun et par på. Cowboybukser og hvide nylonkjorter var i høj kurs, så på den måde fik jeg både mad og drikkevarer i massevis. Det samme kunne lade sig gøre for et par stykker Lux hånd-sæbe, for man havde ikke parfumeret sæbe i Polen. Det samme var tilfældet i Rostock, og de bevæbnede vagter ved landgangen var modtagelige for bestikkelse.

Vi drev rundt med en rorskade i den Engelske kanal

Der var storm og derfor risiko for forlis. Teknikken i vores ror sagde stop midt i Kanalen. Imens stormen langsomt drev os tættere ind mod klipperne, kæmpede vores elektriker med at få roret til at fungere igen. Det lykkedes, og elektrikeren blev dagens helt, men nu skulle han heller ikke arbejde mere, før han skulle montere frontprojektør ved gennemsejling af Suez-kanalen.

Brand i maskinrummet gav os 4 ugers ophold i Bombay

Da vi sejlede i det Indiske Ocean, fik vi brand i maskinrummet (skylleluftbrand). Første gang, jeg oplevede brand i maskinen, troede jeg, at vi skulle bede vores sidste bøn. Senere fandt jeg ud af, at det var en normal ting, som skete tit i de gamle både, og man slukkede branden uden problemer, men denne gang var den lidt mere omfattende end normalt, så der blev brug for en reparation i Bombay Dok.

Ventetiden blev brugt på indkøb af ægte tæpper og tropedress. Det lange ophold gav os tid til at opleve både de fine og mindre fine sider af Bombay, både dag og nat. Det blev en uforglemmelig oplevelse, som ikke kan beskrives. Jeg har vandret rundt i Bombays gader om natten. Man siger, at ca. hver 10. person, som man skræver over, er død. I storbyernes slumkvarter i Indien er det således, at folk simpelthen sover direkte på gaderne, fordi de ikke har råd til en selvstændig bolig. Når det så bliver morgen, kommer lastbiler og henter de mennesker, som ikke overlevede natten.

Da toldereren kom om bord, foregik det via en lejder op til toppen af rælingen. Derfra var der et stort stykke ned til dækket, men det blev afhjulpet ved, at



Willy i nysyet kakitøj. (Willy Brorson)

man satte en stor trækasse som trappetrin. Når toldereren så havde gennemset skibet og forvissiget sig om, at der ikke var gemt smuglervarer nogen steder, så gik han tilbage til sit kontor, som lå i havneområdet. Hvad han ikke vidste var, at den store kasse, som var trappetrin, også var fyldt med whisky. Sammen med de cigaretter, som vi også havde gemt, gav det et pænt overskud, men da vi lå meget længe i Bombay på grund af brand i maskinrummet, havde vi også brug for pengene. Jeg købte et kostbart gulvtæppe, som jeg bragte hjem til min mor, og jeg fik også syet et uniform lignende sæt tøj af kaki. Der blev også råd til et par elefanter af sandeltræ, og derudover blev der råd til en tatovering på min venstre arm (man var vel sømand). Tatoveringen kostede kun nogle få rupees (ca. 5 kr.). Næsten 40 år efter ligner tatoveringen en ubestemmelig blækklæt.

På Ceylon fik vi en god ven, som boede udenfor Colombo

Han var kok og lavede pragtfuld mad til os uanset hvornår vi kom. Vi tog tit en taxi og kørte ca. en halv time ud af byen. Her havde han sit tilholdssted, og i hans baghave, der

mindede lidt om en losseplads med spredt tilfældig beplantning af palmer, stod der et gammelt jernkomfur ude midt i haven. Når han skulle bruge nogle æg, var der kun få skridt til hønsegården. Selv om der ingen købmand var at se, så kunne vi altid få noget at drikke til maden, og det var nødvendigt, for der var tit mange krydderier i ”dagens menu”.

Jeg har været stamgæst på Mosquitobar i Bangkok

Mosquito Bar var det mest berømte værtshus overhovedet.

Det bestod af en gammel bygning, hvor vedligeholdelse var et fremmedord. Man gik op på 1. sal og befandt sig derefter i et meget mørkt rum, hvor det vrimlede med søfolk af mange nationaliteter og en masse søde piger, som gjorde alt, hvad de kunne, for at betjene kunderne. De kaldte det ”simpaty”.

Her behøvede man faktisk ikke at tænde sin egen cigaret, da luften var så tyk, at man næsten kunne skære sig igennem den. Der var kvalmende varmt (inden aircondition), bordene var uden nogen form for pynt og rengøring, var ikke noget man overdrev. Pigerne serverede drikkevarer i rigelige mængder og til meget billig pris. Disse piger boede i ”sumpen” som lå ganske tæt ved, og når der var tid til det, tog vi en af de lange smalle hurtiggående flodtaxier (sampan) og sejlede ud til deres hjem i Klong Toy uden for Bangkok. Der har vi boet i træhytterne i sumpen, hvor hele verden stod på pæle. Hvis man ankom, når det var lavvandet, så skulle man op ad en lejder for at komme op på det, som man kan kalde sumpens gader. Det var simpelthen bare nogle løst liggende brædder, som gik fra træ til træ og på den måde fra hus til hus. Hvis man så havde ligget og lyttet til cikadernes sang tilstrækkeligt længe, var man fri for at skulle gå ned til bådene, når man skulle tilbage, for så var det blevet højvandet og så kunne bådene sejle helt ind til døren.

Jeg har været med i Vietnamkrigen

Dog ikke som aktiv deltager, men jeg har siddet på værtshuse i Bangkok og hørt de unge amerikanske soldater sidde og synge deres hjemlands vemodige sange, velvidende at de dagen efter kunne være på vej til fronten. Stemningen i disse dunkle røgfylde sveddryppende lokaler var så tyk og intens, at man kunne skære i den. Nogle soldater lo, andre græd, nogle var ligeglade, nogle var hvide, nogle var sorte, de var alle forskellige individer, men de havde en ting til fælles: uvished. Da vi sejlede videre fra Bangkok, var vores næste havn i Vietnam, og vi kunne se bombemaskinerne flyve ind over land og høre bombedrøn i det fjerne. Jeg stod på dækket og tænkte på, om soldaten, som jeg havde siddet og sunget sammen med på værtshuset, stadig kunne synge.



*Willy om bord på Malacca i 1965.
(Willy Brorson)*



Kim og Arne. (Willy Brorson)

Maos Kina gav anledning til folkelig tumult

Vi var nogle stykker, som ville besøge den danske sømandskirke i Shanghai, så vidt jeg husker var vi tre mand om bord på hver sin rickshaw. Det var ungtjener Willy Brorson, min bedste ven, tjener Jørgen Schrøder, og vores Elektriker. På et tidspunkt kørte vores rickshaw uden for den "lovlige" rute, og det var aldeles ulovligt. Da vores chauffør gik ind til noget, der lignede en forretning, for at spørge om vej, blev vi hurtigt omringet af tusinder af kinesere. Der var så mange, at trafikken simpelthen gik i stå. Den gang så man ikke vesterlændinge i Kina, og slet ikke uden for de af systemet udpegede ruter. Samtidigt var befolkningen opdraget til at hade alt fremmed, så vi var kommet i en temmelig ugunstig situation.

Da folk rykkede tættere og tættere sammen, så der næsten ikke var plads til vores rickshaw, og samtidig så meget truende ud, og lavede meget larm, blev vi reddet af vores elektriker. Han sagde, at vi skulle rejse os op i vores rickshaw og klap-

pe vores hænder sammen over vores hoveder. Det gjorde vi så. Virkningen var ufattelig, pludselig klappede alle tusinde kinesere deres hænder sammen og smilede og lod os fortsætte gemmen et menneskehav af folk, som alle var klædt ens i tøj. I Kina var det dengang således, at alle havde ens tøj på. Det lignede datidens arbejdstøj i Danmark. Det var som at køre rundt i et fængsel, men vi slap fri.

I Japan kørte vi i verdens hurtigste tog

Vores sejltur fortsatte til Kobe, Osaka, og Nagoya. Fra Yokohama kørte vi med det hurtige tog "Bullettrain" (Shinkansen) til Tokyo. Det var en flot tur, især efter at have været i Kina. Mens vi kørte havde vi det hellige bjerg Fuji Yama på den ene side, og et hele tiden afvekslende landskab med små hektiske byer ved vandet på den anden side. Det var som om Yin og Yang var til stede. På den ene side ro og stilhed og på den anden side aktivitet og tumult. Allerede dengang var Tokyo en gigantisk by med mange millioner af indbyggere. Så det virkede lidt underligt, da vi stod af toget at vi gik direkte ind på en restaurant som hed TIVOLI. Her var vi pludselig omgivet af alle H.C. Andersens figurer, som var malet på væggene, det var næsten som at være hjemme igen.

I Filippinerne fik jeg smæk

Min evne til svømning reddede mig fra et par blå øjne og en tom pengepung. Vi havde været inde på et lille værtshus. Der var nogle piger, som vi kiggede på, men der var også nogle mænd, som kiggede på os, og især vores pengepung. Da de blev lidt for nærgående, inviterede vi dem uden for. Det var dog ikke nogen god ide, for de begyndte straks at slå ud efter os. De var dog ikke stærkere, end at jeg kunne løbe fra dem. Jeg løb ned til havnen, hvor jeg sprang i vandet og svømmede alt, hvad jeg havde lært. Det reddede mig, fordi forfølgerne ville ikke være våde.

Jeg var med i redningsaktionen, da færger Skagerak sank

ØK's Korea reddede seks mand. Det var den 7. september 1966. Vi var på vej ud af Kattegat, da kaptajn Gunnar Jacobsen meddelte, at *Skagerak* havde udsendt S.O.S. Vi straks satte vi kursen mod den synkende færge. Redningsaktionen er nok den mest vellykkede i nyere tid, idet alle 144 ombordværende blev reddet. Af de seks personer, som vi reddede, var der fem besætningsmedlemmer fra færgen og en præst fra Italien. Jeg husker stadig tydeligt, hvorledes han hang i reblejderen på siden af skibet længe efter, at de andre var kommet om bord. Præsten havde simpelthen ikke kræfter til at

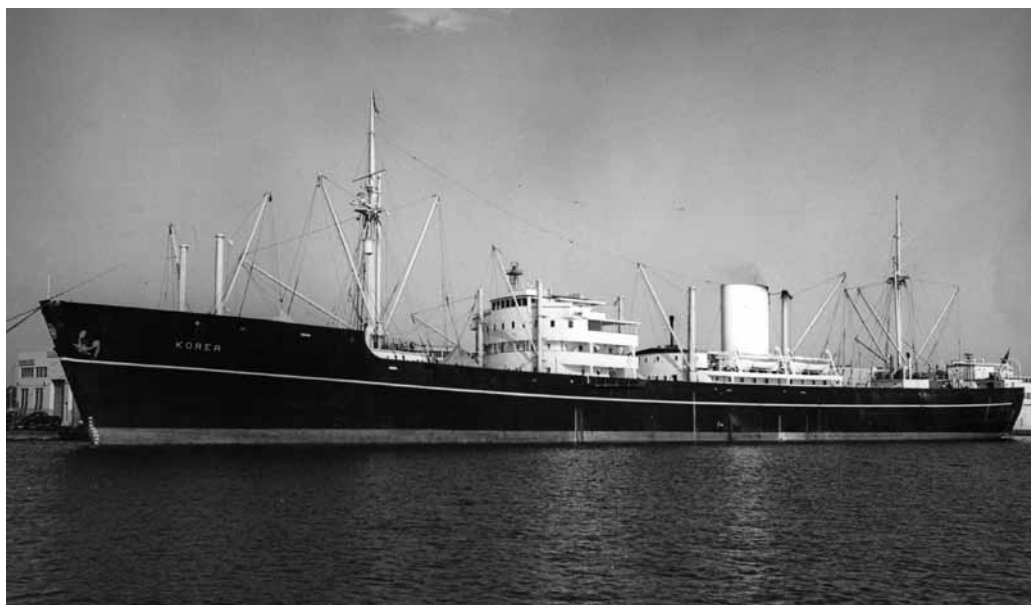
kravle op ad lejderen, så hver gang skibet svajede over til styrbord, forsvandt han ned under skibets side, og vi stod og var spændt, på om han stadigvæk hang fast i lejderen, når skibet efter et stykke tid rullede over til bagbord. Det gjorde han, og det gentog sig mange gange. Hver gang var det som en evighed. Hurtigt fik matroserne rigget en bom klar, og så trak de ham og hele nettet op på dækket, hvor han faldt omkuld, totalt udmattet. Alle fik den fineste behandling, som det er skik og brug ved skibsforlis. Præsten ”lånte” et par af mine cowboybukser og en af min mors hjemmestrikkede sweatere. Jeg fik dem aldrig tilbage, han har sikkert taget dem med til Italien og gemt dem, som et kært minde om en dag, der sluttede lykkeligt. Og lad det være ham til glæde.

I Suez var jeg i slagsmål med en araber, som jeg smed over bord

Kaptajnen havde sagt, at han ikke ville have de handlende ”sørøvere” om bord, så alle blev bevæbnet med ca. en halv meter lange stokke, som vi om nødvendigt skulle bruge hvis de forsøgte at komme om bord. De arabiske handlende har en båd med en meget høj mast, når de så sejler op på siden af et skib, kravler de op i masten, og når båden vipper ind imod skibet er de om bord i eet spring. Der opstod en del tumult, og jeg var meget heldig i en nævekamp, at ramme en araber med 3-4 rene træffere. Araberen klamrede sig til rælingen for at holde balancen, men da jeg løftede den fod, som han stod på, forsvandt han med et hyl ned i vandet. Der var ca. 10 meter ned til havoverfladen, men han kom ikke til skade. Det endte med, at de handlende alligevel fik lov til at komme om bord, og jeg blev låst inde i min kahyt i tre timer for min egen skyld. Araberne ville nemlig slå mig ihjel, hvis de fandt mig ... men de fandt mig ikke.

Vi har været ude i en orkan, hvor bølgerne blev målt til 25 meters højde

Det var i Det Indiske Ocean. Da vi stod ud fra Aden, var vejret pragtfuldt, vi havde havblik, og flyvefisk og delfiner var det eneste, som kunne bryde havoverfladen. Da vi havde sejlet ca. et døgn slog vejret totalt om, nu skulle vi komme til at opleve det, som kun garvede søfolk kan berette om. I starten var det bare almindelig storm, så alt blev surret, der blev sat høje kanter både på komfuret i kabyssen og på bordene i messen. Men snart viste det sig, at kabyssen blev lukket, og der blev spændt trosser på langs af dækket fra salonbygningen til mandskabsbygningen, som lå over maskinrummet. Det gav mulighed for, stadigvæk ved hjælp af sikkerheds-liner, at bevæge sig fra den ene bygning til den anden. Men da orkanen tog rigtig fat, så var der ingen, der bevægede sig. Så klamrede man sig bare til de faste ting,



Motorskibet Korea var bygget i Nakskov i 1939 og blev ophugget i 1967. (Willy Brorson)

som var i nærheden. Jeg husker stadig, hvorledes jeg gennem et køje så stævnen forsvinde ind i en ca. 25 meter høj bølge, og hvorledes vandet rullede henover dækket i flere meters højde. Når man så havde redet igennem sådan en bølge, var det svært at forstå, at stævnen stadigvæk var der, og at den var klar til endnu en bølge. Skibet var ikke et svejst skib. Det var fra den tid, da man nittede alle pladerne sammen, og det var måske vores held, for et svejset skib er mere stift, og risikoen for at det knækker er derfor større. På et nittet skib kan hver nitte give sig en lille smule, og det betyder, at skibet faktisk kan vride og dreje temmelig meget, og det gjorde vi meget på den tur. Et nittet skib knager meget, men så længe det knager, så holder det.

Tandlægebesøg

Ved anløb af Karachi i Pakistan gav jeg kaptajnen besked om, at jeg havde ondt i en kindtand og derfor gerne ville til en tandlæge, men da vi ikke skulle være så længe i denne havn, fik jeg den besked, at det måtte vente til senere. Bombay blev byen, hvor jeg mødte et sundhedsvæsen, som var temmelig langt fra vestlig standard. Jeg blev på scootertaxi transporteret til en klinik, hvor der kun var én stol, og det var den, som jeg skulle sidde i. Lokalet var et temmelig beskidt rum på ca. 3 x 4 meter i gadeplan, og indgangen var en almindelig garageport. Jeg fik den billigst tænkelige tandbehandling,



*Kaj, Jørgen, Jan og Willy på udflygt
fra Livorno til Pisa. (Willy Brorson)*

man kan forestille sig. Manden kunne sit kram, han trak tanden ud med et snuptag (uden bedøvelse), og vupti var tandpinen væk.

Livet om bord kunne være hårdt

For os som var ansat til at betjene de øverstbefalende samt passagerer, var der altid noget at lave. Fra morgen til aften blev de serviceret med alt, hvad skibets kabys kunne formå, og det var samme status som et trestjernet hotel. Når det blev aften og den sidste servering var foretaget, så kunne vores hovmester nemt finde på spændende ekstrajob, for eksempel kunne man få lov til at bone vinylgulvet i salonen. Det skulle være så blankt så hovmesteren kunne spejle sine mønstre i fodsålerne ved at løfte foden fra gulvet. Når gulvet (dørken) var poleret blankt, så hed det: ”Hr. hovmester, vil De venligst foretage en inspektion af dørken?” Vores hovmester var temmelig flink, og han kunne godt finde på at godkende det første gang.

I Livorno tog vi på udflugt til Pisa for at støtte det skæve tårn

Endnu en gang hvor søfolk foretog sig andet end det, som de har ry for. Turen fra Livorno til Pisa er kun ca. 25 km, men turen fra det første trin i bunden af det skæve tårn og til toppen følte som mere end de 25 km med taxi og var bestemt ikke for gangbesværede. Trappetrinene var skæve og udhulede af mange års slid, faktisk skulle man ikke tro at sten kan blive så slidte bare ved at gå på dem. Men det kan de altså, og der er mange.

Letmatros som tårnspringer

Omkring halvvejs igennem Suez-kanalen bliver kanalen så bred, at man kan kalde den en sø. Denne sø blev brugt til at skibene sydfra kunne komme forbi skibene nordfra. Her lå vi i højt solskin og god varme og ventede på en nordgående konvoj. Ventetiden blev brugt på at gå i vandet, og man firede landgangen ned, så man kunne springe fra den. Det varede ikke længe, før end der var nogle vovehalse, som ville vise at de turde springe fra rælingen. Det hele endte med, at en letmatros ville springe fra broen, og han fik også lov til det. Vi fulgte spændt hans tur op af lejderen, til han stod på toppen af broen. Derfra var der nok 15 meter ned, for vi sejlede i ballast, så skibet lå højt. Nå, men så udstødte han et hyl og sprang på hovedet i vandet. Det så flot ud, men han fik så meget overslag, at han landede direkte på ryggen, og det blev hurtigt klart, at der skulle en redningsaktion i gang for at redde ham. Resultat: Kaptajn Lassen forbød badning med øjeblikkelig virkning. Letmatrosen fik et par sygedage, og fremover kaldte vi ham Tårnspringeren.

Juleaften i Rødehavet

I ”Kompagniet” var juleaften en særlig begivenhed, for i modsætning til resten af året, så skulle vi ikke servere mad for kaptajnen, overstyrmanden og maskinmesteren. Denne ene gang om året var rollerne byttet om, således at vi ”kulier” blev sat til bords, og så var det os, der blev kræset for. Vi havde det som ”Jeppe i baronens seng”, og vi nød det i fulde drag. Jeg husker, at vi som dessert fik risalamande, og det smagte så godt, at jeg med min ske ville skrabe tallerkenen meget grundigt for at få det hele med. Da jeg havde taget den sidste mundfuld, kiggede jeg op, og først nu så jeg, at hele selskabet betragtede min spiseteknik. Da hovmesteren, Svend Johansen, derefter grinnende sagde til mig, at jeg da godt kunne få en portion mere, var jeg klar til at krybe i et musehul. Jeg fik røde kinder, og de holdt sig vist røde indtil der var omdeling af julegaver.



Motorskibet Korea fotograferet i Århus. (Kristian Kielsholm Madsen)

Forbudte billeder

Da vi kom til Aden i Yemen, fik vi at vide, at vi var kommet til en anden kultur, hvor et ur af mærket Rolex kun kostede en brøkdæl af, hvad de kostede hjemme, men at det nok heller ikke var et Rolex-ur. Det samme gjaldt for Ronson-lightere og andre mærkevarer, her kunne man købe alt hvad hjertet begærer, for vi var jo i et toldfrit område. Der blev arrangeret en udflugt ud i ørkenen, hvor der absolut intet var at se, og på vej tilbage skulle vi passere forbi en kaserne for Fremmedlegionen. Vi fik ordre på, at her måtte man overhovedet ikke fotografere. Det var strengt forbudt og ville føre til fængselsophold, hvis det blev opdaget at man alligevel gjorde det. Her var jeg meget heldig, for jeg ejede ikke et fotografiapparat, men alle de søfolk som havde et apparat, fik nogle fine billeder.

Et sted uden havn

Nogle hundrede kilometer syd for Bombay kastede vi anker ud for en lille by, hvor der ingen havn var. Så kom der små både ud til skibet, og ved hjælp af vores bombe blev

der så firet varer ned i bådene. Det var en primitiv form for vareudlevering, og det tog en del tid, men de skulle ikke have så meget, så vi kunne fortsætte vores tur i løbet af få timer. Så simpelt kunne det gøres, og simpelt var det også. da vores bådsmand senere på dagen påstod, at han kunne fange hajer på et stykke oksekød. Kokken fandt et stykke flæsk, som kabyssen godt kunne undvære, og så blev der rigget en lang kraftig line til med oksekød på en kødkrog. Fangstlinen blev smidt ud fra poopen, så den flød agterud sammen med loggen, og efter lang tids venten blev den bjærget igen. Resultat: Ingen haj, men et stykke meget rent kød. Rygterne siger, at matroserne fik det at spise til aftensmad, men det er vist kun rygter.

Forskellige passagerer

Af alle de passagerer, som vi har haft, husker jeg især to. Den ene var en rig tysker, som gerne ville opleve livet om bord på en fragtbåd. Så vidt jeg husker kom han om bord i Hamborg eller Rotterdam, og hans store Mercedes blev også hejst om bord, for hvem kan undvære sin bil? Han stod af i Livorno, og så ville han køre hjem derfra. Den anden var en lille ældre mand, som kom fra Baltimore. Han var bestemt en meget flink fyr, og lige som tyskeren var han velhavende. Da han forlod skuden gav han, som tyskeren havde gjort, temmelig meget i drikkepenge. Måske er det derfor, jeg kan huske dem.

Frihed om bord kunne forekomme

De få timer, som jeg havde fri, brugte jeg tit på at gå ud på bakken (stævnen). Der stod eller hang jeg så ud over forkanten, så jeg kunne kigge direkte ned på de mange delfiner, som legede foran skibet ved at krydse ganske tæt på stævnen. Andre tider gik jeg op i udkigstønden, herfra var der en god udsigt, og i stille vejr kunne man til tider tro, at man så en stor flad ø i det fjerne. Når man så kom nærmere viste det sig, at det var flyvefisk i stimer på tusindvis. Udkigstønden er et levn fra fortiden, men den blev stadigvæk brugt i 60'erne. Når det var meget tåget, så blev en matros beordret op i tøndens for at holde udkig, så man derved måske kunne forhindre kollisioner.

Shorts skifter ejer

I Madras i Indien kom der (som mange andre steder derude) kulier om bord. De skulle banke rust, og det gjorde de ca. 100 mand med hver sin hammer i tre dage, så var man mør. Måske var det grunden til, at en matros mistede sine shorts. Han havde lagt sig til at sove ude på dækket om natten, fordi det var for varmt inde i kahytten. Da han havde

ligget et stykke tid, blev det for varmt med shorts, så han tog også dem af, så han lå kun iført underbukser. Næste morgen, da han vågnede, var hans shorts pist væk. Senere på dagen så han, at en af de rusthamrende kulier gik med hans bukser på. Han fik dem ikke tilbage, for den, som har bukserne på, ejer dem. Således er reglerne derude, og ingen skam ved det.

Fodbold på to måder

Når vi var i havn, var Den Danske Sømandskirke altid klar til at hjælpe, og nogle gange var det fodbold, som de arrangerede. Vi spillede kampe imod andre skibe, som lå i samme havn, og det var næsten altid udenlandske skibe. Vi har spillet fodbold imod mange lande, så jeg kan derfor sagtens kalde mig landsholdsspiller uden at prale. Jeg kan også kalde mig rotteboldsspiller, for da vi gik hjem fra værtshusbesøg i Calcutta, skulle vi over en bro for at komme ned i havneområdet. Mens vi gik på denne bro, som var uden trafik om natten, løb rotterne i flokkevis på kryds og tværs af denne bro. En ond sjæl fandt så på, at vi skulle prøve om vi kunne nå at indhente en rotte og så sparke til den. Det kunne vi, og jeg husker, hvordan rotterne skreg, når vi ramte dem. Jeg tror ikke, at de skreg af smerte, rotter skriger altid hvis man provokerer dem, og det gjorde vi. Jeg lavede mange rottemål den nat.

Can't Buy Me Love

På vej imod Port Said sejlede vi tæt ved kysten ud for Algeriet, og her fik vi et signal om, at vestens musik også var kommet til Afrika. Tilfældigt stod min transistorradio ude på dækket ved siden af den stol, som jeg havde smidt mit kridthvide legeme i for om muligt at ændre min teint til en lidt mørkere farve. Da pludselig hørte jeg The Beatles strømme ud af min højtaler. Da jeg havde hørt sangen færdig, begyndte den forfra, og da dette gentog sig igen, bestemte jeg mig til at tælle antallet. Da "Can't Buy Me Love" endelig sluttede, havde radiostationen i Algeriet ladet pladespillerens pickup skære 37 gange i pladen. Det viste sig, at de brugte dette nummer som pausesignal, så det var næsten befriende til en afveksling atter at høre den arabiske musik med de skæve toner.

Messina og Etna

På en tur fra Livorno til Afrika sejlede vi gennem Messinastrædet, og det var en meget smuk oplevelse. Vi løb ind i Messinastrædet ved mørkets frembrud, og da både Itali-



Motorskibet Korea til søs. (Arkiv Bernt Skjøtt)

ens sydspids og Sicilien har meget høje bjergskrænter, er det som at sejle lige ind i et eventyr med lyset fra de store og små byer, som ligger spredt langs hele strædet. Det smukke sceneri bliver maksimalt, hvis vulkanen Stromboli er i udbrud, og der var et lille udbrud, da vi kom forbi. Et flot orange skær fyldte rummet over vulkanen. Det er skik og brug, at sømænd smider flaskepost ud ved gennemsejlingen, og den skik er også kendt blandt de folk, som bor der. Det er også meget kendt, at folk som finder flaskerne sender svar til sømanden. Jeg fik dog aldrig svar på den flaske, som jeg bidrog med, og i dag er det vist forbudt at smide flasker ud på grund af forureningen.

Midt imellem ”nyt” og ”gammelt”

En dag fik alle om bord besked om, at hvis man gik ud på dækket og spejdede til bagbord, så ville vi få et specielt skib i sigte. Det viste sig at være verdens første atomdrevne fragtbåd N/S *Savannah*. Skibet var søsat i USA i 1962, så det var næsten helt nyt. *Savannah* var utroligt flot bygget, det var meget strømlinet. Vi sejlede så tæt forbi, at vi nemt kunne se alle detaljerne om bord på skibet. Vi kunne også se det store atomlogo, som sad på siden ca. midtskibs. *Savannah* var en mellemting mellem fragt og passagerskib, der var plads til 60 passagerer og videnskabsmænd. Skibet kunne med sine 22.300 hk sejle 24 knob. Til sammenligning havde *Malacca* 5.500 hk og sejlede 15 knob.

Vi talte muntert om, hvorvidt det kunne være farligt at sejle så tæt forbi et flydende kraftværk, men så mente nogle af de garvede sømænd, at det nok var mere farligt at sejle forbi de mange Liberty-både, som stadig var i drift.

Liberty-bådene var forfærdeligt grimme, og mange af dem var synkefærdige døds-sejlere, som blev masseproduceret under 2. verdenskrig. Der blev fra 1941 til 1945 fremstillet 2710 stk. af typen, og de var alle ens. Deres standard var uden nogen form for luksus. Man sagde, at hvis de kunne klare bare én tur over havet, var det godt. Mere end 20 år efter sejlede mange af dem stadigvæk, mest på østen. Jeg ved godt, at de skibe som jeg sejlede med, var lige så gamle (*Korea* endda ældre), men vi havde dog fået forbedret apteringen til et niveau, man dengang kunne kalde tåleligt. I dag ubrugeligt.

Hvem bestemmer?

På et af de ØK-skibe, som jeg sejlede med, havde vi en maskinmester som til tider havde sin egen opfattelse af begrebet suveræniteten. En dag da vi lå i havn foregik følgende kommunikation mellem broen og maskinen.

Skipper: Vi sejler om tre timer.

Chief: Vi er ikke klar til afgang så hurtigt.

Skipper: Jeg er kaptajn, og når jeg siger, at vi sejler om tre timer, så sejler vi om tre timer.

Chief: Jeg er maskinmester, og vi sejler ikke, før jeg starter maskinen.

Samme maskinmester var heller ikke meget for at skulle bære uniform, selv om der den gang var streng disciplin omkring netop at være regelmæssigt påklædt, hvor alle bar wienerbrød på skulderen, striber på ærmerne og sildesalat på kasketten. Der var stil over ØK. Når der var diner i salonen med kaptajnen, chiefen, overstyrmanden og passagererne, så undskyldte han sig tit med, at der var vigtigt job i maskinen, som krævede hans tilstedeværelse. Så fik han serveret sin mad i sin kahyt, og så slap han for at stille op i "galla". Hans yndlingspåkledning var knælange shorts og storbloomstret hawaiiiskjorte.

God vind venner

Til alle dem, som har sejlet på alverdens have, og især dem fra 60'erne, vil jeg gerne sende de bedste ønsker for fremtiden. Jeg stod en gang ved rælingen og spejdede over på et søsterskib, som vi mødte i rum sø i Malaccastrædet ved Sumatra. Vi var på vej til Singapore, og de var på vej hjem. Om det var *Mombasa* eller *Morelia* husker jeg ikke,

*Linjedåb om bord på
Korea omkring 1955.
I midten Neptun og
Amfitrite, til venstre
lægebord og til højre
sekretær. (Handels-
og Søfartsmuseet på
Kronborg)*



men jeg husker at når to stykker Danmark mødtes så langt hjemmefra, var det en begivenhed, som tit blev fejret ved, at de to skibe nedsatte farten til ca. 5 knob for at kunne sejle så tæt forbi hinanden som muligt. Så stod man ved rælingen og råbte ønsker til hinanden om god tur.

Jeg holdt op hos ØK i slutningen af 60'erne, da der kom en pige i vejen, og historien endte lykkeligt. Da jeg gik på land, begyndte jeg straks at fortælle alle mine venner, hvad jeg havde oplevet. I starten lyttede de spændt på, hvad jeg havde at sige. Lidt efter lidt fandt jeg dog ud af, at de ikke lyttede så meget mere, tværtimod så virkede det, som om de ikke troede på de ting, som jeg fortalte dem om. Jeg kan godt forstå deres tvivl, for de havde jo ikke selv oplevet det, og pludselig forstod jeg, at det var bedst at holde sin mund, hvis man stadigvæk ville være en del af flokken. Mange år er gået siden, og jeg har faktisk ikke talt om det i alle de år, men minderne har jeg.



Pasadena i Århus. P-skibene var en forbedret udgave af M-klassen. Pasadena sejlede for ØK fra 1953 til 1972. Billedet stammer fra skibets sidste år hos ØK. (Kristian Kielsholm Madsen)

Til søs med Pasadena

Af Søren Qvist

„Pasa(fuckin’)dena“ var mit første skib efter sømandsskolen i Frederikshavn. Indskuddet i navnet var et udslag af overmåde smartness og brug af det første slangord, vi hvalpe lærte på den første rejse til „Guds eget land“. Skibet fejlede ellers ikke noget.

Jeg har flere gange siden filosoferet over, hvorfor jeg søgte min første hyre i ØK og tillige ansættelse som elev. På sømandsskolen skortede det ikke på advarsler om miljøet i ØK. Mange havde noget at fortælle om nedladende behandling af underordnede medarbejdere. Jeg oplevede det for fuld styrke i mit første møde med Kompagniet. Vi var nok ikke så godt vant dengang. Vi fandt os i meget på grund af den arbejdsløshed, der stadig var i Danmark i slutningen af 50’erne. Jeg var 16 år dengang.

På sømandsskolen lærte vi at skrive en rigtig ansøgning. Med blæk vel at mærke. Ikke noget med skrivemaskine, næ, håndskrevet. Jeg ved ikke, om der dengang var flere grafologer end nu, men den skulle være håndskrevet! Den blev sendt en måned

inden skoleafslutningen 15. december 1958. Der kom svar kort tid inden, jeg kom hjem til Svendborg. Jeg skulle stille på skibsinspektionen i Frihavnen med mit eksamensbevis den 30. december 1958, men der var ikke opgivet noget klokkeslæt. Hvad nu? Turde jeg ringe og spørge? Mine forældre sagde nej, så det gjorde jeg ikke.

Jeg rejste til København dagen før. Dengang var det en rejse på fem-seks timer. Jeg havde fundet et billigt værelse inde i byen. Om morgenen tog jeg en taxa ud til Frihavnen. Jeg besteg den brede trappe op til 1. sal, hvor skibsinspektionen lå. Jeg gik hen til skranken, præsenterede mig og afleverede mit eksamensbevis til en person, som jeg senere fik at vide hed A.C. Nielsen (styrmand Nielsen). Klokken var vel 8 eller 8.30. Nielsen sagde intet andet end: „Sæt Dem over på bænken ved væggen“!

Dér sad jeg indtil kl. 11. Ikke fordi jeg kedede mig. Folk kom og gik, og der blev snakket i telefon og hen over skranken. Der hang også et stort kort over hele verden. Alle ØK's skibe var afsat på det i form af små skibsformede træklodser med navneskilte. Pludselig vinkede Nielsen mig hen til skranken og meddelte, at jeg kunne tage hjem, og at jeg ville høre nærmere. Jeg tænkte, at jeg så måtte være ansat. Ikke noget med: „Velkommen i Kompagniet“, eller „Vi er glade for“ ... Heller ikke noget om mine rejseudgifter fra Svendborg til København, dem måtte jeg selv betale. Jeg havde endnu ikke tjent en eneste øre, alt foregik for lånte penge. Pludselig dukkede en lille mand op ved siden af Nielsen. Han sagde: „Goddag, hvilke sprog taler De?“ Jeg tænkte: „Hvad hel... skal jeg svare“, så jeg valgte at sige: „Engelsk og tysk“. „Nå“, sagde han, „jeg troede, at De talte fynsk, ha-ha“. Derefter gik han. Jeg fandt senere ud af, at det var skibsinspektør Heindorn. Jeg talte fynsk dengang, sikkert meget fynsk, men ved Gud, hvor jeg følte mig til grin den dag. Inden hjemrejse skulle jeg på ØK's forhyringskontor i Lille Strandstræde og have „et stempel“, ligesom jeg skulle besøge ØK's „hoflæge“ Rygaard i Bredgade for at blive vaccineret.

Om jeg var glad? Ja, det var jeg, jeg havde fået arbejde, og det var svært dengang – meget svært. Men det var ansættelse i ØK-stil.

Jeg fejrede nytår sammen med en god ven, der var elev på sømandsskolen. Jeg har et minde fra den aften. „I løftet stemning“ tændte jeg et 10-øres kanonslag (de var store dengang), og fik det ikke smidt hurtigt nok. Bang! En hånd der gjorde ondt og en høreskade på venstre øre.

Hjem til Svendborg og vente på besked. Først i januar kom brevet i den blå kuvert. „De skal mønstre ombord i *M/S Pasadena* den 22. januar 1959 under skibets ophold i Hamburg. Vi beder Dem anerkende modtagelsen af denne meddelelse ved at telefonere til Ryvang 9500, lokal 22“. Det var styrmand Nielsen, der fortalte mig, at jeg skulle rejse sammen med styrmandselev Jens Otto Bruun-Madsen i tog fra København til Hamburg. Fint, så var jeg i selskab med en der kendte til det hele. I gang med at pakke kuffert og køjesæk og ellers gøre klar til turen til USA's vestkyst.

Den 21. januar 1959 tog jeg „bumleren“ fra Svendborg til Nyborg. Færgen over Storbælt. Tog videre til København. Jens og jeg mødtes på Hovedbanegården og fandt

pladser i en togvogn med sovesæder. Dem beholdt vi helt til Hamburg. Østersøen blev krydset med *Theodor Heuss* fra Gedser til Grossenbrode. Vi spiste aftensmad om bord. Hvor var det dejligt at rejse sammen med Jens, han var matroselev og vidste lige, hvordan opgaverne skulle løses. Hvad man kunne, og hvad man skulle lade være med. Vi snakkede meget, og jeg lærte om ØK-systemet.

Vi kom ned til kajen i Hamburg, inden *Pasadena* var fortojet, så vi satte vores pakkenelliker ind på et kontor og gik rundt og besigtigede alt det gods, vi skulle have om bord. Der var meget lige fra biler til tørmælk.

Da gangvejen var sat, gik vi om bord og fandt vores kammer. Som standard på P-bådene lå det på hoveddækket, på forkanten af midtskibsbygningen i styrbords side. Derefter op til kaptajnen og „melde os“. Efter et kort „Velkommen om bord“ fik vi besked på at gå ned og pakke ud, aflevere vores søfartsbøger og pas til telegrafisten, og melde os hos 1. styrmanden. Det gjorde vi! 1. styrmanden satte Jens og mig til at spise, når vi var færdige med udpakningen. Derefter kunne Jens gå på dækket, og jeg kunne gå i gang med rengøring af kammeret. Godt at have Jens med, jeg anede ikke, hvor jeg skulle begynde og slutte. Han hjalp med at finde kabyssen samt skaffe- og rengøringsgrej.

Kammeret var dejlig stort, især når vi kun skulle være to mand. På forparten i styrbords side var der en dobbeltkøje med skuffer under og i bagbords side en enkelt køje med tre store skuffer under. I midten et bord og en stol. Bagud styrbord en dør ind til vores spiserum og derefter tre skabe. De var måske i bagbords side, jeg kan ikke huske det. Spiserummet lå ud imod den udvendige gang og var indrettet med et bord og fire stole. Lige agten for spiserummet lå vores badeværelse med adgang fra den samme gang som vi kom ind på kammeret fra. Imellem kammeret og baderummet var der et arbejdstøjskab. Alt i alt flotte forhold, det kunne der absolut ikke klages over. Vi spiste, og jeg skiftede til arbejdstøj og gik i gang med at gøre rent. Der trængte meget, det må have været brugt som reservekammer.

Pasadena var ikke særlig gammel på det tidspunkt, men én ting husker jeg. Vi var generet af kakerlakker på hele rejsen. Jeg havde en speciel god ven, som holdt til et eller andet sted under min køje. Jeg havde valgt den underste køje om styrbord. Nå, nye skibe kan også have kakerlakker, og jeg fandt senere ud af, hvordan man anvender en flitsprøjte.

Næste morgen blev vi purret ud kl. 05.30. Ud at børste tænder og en hurtig kop kaffe. En halv time senere op til 1. styrmand for at få arbejde. Jeg skulle gå hele dagen „i rumpen på Jens“. Det var spændende.

Min første dag om bord. Rengøring på broen – stille, kaptajnen sov. Ellers ud på dækket og ned i lasterne. Jens var super, han var rutineret, og jeg var ny. Jeg skulle gøre klar til morgenmad til klokken 8. To spejlæg med to skiver bacon, franskrød og rugbrød, smør, ost og marmelade. Hjemmefra var jeg vant til at drikke mælk og komme mælk i kaffen, så jeg spurgte efter det i kabyssen. De gav mig en dåse med mælk. Nå ja,

det var vel OK! Da vi gik i gang med at spise, hældte jeg i kaffen og noget i et glas. Føj for pokker, jeg drak ikke kondenseret mælk mere, men den smagte nu fint i kaffen! Der var endnu nogle år til det tidspunkt, hvor „jernkoen“ leverede mælk om bord i ØK's skibe.

Vi skulle have været sejlet kl. 16, men det blev 18.30 fredag den 23. januar, inden vi kom af sted. Lodsens kom om bord, og der blev varskoet klar for og agter. Jeg skulle på broen sammen med rorgængerens. Jens hjalp med at gøre klar deroppe, og han gik på bakken sammen med 1. styrmanden. I januar er det mørkt på det tidspunkt, så efter at trosserne var gået, stod jeg ved maskintelegrafens og foretog mig ikke andet end at glo på alt det, der gled forbi uden for vinduerne. Jeg var sat på 3. styrmandsvagten fra 18.30 til 24.00, så jeg skulle blive på broen. Sikken aften, masser af skibe, slæbebåde, lægter og pramme, kraner og pakhuse. Det fik dog en ende, og vi skiftede til flodlodsens, der igen blev skiftet ude ved Brunsbüttel. Jeg kan ikke huske, om jeg deltog i det skifte, men jeg kan huske, at jeg for første gang i mit liv var ved at blive søsyg. I dagene forinden havde det blæst fra NV i Nordsøen, og dønningerne stod ind i Elb-mundingen. Måske fornemmede kaptajnen, at der var noget galt, eller også gik jeg bare i vejen deroppe på broen. Han sendte mig til køjs inden midnat, og det var jeg glad for, nej, hvor var jeg også træt. Hvor end du befinder dig i dag: Tak for det, kaptajn Rickard Sørensen! Jeg slap for at vise min søsyge!

Kaptajnen var ikke nogen årsunge, i dag kan jeg ikke sætte alder på ham, så jeg nøjes med disse ord. Han var en meget omgængelig person, der altid havde et nik parat til en hvalp som mig på 16 somre. Det mest karakteristiske ved ham var, at han aldrig brugte flere ord end nødvendigt. Hans navn i Kompagniet var „Den tavse dansker“. Alle omtalte ham sådan, og alle vidste, hvem det var. Aldrig skældud eller bandeord, altid venlig, sådan husker jeg ham! Når han gik rundt og ledte efter træ på dækket til sit tidsfordriv, snedkerarbejde i hans hus imellem hans beboelse og skorstenen, så fik man også et „Goddag“ eller „Godt vejr“ ... Den rejse havde jeg en god kaptajn!

Rejsen over Nordsøen gik godt, også den Engelske Kanal var os venligt stemt. En lille detalje er dog gemt i hukommelsen. På et tidspunkt var jeg oppe under bakken efter et eller andet. Skibet satte ret meget i søen, og jeg kunne mærke, at når skibet gik ned i søen, så fik jeg en følelse af mindre vægt. Modsat selvfølgelig, når skibet løftede sig over den næste bølge, gav det en fornemmelse af mere vægt. Mærkelige detaljer, der bliver hængende.

Vi rundede Land's End søndag aften den 25. januar og satte kursen op i Bristolkanalen. Vi skulle til Newport Wales. En ikke særlig stor havn på sydkysten af Wales. Vi skulle op ad River Usk og ind i en dock. Igen en ny oplevelse, et stort skib ind igennem en smal indsejling til et havnebassin, luk porten bag skibet og fortøj det langs en kaj. Nu kunne tidevandet udenfor opføre sig som det havde lyst, skibet lå stille og roligt ved kajen.

Vi skulle laste mange ting, blandt andet biler til Los Angeles og San Francisco. Rover 90 og 105. Jeg husker, hvor nussede havnearbejderne var. Ikke noget med arbejdstøj,

næ, de arbejdede i det tøj, de kom og gik hjem i. Gamle slidte jakkesæt, de fleste havde også vest på under jakken. Naturligvis havde de slips om halsen med en lille fedtet knude, som ikke havde været løsnet de sidste mange år. Lugemanden ved luge 2 var helt speciel. En lille fyr på et halvt hundrede år, naturligvis i ovennævnte dress, der ud over de sædvanlige fagter til spilmanden også råbte, og jeg skriver råbte så højt, at hans kone derhjemme må have kunnet høre ham, sine ordrer som supplement. Jeg tænkte, at han måtte have været sergent i den engelske hær med den stemme. Jeg fik ikke spurgt ham, om min tanke kunne være rigtig. I løbet af nogle timer blev folkene nede i lugerne mere og mere støjende. 1. styrmanden må også have lagt mærke til det, for Jens og jeg blev sendt ned til lockerne (rum på mellemdækkene, der kunne aflåses) for at holde øje med, hvad der skete. Vi lastede whisky i lockerne, flasker i trækasser. Kasserne skulle gøre det sværere at „snuppe“ en flaske til eget forbrug. Men hvor der er en vilje, er der også en vej, som den berømte udbryderkonge Carl August Lorentzen fra Horsens Statsfængsel sagde. Man kunne jo komme til at „tabe“ en kasse, så en eller flere flasker gik i stykker. Op med kassen og holde tekusene under, når væsken løb ud af hjørnet. Jens og jeg kunne kun sende de defekte kasser i land igen. Nogle af havnearbejderne var så fulde, at de havde svært ved at kravle op af lasten. Forsikringen betalte for branderterne.

Vi sejlede fra Newport onsdag den 28. februar på den lange rejse til Charlotte-Amalie på de Vestindiske øer. Overfarten gik stille og roligt uden alt for meget dårligt vej, selvom vi sejlede storcirkel. Den tavse dansker mente, at det var en god løsning, selv om det var vinter på Nordatlanten. Jeg gik søvagt hele vejen, og selvstyreren blev slået fra om aftenen, så jeg kunne få lov at træne i at styre *Pasadena*. Det var spændende, tænk, lille jeg styrede det store skib. Mange år efter på en rejse til Falklands-øerne ombord på *A. E. S.* tænkte jeg på de aftener, da var det ikke så morsomt længere. Vores selvstyrer var gået i stykker, og jeg var ene mand på broen i to gange seks timer i 30 døgn. Luften blev varmere og varmere, og vi nærmede os troperne. Første gang i en anden verdensdel. Naturligvis havde jeg set film fra andre steder i verden, nu skulle jeg opleve det selv.

Vi ankom til Skt. Thomas fredag den 6. februar om morgenen kl. 6. *Pasadena* var sejlet øst om øen og så styrbord rundt om pynten ind i bugten, hvor byen ligger. En vidunderlig morgen med lette regnbyger. Kajen lå til styrbord, så bagbords anker blev kastet, kaptajnen ville være sikker på at kunne komme ud igen. Vanddybden var ikke ret stor langs kajen, jeg har en gang været på grund dér med et ØK-skib. Vi fik fortøjet, og folk myldrede ombord. Så mange sorte mennesker havde jeg ikke set før. På film, men ikke i virkeligheden. Losningen gik i gang, og vi blev ikke færdige den dag. Fint, så blev der en chance for at komme i land om aftenen. Den blev lystig sammen med messe- og kammerdrene. Op på barerne i sidegaderne til Dronningens Gade (Main Street). Det endte for første gang i mit liv med „en ordentlig kæp i øret“. Pyh, jeg kom først ombord kl. 4.30. Op igen kl. 6 og på arbejde. Jeg var sikkert ikke til ret



Motorskibet Pasadena i San Francisco. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

meget den formiddag. Inden vi sejlede lørdag den 7. februar, nåede vi at laste en masse romtønder på dækket. De måtte ikke komme ned i lasterne på grund af brandfare, sagde styrmændene. En af dem fortalte, at han engang havde set en træ-romtønde gå i stykker. Indvendigt så stavene ud som pindsvin. Forklaring: Når man skulle „stjæle“/prøvesmage indholdet, så brugte man et tyndt vridbord til at lave hul og en pind til at lukke med igen. Smart, ikke!

Vi sejlede for halv kraft ned til La Guaira i Venezuela. Byen er havn for hovedstaden Caracas. Vi ankom mandag morgen den 9. februar klokken 6, smed anker og ventede på tolderne. Endnu en oplevelse: Da folkene i de fine uniformer gik fra borde efter en times tid, bar de på kasser med sprut og cigaretter. Det kunne jeg ikke forstå. Havde de beslaglagt noget? „Næ“, sagde Jens, „det er bestikkelse“! Toldere tage imod bestikkelse så åbenlyst! Så havde jeg lært det. Der var nu ikke ret meget last ud og ind, det kan næppe have dækket omkostningerne til tolderne. Vi sejlede igen sent på eftermiddagen vestover til Curaçao, som vi ankom til næste morgen kl. 04.



Aspirantkammer om bord på motorskibet Panama. Billederne er fra 1965. (Søren Tuxen)



Ind igennem kanalen mellem Willemstadt og Emmastadt og ind i indsøen for at losse siger og skriver seks tons gods. Hovedformålet har sikkert været at bunkre billig olie. Det var et par hektiske dage. To år senere skulle jeg få meget mere med Curaçao på De Hollandske Antiller at gøre, da sejlede jeg mosquitofart med *Brigit Mærsk*.

Igen vestover mod Cristobal/Colon, SØ-passaten lige agterind, så det var en rolig sejlads. Jeg har ingen notater om ankomst til Panama-kanalen. Det eneste, jeg husker er, at vi kastede anker inden vi fik lods ind til havnen. Vi havde gods til Panama, så vi fik en nat i byen. Hvis jeg husker rigtigt, så er det en dobbeltby med Cristobal i kanalzonen og Colon i Panama-staten. Jeg nåede at komme i land sammen med drengene og fik dyppet snablen grundigt.

Til sidst vil jeg fortælle om en sag, som både Jens og jeg havde problemer med. 13. marts 1956 brød overenskomstforhandlingerne sammen, og den 19. marts udbrød der store strejker. Sømændenes Forbund var dengang ledet af socialdemokraten From Andersen. Han var presset af det kommunistiske Søfyrbødernes Forbund. From Andersen og hans bestyrelse havde fremsat forslag til en ny overenskomst, der bl.a. indeholdt et krav om at udelukke styrmandselever/aspiranter fra danske skibe. Han følte, at de tog arbejdet fra sømændene. Efter min mening var der lidt om det. Sømændene strejkede videre, efter at statsminister H.C. Hansen havde gennemført en lov indeholdende en ny overenskomst, der ikke nævnte ét ord om elevproblemet. Det endte med, at folkene fra Sømændenes Forbund efter flere måneders strejke måtte gå i arbejde igen og betale en kæmpebod. Mange sømænd var stadig bitre over 1956-strejken i 1959, og Jens og jeg kom til at mærke det. Sidste gang jeg hørte noget til aspirantmodviljen var i foråret 1961.

Jens og jeg måtte ikke komme ind i sømændenes aptering agter, og sømændene ville ikke arbejde sammen med os. Vi blev altid sat til at arbejde et stykke fra „de rigtige sømænd“ ... Det var ikke fjendskab, nok mere „hertil og ikke længere“. Det var nu til at leve med på de gode skibe, vi kunne snakke med dem. Bådsen gav os også det, vi skulle bruge fra hans malershop. På *Pasadena* blev der holdt strengt på adskillelsen de første måneder, men så tøede de op, specielt over for Jens. Måske både på grund af hans alder, men nok også fordi han skulle hjem på navigationsskole. Hvem kunne vide, måske kom de til at sejle sammen med ham i et ØK-skib om en tre-fire år. Mange af dem var jo snesejlere. På *Ayuthia* i 1960 blev tre elever (jeg var en af dem) sat til at surre teak logs der havde revet sig løs, sammen med dæksbesætningen. Det ville de ikke og „satte sig ned“. Vi blev fjernet, og logsene blev surret. Her var forklaringen nok også den, at den øverste ledelse var den dårligste, jeg har oplevet til søs!

På rejse med Malacca

Af *Henrik Steen Mortensen*

Efter påmønstring ved Orientkaj den 5. december 1965 lå vi to uger i København før afsejling den 19. december til Göteborg, hvor vi holdt jul. Herefter hed sejlplanen Oslo, Hamina i Finland med nytårsaften i 39 graders frost, tilbage til Göteborg, derefter det lange stræk gennem Kanalen, Biscayen, Gibraltar, Middelhavet og gennem Suez-kanalen samt bunkring i Aden, hvorefter vi endelig ankom til Indien den 8. februar 1966 om aftenen, hvor vi ankrede op på reden i Bombay.

Der var stort fødselsdagsgilde ude på poop'en, det var koksmaten Kim, som blev 19 år. Det var en vældig og noget uvant form for fest for mig, som indtil da ikke havde drukket noget stærkere end cola og et glas sødmælk. Vi kunne se byens lys. Men først næste dag om aftenen kom vi derind. Jeg var uhyre spændt.

Vi kom i land med en shore-båd, som sejlede frem og tilbage mellem skibene og havnen. Vi lå jo stadig ude på strømmen, og det tog hele 45 minutter at sejle ind, hvor vi blev sat af lige ved den berømte Gateway of India. Benene gyngede under mig endnu, selvom vi ikke havde haft hårdt vejr siden Biscayen. De første par minutter så vi ikke noget specielt fremmedartet, tværtimod. Den første mand der stod på kajen sagde til os (vi var ca. 10 mand) på pæredansk: „Skal vi gå op og handle tæpper?“ De der havde været med på sidste rejse, sagde, at det skulle vi, så vi kom op gennem tolden og ud til nogle taxaer som gratis kørte os hen til Tripathi & Co., et tæppefirma som vistnok havde eller havde haft en lille filial i København. Derfor kunne de tale lidt dansk. Eller også havde de lært det som de fremragende businessfolk, de jo var, idet mange danske skibe dengang anløb Bombay fast. Ud over ØK var der især mange Mærsk-både, en enkelt fra Norden, og derudover mange andre skandinaviske fra bl.a. Wilhelm Wilhelmsen, svensk ØK, Johnson Line m.fl.

Det blev ikke en taxa-tur som dem, man tager hjemme i Danmark. Først og fremmest var der jo nu i fuld skala alt det fremmedartede, men i særlig grad var der den måde, som chaufføren kørte på. Overalt var der en enorm trængsel og trafik, ikke af biler, men af gående og hestekøretøjer. Og så kørte han som en vild. Det man så i Gøg og Gokke-film og andre stumfilm om vilde køreture var vand ved siden af dette. Og det er ikke engang løgn (et stående udtryk om bord). De brugte hornet 10 gange mere end den værste italiener og endnu vildere, de kørte med 50-60 km/t gennem sådanne gader. Ustandselig kom der en inder, en hund, en ko, en to-dækker bus eller en anden taxa – de eneste biler i Bombay var ældgamle Morris/Austin/Vauxhall-taxaer – i vejen. Men han kørte bare til, og alle nåede altid lige akkurat at komme væk, men heller ikke mere. Trods det vilde



3. styrmand Poulsen, 1. styrmand Østergaard og kaptajn Borch måler solhøjden om bord på Malacca omkring 1950. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

jag var der meget, der slog i øjnene. Først og fremmest at folk sov på gaderne. Gamle, fattige indere rullet ind i en sæk, små børn på to år og alle mulige andre folk sov på fortovene. Man kan næsten ikke beskrive det voldsomme indtryk, dette gjorde på en 17-årig knægt som aldrig havde været uden for Europa. Og stanken, ja den var forfærdelig, det var ikke en bestemt stank, hver gade havde sin egen stank, og man kunne ikke lugte, hvad det var, det var indisk stank – det nærmeste man kan komme er en blanding af uvaskede mennesker, sæbe, urin og anden afføring, parfume og dieselolie.

Om aftenen vrimlede det overalt med folk på gaderne, endnu flere end om dagen, viste det sig senere. De kønneste børn jeg nogensinde har set, chokoladebrune, kulsort hår og kridhvide tænder, men med laset og beskidt tøj, eller rettere tøjstumper. Desuden uanede mængder af tiggere, handelsfolk og lignende som falbød alverdens mere eller mindre lødige varer. Man kunne ikke gå to skridt, uden at der var en flok omkring en. Nu vakte en hvid jo altid opsigt. De hvide var også de rige, tænkte en inder. Helt sikkert var det, at cirka hvert halve minut kom der en inder hen til en og spurgte: „Money change?“ De ville veksle engelske pund med indiske rupees. Man kunne få op til 30 rupees for 1 pund, så der var god business i det, hvis altså bare ikke det var strengt ulovligt. I toldlisterne om bord skulle man angive, hvor mange engelske pund man

havde med. Mange havde overskud af dem fra Aden, hvor der jo virkelig kunne gøres gode handler, især Rolex-ure var i høj kurs. Så var de oven i købet – vistnok – ægte, men formentlig stjålne, men blev alligevel leveret med fuldt certifikat og original æske.

I Bombay var alting ualmindeligt billigt. F.eks. købte jeg en dag nogle bananer. Jeg bad om for 5 rupees og gjorde store øjne, da jeg fik en hel stor klase. Jeg talte dem, da jeg kom om bord nede i Alexander Docks, der var 81 store modne stykker, så der var bananfest et par dage hos drengene på *Malacca* ... Lidt af et paradys syntes jeg, hvis blot ikke det var Indien. Jeg, der som tidligere nævnt ikke havde været syd for Po-sletten i Italien, kunne dårligt forestille mig større nød og elendighed. Fattigdom, sult, nød, død og sygdom så man hver eneste dag, og man priste sig lykkelig over at være født i Danmark. Jeg opdagede for alvor, hvor godt man havde det. Jeg tror ikke, det er noget, man kan skrive om, det skal opleves. Man har fået det fortalt, men har næppe troet på det, men jeg stod nu med en eller anden form for følelse af, at jeg aldrig mere ville kunne beklage mig og proklamerede, at alle der gik rundt og brokkede sig, bare skulle kunne se dette, så ville de være kureret og ville nok ikke spise meget til aftensmad.

Nå, nok om det, jeg var som sagt også glad for at være der, og der var da også mange dejlige og lyse sider ved Indien. Varmen var der stadig der i februar, mange gange oppe på 35-40 grader, men så skulle det altså heller ikke være varmere, så syntes jeg, at det var for slemt. Jeg var efterhånden brunere, end jeg nogensinde havde været, også da jeg var mindre. Endvidere var jeg blevet plynset, hvilket næsten alle om bord var nu. Jeg vakte også enorm opsigt i Bombay med det lange Beatles-hår, som jeg havde, hvilket i 1966 endnu var uset i Indien – det var næsten som om al trafik stoppede og gloede på mig – ligesom de gloede på Willy der var rødhåret. Der var aldrig født en rødhåret inder. Selv de hellige køer kiggede så intenst på os, at vi blev helt forskrækkede. Dog var det for intet at regne med, hvad de små indiske bondepiger på diverse „special locations“ gjorde, især i Foras Road „behind bars“, husker jeg.

Efter seks dage i Bombay afgik vi så til Colombo, som vi ankom til efter 2½ døgn i søen. Det var dejligt igen at sejle! Frisk luft og masser af plads på det åbne hav, det var en meget dejlig kontrast til det hektiske Bombay. Colombo på Ceylon (Sri Lanka) var noget helt andet end Bombay, idyllisk med palmer, aber og papegøjer. En dag var skibsklubben på udflugt til Candy, et fantastisk flot sted, hvor vi red på elefanter, badede ved en helt utrolig lækker strand i det Indiske Ocean og spiste hajfinnesuppe og barracudafileter. En aften var vi oppe på et stadion i byen og spille fodbold mod ØK's *Mombasa* og A.P. Møllers *Anna Mærsk*, som også lå her. *Mombasa* og *Malacca* var de to mest berømte danske skibe i Indien, da de i en årrække begge gik her på ØK's faste Indien-rute. Når vi sagde: „We're from Denmark“, fik vi normalt svaret: „Oh, Malacca? Mombasa?“ Vi havde om bord en matros, der hed Basse. Han var meget kendt og berømt herude. De indfødte kaldte ham „Ali Baba“, hvilket var meget rammende, da han var en lille bred fyr med veludviklet ølmave, et stort vilttert hår og fuldskæg – og med et hjerte af guld. Han og så vores mindst lige så berømte 2. mester „Kubik-Hansen“ fra Holbæk var det



Malacca i Penang. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

derfor en sand fryd at være i byen med, der åbnede sig altid nogle døre som ellers ville være lukkede.

De indfødte på Ceylon (Sri Lanka) var ikke meget bedre end inderne, de tyvstjal. De stjal bl.a. mine badebukser, men jeg fik et par nye, så vi kunne bade fra skibets gangvej i havnens hajfyldte farvand. Med lidt held kunne vi opleve giftslanger, men jeg holdt mig til gaderne, og der mødte man dem vistnok ikke, det skrev jeg i hvert fald hjem til min mor og far. Sådanne episoder elskede man jo at skrive hjem om og bedyrede, at ingen skulle være nervøse, selv om der vitterlig forekom sådanne episoder. Jeg fortalte f.eks., at vi havde haft fem brande i maskinen, men at det ikke var noget særligt, man havde ofte 10 skylleluftbrande. I Biscayen skulle vi have haft bådmanøvre, men det blev afblæst på grund af storm, osv. af samme skuffe.

Efter Colombo gik *M/S Malaccas* rejse til Madras, Calcutta, Chittagong i Østpakistan, som det hed dengang, Madras, Cochin, Calicut, Bombay (hvor vi lå i 28 døgn på grund af maskinskade samt diverse havnearbejderstrejker), Karachi, Aden, Suez, Port Said og op gennem Messina-strædet. Her lod kaptajn Lassen skibet sejle rundt om Stromboli i udbrud i den stjerneklare aprilnat, helt fantastisk, Marseille, Antwerpen, Amsterdam, Bremerhaven, gennem Kieler-kanalen til Stettin, Oslo, Göteborg og endelig hjem til Frihavnen ved Orientkaj, Pakhus 54, den 28. maj 1966.



Motorskibet Mongolia blev bygget hos B&W i 1941, men på grund af krigen kom skibet først ud at sejle i 1945. ØK solgte Mongolia i 1969, og i 1972 blev skibet ophugget. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

En dagbog efter hukommelsen 40 år efter

Af Ole Birch

Efter tre uger som hovmestermat, et fint ord for skyller, om bord på DFDS's København-Århusbåd, *C.F. Tietgen*, i november-december 1965, gik jeg sammen med en anden skyller fra *C.F. Tietgen* ind på ØK's forhyringskontor, eller hvad det hed, bag Det kgl. Teater. Vi blev skrevet op og skulle så gå og vente på en ledig båd. Jeg fik *M/S Mongolia* der skulle ud på sin tur nr. 50, og hvorpå jeg blev hyret som messedreng. Af søfartsbogen kan jeg se, at kaptajnen hed G. Jacobsen. Besætningen var på 45 mand. Af drenge i „stuen“ var vi foruden mig selv en mesterkammerdreng, en styrmandskammerdreng og en pantrydreng. Så var der jo koksmaten og på „1. sal“ var ungtjeneren, der passede

kaptajn, overstyrmand og maskinchef. Det er også muligt, at kokken og bageren holdt til deroppe. En del af dette dæk bestod i øvrigt af flere kamre med eget bad, 12 vistnok, der tidligere benyttedes af passagerer, men dem havde vi ikke nogen af.

Den 6. januar 1966 påmønstrede jeg båden ved Orientkaj i Frihavnen, og turen gik via Oskarshamn i Sverige til Kotka i Finland, ret tæt på den russiske grænse. Det var hård vinter, og der måtte assistance fra isbryder fra midten af den Botniske Bugt og over til Kotka. Jeg selv havde jo ikke noget med dæksarbejdet at gøre, men jeg kan huske matroserne der bankede is af. I Kotka var der 22 minusgrader, men da jeg på forhånd ingen viden havde om, hvor vi skulle hen ud over ud til de varme lande, så havde jeg taget tøj med ud fra dette. I byen skulle jeg jo, så jeg gik et par kilometer ind til byen og fik en kop kaffe, men tilbage til båden tog jeg en taxa. Taxachaufføren kunne ikke et ord, ud over finsk, så jeg måtte tegne et skib i duggen på forrudens inderside for at gøre ham begribeligt, at jeg ville ned til havnen.

Vi var et smut i København og så Göteborg og derefter ned gennem Biscayen i hård sø frem til Lissabon, hvor vi lå for anker næsten helt oppe ved den store bro over floden. Så vidt jeg husker, lastede vi kork. Videre gik det ind i Middelhavet der havde meget høje søer, og vi mødte en mindre fragter, hvis skrue kom fri af vandet, når den gik ned i bølgedalene. Søerne var så kraftige, at der kom skumsprøjt fra *Mongolia's* stævn op over overbygningen og ned på agterdækket. Jeg fik forvildet mig op på brovingen en dag, og selv herfra var bølgetoppene oppe over mig. Det virkede noget overvældende på en ude fra bondelandet. Båden var jo M-typen med tre luger for og to agter og stor overbygning midtskibs. Agter boede matroserne og måske også maskinfolkene, det husker jeg ikke. Som messedreng havde jeg ikke meget at gøre agter, hvor jeg vist på intet tidspunkt var indendørs. På en ØK-båd var de forskellige arbejdsgrene meget adskilte.

På turen havde jeg medbragt min B&O transistorradio, som jeg havde stående i det åbne koøje for at fange nogle signaler. Det medførte, at den i bølgegangen faldt ud på dækket og skiltes ad, men den kunne da laves og kom til at fungere igen. Radioen blev i øvrigt forud for hvert anløb registreret på en stor seddel, hvor vi til oplysning for det lokale toldvæsen skulle angive alt, hvad vi havde af værdi, vistnok også armbåndsurre, men jeg havde så heller ikke andet af værdi.

Vi lagde kortvarigt til kaj i Port Said, hvorefter det gik ind i Suez-kanalen, hvor der kom nogle arabiske handlende om bord og var der hele tiden under turen i kanalen. Jeg mener, at en af dem blev kaldt Moses og var kendt af enhver sømand. Jeg købte en kikkert for en pris, der formentlig var det dobbelte af det, jeg burde have givet. Jeg har den endnu, så kvaliteten fejler ikke noget. I Aden bunkrede vi, men der var ingen landlov på grund af politisk uro og skyderier. Det var nok de lokale der forsøgte at smide englænderne ud.

Under sejladserne i det Indiske Ocean så jeg mange flyvefisk og delfiner, der boltrede sig lige foran stævnen. Oceanet var fuldstændig blankt som et spejl. Videre sejlede vi til Karachi i Vestpakistan, som det hed dengang. Her lå vi i 10 dage, og en lokal kuli blev

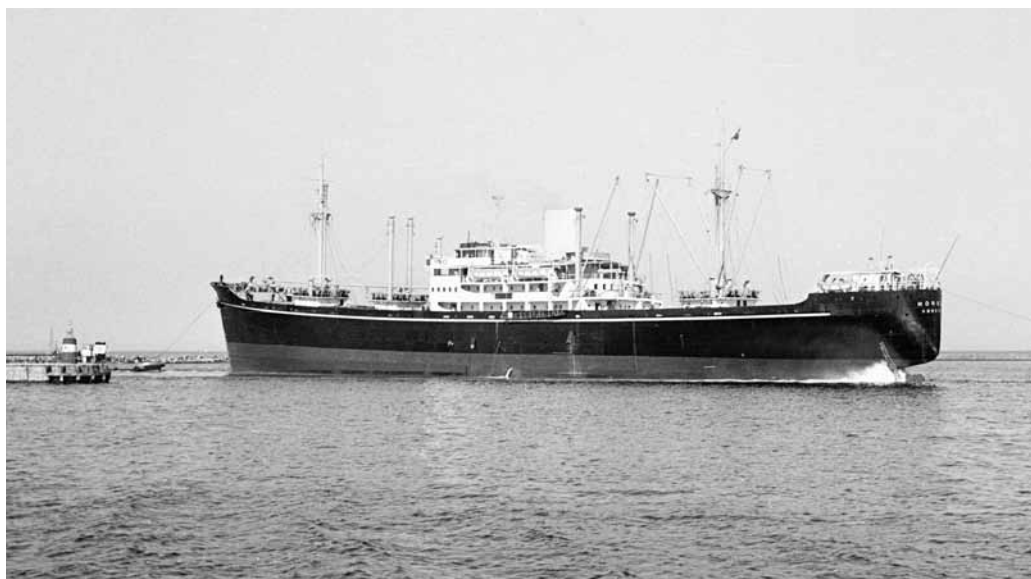
dræbt under arbejdet. Jeg tror nok, at han blev klemt ihjel mellem to togvogne på kajen. Selv om det at være messedreng var et arbejde fra tidlig morgen til hen på aftenen, var der da af og til tid til at gå i land ud på aftenen. Det var ikke værtshuse og lignende, jeg kom meget på, højst for en enkelt øl, men en biograftur blev det da til. Der var en noget anderledes atmosfære end i biograferne hjemme, bl.a. var rygning tilladt, og der var en værre leben under filmen. På vejen hjem blev vi fulgt på kort afstand af lokale unge, og officererne havde sagt, at vi skulle passe på, idet vores hvide nylon skjorter var i høj kurs, så vi skulle ikke gå alene.

I Karachi blev jeg 18 år og „fejrede“ det ved at gå i en svømmehal, hvor jeg åbenbart pådrog mig et eller andet. Næste morgen, da jeg skulle op kl. 6, var jeg meget syg, men blev beordret op og passe mit arbejde. Dagen efter havde jeg ingen erindring om, hvad jeg havde foretaget mig denne dag, så jeg har nok haft høj feber. Vi skulle jo tage de store malariapiller, men jeg kunne ikke synke dem, så jeg knuste dem og blandede dem med vand, hvilket jeg også gjorde med salttabletter. Dette smagte forfærdeligt, så trikkeren, tror jeg det var, lærte mig at synke pillerne. Jeg lærte at sluge en flødekaramel, og da den var større end malariapillen, var det ingen sag også at få den ned.

Mit arbejde bestod i at servicere syv officerer og fire maskinassistenter, og mit pantry lå mellem deres to messer. De var såmænd meget flinke alle sammen. Officererne var 2. og 3. styrmand, 1., 2. og 3. mester, trikkeren og gnisten. 2. mesteren havde vagten i maskinen frem til kl. 18, og hver gang han kom ind i messen, var hans første ord: „Velbekomme, alle I røvhuller, og gid I må kvæles i det!“ Jeg kan ikke huske deres navne, men sådan en som mig var jo heller ikke på fornavn med dem. Trikkeren havde på ingen måde officersmanerer. En dag stod han og tørrede service af ude i mit pantry, men han fik af en anden officer at vide, at det gjorde en officer i ØK ikke. Der skulle jo være orden i tingene, og jeg husker hovmesteren med hvid stofhandske køre fingeren oven på vægpanelerne i messen for at se, om der var gjort ordentligt rent. Jeg tror nok, jeg fik et enkelt løftet øjenbryn i den anledning. En af officererne havde den fine manér, at selv om der var masser af andet pålæg, skulle han absolut have noget der ikke var mere af på bordet. Så måtte jeg ud i byssen og få fat i koksmaten, og sammen gik vi ned i kølerummet og skar et par skiver af den ønskede slags.

Vi spillede en foldboldkamp i Karachi mod en anden ØK-båd, jeg tror, det var *Basra*. Det var en jordbane med masser af ujævnheder.

Fra Karachi sejlede vi mellem Indien og Ceylon til Chalna lidt oppe ad en flod i Østpakistan. Vi lå på strømmen og lastede eller lossede i pramme. Her var der heller ingen landlov på grund af politisk uro. Efterfølgende løsrev landet sig fra Vestpakistan med Indiens hjælp og blev til Bangladesh, så uroen var nok en del af dette. Her handlede vi med lokale, der kom ud i små både. En pakke cigaretter for tre kokosnødder som vi bl.a. brugte som fodbolde på dækket. Vi kastede cigaretterne ned i deres små både, og de kastede nødderne op, så vi kunne gribe dem. Apropos cigaretter kunne jeg som messedreng ikke købe så mange jeg ville på båden, og øl kunne jeg slet ikke købe.



Motorskibet Mongolia ved Langelinje i København. (Niels Krebs/arkiv Nautilus Forlag)

Hovmesteren var en streng mand. Begrænsningen medførte, at jeg måtte købe lokale cigaretter, og det var ofte noget værre hø. Jeg købte i øvrigt en stor cigar med hjem til min far, man var vel en gavmild søn. Den havde desværre en så ringe kvalitet, at den sendte gnister på hans skjorte, og det var jo ikke så godt.

Så sejlede vi ned til Rangoon i Burma og lå også her i 10 dage. Herfra husker jeg flere oplevelser. En enkel kedelig var, at mit fotografiapparat blev stjålet fra mit kammer som jeg delte med mesterkammerdrengen. Køøjet stod åbent, men der var isat en ramme med myggenet. Den blev trykket ind i kammeret, og en ukendt person kom ind og tog apparatet, hvilket var meget uheldigt, da der var en film i med optagelser fra den store guldpagode i Rangoon. Besøget i den var en meget speciel oplevelse, da jeg aldrig tidligere havde været i sådan en, hvor skoene skulle stilles på trappen, og fliserne i pagodens gader var så varme på grund af solen, at jeg nærmest måtte løbe fra skygge til skygge for ikke at brænde fodsålerne.

Om aftenen gik vi gennem gaten og hen på en restaurant ved navn Raketten. Uden for restauranten stod hver aften en lille pige der hver gang fik penge til en is. Restaurantens midte havde højt til loftet, og på 1. sal var der en form for galleri hele vejen rundt, så man kunne sidde og se ned på dansegulvet. Der var et orkester som vi den første aften bad om at spille „Never on Sunday“, og de følgende aftener spillede orkesteret denne melodi, når vi ankom. Jeg husker også de helt åbne forretninger langs gaderne, bl.a. slagterforretninger, hvor kødet hang helt ubeskyttet mod fluer og andet kryb.

Når vi gik hjem om aftenen, var det en sport at træde på og knuse så mange af de allestedsværende kæmpekakerlakker som muligt. Også i Rangoon lå vi på strømmen midt i floden, og færdslen mellem skib og land foregik bl.a. med små lokale robåde, hvor skipperen stod bag i båden med front mod sejlretningen og roede ved at skubbe nogle lange årer. Det havde jeg aldrig set før. På grund af den stærke strøm roedes båden langs kajen mod strømmen langt forbi *Mongolia*, hvorefter den svingede ud i strømmen og derefter nærmest drev ned til skibet.

Fra Burma sejlede vi til Colombo på Ceylon, og også her lå vi ikke til kaj. En dag, da en anden af drengene og jeg stod på havnen og ventede på taxabåden ud til skibet, og hvor denne var noget forsinket, kom den anden med nogle svære sømandseder. I det samme lød der en stemme bag os: „Så, så, unge mand, hvad er det for et sprog!“ Det var en pæn, ældre, dansk dame der stod og ventede på at komme ud til et krydstogtskib ved navn *Amsterdam* eller *Rotterdam*. Lidt opdragelse langt fra hjemmet. Her så jeg også en slangetæmmer med sin slange i fletkurven.

Næste stop var Port Sudan i Sudan, som jeg husker som en by med jordveje og uden gadebelysning og oplyste forretninger. Sådan opfattede jeg i al fald havneområdet, men jeg tror egentlig ikke, at jeg var i land.

Videre gik det op gennem Suez-kanalen og Middelhavet, hvor radioen igen kunne fange noget vestlig musik på Radio Caroline. Bl.a. tænker jeg på turen, når jeg hører „Monday, monday“ med Mamas and Pappas og „You don't have to say you love me“ med Dusty Springfield, da de blev spillet ofte.

Derefter op gennem Biscayen til Boulogne, som ikke har efterladt noget på minde, og videre til Antwerpen, hvortil man jo kommer gennem Holland.

Så til Rotterdam, der var den største havn, jeg havde set. Derfra husker jeg besøget på et pænt værtshus, men nok mest fordi jeg fik et visitkort med billede, og derfor har kunnet opfriske indtrykket. Endvidere købte jeg et ur af en mand på kajen. Uret smed jeg først ud for få år siden, hvilket dog ikke skyldtes, at det nu ikke gik mere, for det holdt det op med efter et par måneder. Hvad kunne man ellers forvente. Derfra gik det videre til Hamburg, og jeg kan ikke huske, om vi igen var i Göteborg, men vi gik så ned gennem Storebælt til Orehoved, hvor vi lagde til ved det ØK-ejede savværk. Mens vi lå i Orehoved, havde jeg og en af de andre drenge et venskabeligt slagsmål på dækket, da vi måske på falderebet skulle have afgjort et eller andet.

Sidste stræk gik til København via Storebælt, idet vi ikke kunne gå under Storstrømsbroen. Vi lagde til ved Orientkaj den 15. maj 1966. Jeg fik udbetalt min resterende hyre, og hver af de syv officerer gav en tier i drikkepenge, og de havde klippet et stykke af et søkort og klistret et portræt af dem selv og mig på bagsiden. Det er også muligt, at de fire maskinassistenter gav drikkepenge, det kan jeg ikke huske.

Det var jo ikke sådan, at hyren blev udbetalt hver den 1. eller sådan. Før hvert anløb gik turen op til gnisten og så hældte man vand ud af ørerne for at få hevet nogle lokale penge ud af ham. Det var vist lige før, han skulle have at vide, hvad pengene skulle

bruges til. En del af hans job gik måske ud på at holde så mange penge som muligt i skibskisten og ikke bare give knægten, hvad han bad om, eller måske søgte han at sikre knægten mod at bruge det hele undervejs. Det var jo en nobel tanke, men som det senere viste sig, havde han ikke held med det. Af afregningsbogen fremgår det, at jeg begyndte med en månedsløn på 403 kr. og sluttede med 421 kr. Rangoon var det sted, hvor jeg hævdede flest penge, nemlig i alt 80 kr. Af bogen ses tillige, at jeg havde en månedlig „vinregning“ på ca. 100 kr., hvilket vil sige for sodavand og cigaretter, og derudover var der porto (gnisten sørgede for afsendelse af breve), et telegram til min fars fødselsdag via Lyngby Radio, månedlig ATP på 7,20 kr., og sømandsskat på 100 kr. månedligt. Sidstnævnte dog holdt uden for regnskabet, da kildeskatten jo på dette tidspunkt var indført for søens folk. Da jeg afmønstrede, havde jeg brugt 1 kr. og 12 øre mere, end jeg havde tjent, men det var så heldigt, at jeg fik udbetalt fridagsgodtgørelse for 19 dage på 443,30 kr. og weekendgodtgørelse for 4,3 dage på 97,50 kr., med fra borde havde jeg så 539,68 kr. at gøre godt med plus drikkepengene fra officererne.

Et år senere kom jeg i søværnet og sejlede i tre år fra 1967 til 1970 med minelæggeren *Fyen*. Siden da har jeg været ansat andetsteds i statens tjeneste. Hermed slutter så historien om drengen der gik fra at passe 35 malkekøer og flere grise til at servicere officerer om bord på en båd tilhørende det agtværdige rederi ØK. Dette uden nogen form for sammenligning i øvrigt, men ganske enkelt de faktiske omstændigheder.

Sådan var det

Af Nils Müller

Hvordan kom man ud at sejle? Ja, man kunne begynde med at spekulere over, hvor man helst ville hen, det skulle jo gerne være lidt mere spændende end København-Malmö, så det endte med, at jeg mødte op på ØK's maskininspektion på Orientkaj i Frihavnen, for Østen måtte være sagen. Efter at have ventet vel 1½ time, kom jeg til at tale med „Faber“. Ham skulle jeg komme til at høre meget mere om. Jeg fremførte mit ærinde. Var det muligt at mønstre ud som maskinassistent i ØK? Jeg havde selvfølgelig alle papirer, svendebrev, etc. med. Han så længe på mig, og så sagde han til sidst „Måske“. Efter endnu en lang pause, kom det så: „Kom igen, når du har en søfartsbog“. Jeg spurgte så høfligt om, hvorvidt han kunne oplyse mig om, hvor man kunne få sådan en. „Helsingør ligger den vej“, svarede han, imens han pegede ud ad vinduet, og så var den samtale slut.

Så måtte man i gang. Jeg endte på et kontor i Kronprinsessegade blot for at erfare, at man godt kunne få en søfartsbog, men ikke uden at man havde en hyre. Det virkede lidt åndssvagt, men det sagde reglerne, så jeg måtte tilbage til Faber. Han vidste jo udmærket godt, at det var sådan, han skulle bare køre lidt slædetur med en. Nå, men det lykkedes naturligvis, og jeg fik hyre.

Nordic Heron

Det var så *Nordic Heron*, jeg først kom ud med. Det var en dampturbinetanker. Vi var vel 8-10 mand som skulle påmønstre i Wilhelmshaven i Tyskland. Jeg husker, hvordan vi blev modtaget af chiefen og 1. mester, som jeg mener hed Sloth. Vi blev arbejdsmæssigt fordelt. Der skulle være to „pumpemænd“ på dækket, mens resten skulle være i maskinen. Vi fik vagtplaner og anvist vores lukaf. Efter en kort orientering om løn og arbejdslist, sikkerhedsøvelser og besked om, hvilken mester vi skulle dele vagt med, hvis man ikke var blevet „dagmand“ – det blev jeg for øvrigt – så var der frit slag indtil vi lettede næste morgen.

Hold kæft, nu var man rigtig sømand! Ja, go'morn. Vi sejlede den følgende morgen, og da vi skulle ned og „skaffe“, altså spise morgenmad, satte vi fire nye os ved et ledigt fire-mands bord i officersmessen. Vi var officerer, laveste rang, men alligevel i hvert fald.

Som sagt, vi var nye, og vi gik ombord i buffeten. Den var såmænd ikke overvældende, men der var, hvad der skulle være, bl.a. cornflakes, det tog vi en go' portion af, mælk



Turbinetankeren Nordic Heron. (Arkiv Nautilus Forlag)

på og så i gang. Vi hæftede os ikke ved, at „de gamle“, som også havde taget cornflakes, ikke havde så travlt. Da vi næsten var færdige, opdagede vi, at de ligesom skummede et eller andet af mælken. En af os gik derover og spurgte, hvad de lavede. „Nå, det er såmænd kun melbakker, små insekter, vi så godt, at I fik dem med, men det er jer vel undt ...“ Det er jo sådanne ting, man bare griner af bagefter, det hører med.

Vi skulle til Golfen, og det gik dernedad. Jeg noterede forskellige landkendinger, f.eks. Kap Finisterre på Portugals kyst, Gibraltar, osv. Vi kom derefter til Port Said og skulle igennem Suez-kanalen. Man blev anvist en ankerbøje og ventede så på, at der kunne dannes en konvoj på ca. 10 skibe, som så gik igennem sammen. Der var tvungen lodspligt, og lodsens forlod os, da vi nåede Suez. Gennemsejlingen tog med ventetiden i den store sø, hvor man afventede den modgående konvoj, ca. 12 timer.

Vi blev så sat fri, og så begyndte kapløbet, styrmænd er også legebørn. *Nordic Heron* var på det tidspunkt et af de hurtigste tankskibe med en topfart på 20 knob, og det var en evig sport skibene imellem at komme først igennem det Røde Hav, så vi måtte passe på ikke at give broen alt, hvad vi havde af damp fra starten. Hvis det var 2. styrmand der var på broen, var den helt gal. Han ringede hver halve time og ville „lige“ have en halv knob mere, det vidste vi.

Da vi var vel ude af det Røde Hav, var den første, næsten faste station Aden i Sydyemen på den arabiske halvøys sydøstkyst. Det var på det tidspunkt en engelsk kronkoloni



Nordica Heron ankommer til Durban i Sydafrika 2. august 1963. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

og derfor told- og afgiftsfri i alle henseender. Alt var til salg, og det benyttede man sig flittigt af. Vi lå der altid ca. et døgn og modtog post samt evt. supplerende proviant og andre fornødenheder.

Fra Aden gik det sædvanligvis til Golfen. Der var tre raffinaderier som var mest besøgt, Mina Ahlamadi i Kuwait samt Kharg Island og Basra i det nuværende Irak. Det hændte dog, at vi også anløb Bahrain og Oman. Golfen blev rettelig kaldt „verdens røvhul“, for temperaturen var sjældent under 40 grader, og der var altid vindstille – og så uden solcreme.

Vi var der jo for at laste olie, og den første last husker jeg altid. Skibet skulle jo have tankene fyldt i en bestemt orden på grund af balancen i skibet. Alle der var på dækket under last, havde *intet* på eller omkring sig af jern på grund af gnistfaren. Jeg så de koncentrerede gasstråler som stod op af trykudligningshullerne, sådan et havde hver tank. Så der var absolut ikke noget at sige til det. Hvis man stak hånden ind i sådan en stråle gas, blev man faktisk våd, og det lugtede i flere dage.

Vi kom vidt omkring. Rækkefølgen af rejserne kan jeg ikke give, men jeg kan nævne de fleste steder, vi var med *Nordica Heron*. Udover Golfen var det: Durban i Sydafrika, Shihkuhu i Japan, Maracaibo og Rio de Janeiro i Sydamerika, Singapore, London, Rotterdam, Antwerpen, Mersin i Tyrkiet, Bombay i Indien, Newcastle og Kalundborg. Eksempelvis gik vi fra Golfen mod Durban i Sydafrika for „ordre“, som det hed, når destinationen ikke var sikker. Det var den sjældent, man må huske på, at en last olie kunne blive solgt flere gange, før den blev endeligt losset, så vi vidste aldrig præcis, hvor vi ankom til, ikke engang skipper.

Men det blev Durban, og på vej derved gik vi igennem en ækvatorialstorm med søen lige ret imod. Det er det værste for en tanker, for man kunne risikere at komme til at ride på to bølger, det er meget hårdt ved skroget. Det skete lige præcis, og det resulterede i, at den revne i trykskroget som blev svejset, hver gang skibet var i dok, revnede med et knald. Det var lige ud for 3. mesters lukaf, han kom godt nok ud i en fart. Han fandt hurtigt ud af, at det ikke betød det store, men der var go' sø.

Det var lige i den periode, at apartheid blev indført i Sydafrika. Det kunne tydeligt ses i bybilledet, „White only“ og „Black only“ butikker, busser, tog, ja faktisk alle offentlige steder, det var kedeligt at se. Nå, men det var raffinaderiets første besøg, og vi ankom med alle signalflag hejst. De var slet ikke i stand til at modtage olien i løbet af de par døgn, som var sædvanlig lossetid. Der ville gå mindst en uge, så dagmændene, som jeg jo var en af, havde rigelig tid til byture. Det var vel middag på den første tur i byen, og vi var tre gutter som tog en tur igennem hovedgaden, da der kom en gående imod os, som virkede bekendt. Det kunne ikke passe, vi var jo i Sydafrika, men jeg vendte mig alligevel om. Det var en skolekammerat, der var udsendt af et engelsk tæppefirma og skulle en tur op igennem landet med sin Land Rover. Han spurgte, om jeg ville med. Turen ville vare tre dage. Jeg måtte have fat i chiefen og forelægge det. Jeg fik grønt lys, hvis jeg kunne få dækket mit arbejde. Det kunne jeg og fik en fantastisk tur op igennem zululandet, hvor vi sov i „craal“, små landsbyer.

Fra Durban gik det tilbage til Golfen efter et nyt læs, og så var det Taiwan for ordre. Det endte med at blive Japan. Vi kom ud af Golfen og satte kursen østover, og jeg mener, at det var på denne tur, at vi i det Indiske Ocean påsejlede en hval. Det gav pludselig et stort ryk i skibet, og vi kunne se, at havet omkring stævnen blev mere og mere rødt, og at det var en stor hval. Om det var en blåhval eller en kaskelothval, kunne vi ikke konstatere, men vi kunne tydeligt mærke det. *Nordic Heron* havde en dødvægt på 35.500 ton, så den har været stor. Vi kunne se, at der kom andre til, hajer eller måske spækhuggere, men der blev forholdsvis hurtigt ro, og vi sejlede videre. Vi rundede Ceylon sydover og kom, for mit vedkommende for første gang, ind i Malacca-strædet imellem Sumatra og Malaysia (dengang Malaya). Det var så ikke den eneste gang, skulle det vise sig.

Malacca-strædet var noget helt særligt, i regntiden kunne man lugte junglen og næsten også, hvad de havde på menuen i de små byer inde på land. At sidde på dækket og bare fornemme og nyde det var bare ubeskriveligt skønt.

Vi fortsatte mod Formosa (nu Taiwan) op igennem det Sydkinesiske Hav, og der bestemte skipper sig for at gå igennem Formosa-strædet. Det var ikke helt efter bogen, men kortere. En del af strædet var kinesisk territorialfarvand, så opdaterede søkort var helt sikkert et plus. Den formiddag så vi pludselig en grøn jager. Det var en kineser i en MIG 15. Han gik så lavt ned over os, at vi vitterligt kunne se piloten, han gentog sine dyk et par gange og forsvandt så igen. Knap var han væk, før tre Super Sabre jagere dukkede op. De var vel lettet fra Formosa og skulle lige se, om alt var vel, de forlod os

med kip med vingerne. Der blev passet på, men jeg gad vide, om skipper fik tak for det.

Vi kom så til Japan. Havnen hed Matsuyama og var ganske lille. Vi lå på strømmen og kunne ikke komme ind på plads, det kom vi dog i løbet af dagen. Vi var der i fire døgn, og på den tid nåede jeg at konstatere, at det virkelig var en lille by. Jeg fik købt tre kimonoer i silke. Jeg kom hjem til den lille dame, som solgte mig kimonoerne. Hun boede hos sine forældre. Jeg satte skoene, før jeg gik ind. Jeg fik oplevet et japansk hjem, hvor jeg sad på gulvet og spiste med pinde. Jeg må indrømme, at jeg også nåede at overnatte. Japanernes forhold til en så hurtig fremfærd var endog særdeles afslappet.

Nå, men efter nogen slingersejls blev det Venezuela, Maracaibo-bugten, og hvad så man så lige pludselig? En lokal tanker med et stykke kørebane på dækket, han havde påsejlet motorvejsbroen over bugten. Vi fik oplyst, at mange biler var kørt direkte ud i vandet. Hvor mange der omkom, ved jeg ikke, men jeg er glad for, at kokken var ivrig fotograf, ellers kunne jeg ikke bevise det.

Byen er der ikke noget særligt at berette om, den var fattig og møgbeskidt, så vi fik læs og satte kursen mod Europa. Det kunne være London, Rotterdam eller Antwerpen, som var målet, men lad os sige London. Vi skulle jo op ad Themsen, og da var det en ærtesuppe af tåge, men frem kom vi selvfølgelig.

Vi lagde af mod Gibraltar for ordre, men endte for anden gang i Venezuela. Først måtte vi gå ind til Tenerife for at bunkre. Det tog et døgn. Næste dag fik gnisten en heftig vejrudsigt. En orkan som havde fået navnet Flora, ville krydse vores kurs fra Mellemamerika. De har jo den slags derovre. Sådan var det. Den var beregnet til at ville vare ca. tre døgn, og vi gjorde klar. Fysisk kontakt mellem midt- og agterskibet ville være afskåret under orkanen, sådan at forstå at vi måtte blive, hvor vi var. Vi måtte jo have noget proviant, så vi kunne klare os. Det gik også fint, men jeg skal da lige love for, at der blev gang i den. Jeg har på smalfilm fotograferet ud af mit køje frem mod midtskibs. Bølgerne var på 20-25 meter, for det var vel højden på skibet fra vandlinje til åben bro. Bølgerne var uden skum, så det var rene varer. Det varede som forudsagt tre døgn, så det var godt, at der var slingregrej på bordene og i køjerne. Når man er midt i sådan noget, strejfer det en, hvor lille man egentlig er.

Om dagen kunne der være flyvefisk som landede på dækket. De kunne vel svæve ca. 15 meter. Når vi var bare 100 km fra land, dukkede albatrosserne op. Flotte fugle, men de kunne ikke lette uden at kaste sig ud fra noget. For resten sagde man, at i alle albatrosser boede der en gammel hollandsk skipper, så man skulle behandle dem ordentligt. Vi kunne også se delfiner krydse i leg foran boven, og om natten kunne vandet være helt selvlysende, det var et bestemt plankton som lyste svagt grønt ved bevægelse. Det ejendommelige fænomen hedder morild og var flot at se. Vi havde også en lille pool med havvand, dér kunne vi også få planktonet til at lyse ved at bevæge os.

Et evigt problem var køleskabet i officersmessen, hvis bajere var nu hvis, der blev lavet mange mærker, opfindsomme låse og andet, men bajerne var sgu ligeglade, de forsvandt bare.

Esso-tanker efter påsejling af motorvejsbro i Venezuela. (Niels Müller)



Chiefen, jeg mener, at han blev kaldt „Den Røde“, havde af og til sin kone med. Hun så godt ud, og hun vidste det. Hun gik gerne tur i minishorts og en helt igennem „ligemeget bh“. Når hun gik på løbebroen, kunne hun pludselig vende sig om, hun vidste jo godt, at vi lurede – ondt gjort.

Noget af det bedste, når man var dagmand, var at nyde solnedgangen fra poop'en. At sidde og sludre og nyde en pilsner, som havde overlevet køleskabet, var ubetaleligt, men det skulle ØK vel ikke høre.

Vi var 12 forskellige nationaliteter og i alt 68 mand, men det gik fint, bortset fra vores „pudseklude“. Det var arabere, der som regel var påmønstret i Port Said og lovet job i maskinen. Når vi var kommet til havs, blev de „kammerdrengene“, deraf navnet pudseklude. De fandt sig i det, hvad skulle de ellers også gøre. Det var også meget sjovt at gå rundt og purre, det var ikke altid, at de var oppe, specielt ikke de arabere som havde fået job i maskinen. Vi brugte et yderst effektivt middel, man tog simpelt hen mandens arm og lagde den ud over køjekanten og trykkede lidt, så stod de selv op, helt automatisk og det uanset hvor godt de sov.

Vi besøgte også Cairo og pyramiderne, af sted fra Port Said og om bord igen i Suez. Det var en fin tur, og chiefen var med.

Når vi lå i Port Said og ventede, kom der altid et hav af handlende med marokkopuder, kamelsadler og alt muligt. En af dem havde solgt 10 meter sølvbrokade til vores messedreng på 15 år, det skulle hans mor have. Der var sølv i tre meter og så brokade for resten af pengene. Det kunne vi ikke lide, så de røg over bord med sadler, puder og brokader og hele baduljen. Der blev lidt tumult i byen om aftenen ...

Når vi skulle vaske, foregik det med et steamrør, simpelthen et rør med en hane, hvor man hængte sin spand, så røret var nede i vandet. Så lukkede man op for dampen, der var overhedet kraftdamp fra kedlerne. Det duede bare ikke til plasticspande

og nylon skjorter, der blev kun hanken og knapperne tilbage. Vi satte også arbejdstøj i blød med kaustisk soda; da det havde stået i ca. otte dage røg det ud over siden, spild af soda og arbejdstøj.

Det blev jo også jul og nytår, og så havde gnisten travlt med at modtage og aflevere telegrammer hjemmefra. Der kunne sendes hilsener over Lyngby Radio, som jo dækkede hele jorden på kortbølge. Vi havde også en stor kortbølgeradio i officersmessen, og der gik Danmarks Radio fint igennem. Vi fik skam også julegaver. De kom fra mange forskellige foreninger, f.eks. sømandskirken, hvor den norske var helt suveræn. De havde jo også en stor handelsflåde. Min julegave et år var et stort solidt strikket halstørklæde. Vi holdt jul i Golfen, men det kunne selvfølgelig bruges senere. Der var afsenderadresse på, og jeg sendte selvfølgelig en tak tilbage. Det var en dame i Gilleleje, som havde sendt det som gave til „En sømand i det fjerne“. Skal vi lige ha' en kleenex frem til øjenkrogen? Tanken var fin nok.

Når jeg lige har nævnt sømandskirken, skal det også med, at vi havde et 16 mm tonefilmanlæg. Det havde høkeren ansvar for, og i de fleste havne fik man så sin film byttet, så mellem hvert anløb havde vi mindst én film, der så blev vist nogle gange.

Man siger, at alle mennesker kan huske, hvor de var, og hvad de lavede den dag, da verden fik at vide, at Kennedy var blevet skudt i Dallas. Det kan jeg også. Jeg var i maskinen og var ved at skrabe et nyt leje til en af de store kompressorer, da 2. mester „Ferdinand“ kom farende og råbte: „Kennedy er blevet skudt, Kennedy er blevet skudt“. Jeg husker, at jeg udbrød: „Hvor henne?“ „Et eller andet sted“, svarede han, og så var han væk igen. Samme Ferdinand blev afløst af en ny 2. mester, og i den forbindelse blev jeg sat på vagt sammen med ham. Vi fik 8-12 vagten. Han hed Bent – en skidefink fyr, han skulle bare have sin damptid. For resten husker jeg, at en hel flaske spiritus kostede 8 kr. og en stang Pall Mall var vel oppe i en 10'er. Overarbejde blev betalt med 7,80 kr. i timen.

Vores „kammerhygge“ var også noget, jeg husker. Det foregik spontant og på skift. Vores gang hed jo meget naturligt „assistentgangen“. Vi fik pudsekluden til at hente lidt godt fra kabyssen, og så lidt musik på. Jeg havde en Trans Arena transistorradio og en stor Grundig TK46 spolebåndoptager, der for øvrigt var købt i Aden for næsten ingen penge.

Nå, men vi fik igen ordre og havnede i Kalundborg, de ville godt have vores olie. Min far og Lene kom og besøgte mig. Han fik en rundvisning i maskinen, og vi snakkede faktisk godt, så det var udmærket. Jeg tror for øvrigt, at det besøg fik betydning for resten af mit liv.

Der skulle jo provianteres til et år med diverse, dog ikke ferskvarer. Jeg kan til behagelig orientering oplyse, at vi fik mange pilsnere om bord. *Nordic Heron* forlod Kalundborg og gik til Newcastle upon Tyne i Nordengland. Der var blevet plads hos Smidt's Docks, det var værftet som skulle lave det årlige eftersyn. Jeg havde fået orlov i nogle dage og var hjemme, men returnerede hurtigt via Esbjerg-Harwich og med „The Flying

Jul 1963.

Kære Sømand i det fjern!

Som Medlem af Gildet
Kvindesykret, skal jeg paa Christmas
og nye Øjere, ønske Dem en god
Jul, hvad enten det bliver paa
Skibet eller paa Land, - og De
paa Skibet, har I Sømand vil altid
lidt Tid til lidt Julhygge, naar
bare man har det rette Guld og
lidt "Hiltepaasømt" saa skal
den sømand ikke saa meget til
Men De kan bruge Lækkers
Smakke, den er jo ikke mere
som en Monier, naar i mod - I.

Folket har jo store Lønninger
alt ved vi jo alt om, men den er
blot mere, som en lille Julhygge
fra Hjemlandet og fra Fjærdens
vi er nogle Tænder, der samles en Aften
om Ugen, og faar bider Haandarbejder
der sælges ved Børsen i Højheds-
huset her, til Fordel for Gildet
Sømandsmission, og fordelt til
Sømandshjem, rundt omkring, og til
Sømandskuber. m.m.

Vi har i Sommer haft meget Glæde af
Motorsjeren "Agnethe" af Sønderborg -
ved at have haft Forbindelse til
Kuller og Højancer, 3 Lure daglig -
kanad De have lyst til svar mig
med et Par Ord, er det jo altid ønsket
at høre, hvem der har modtaget Lækkers
Kære Christianus venty Hilsen
Hovedgaden 9 Gildet Danmark!

Scotsman“ fra London til Newcastle. Det var et damplokomotiv der kunne noget.

Det værft var uden lige den største rodebutik, man kunne forestille sig. Der var passage på nogle smalle gader mellem dynger af skrot og affald, kors bevares. Hvorfor man skulle spille 14 dage dér kunne bagefter virke omsonst. Alt skulle repareres og efterspændes, da vi stak til søs igen, dampen fes ud alle steder, vi var ikke fans af englændere dengang.

Vi havde nogle sjove dage alligevel. Jeg kan nævne Radio Bar, et sted med fuld fart på, så meget at Bobby'erne ofte kom der, ikke for at slukke tørsten, næ, under en gang tumult oplevede jeg faktisk at tyngdeloven blev ophævet. Det var ganske nyt for mig, indtil jeg opdagede, at det var en to meter Bobby der havde inddraget min jordforbindelse. Han smed mig simpelt hen væk, sådan rigtigt ud på gaden i regnvejrr ... Jeg var ikke den første, kunne jeg se. Vi gik så ned og fik noget fish and chips, det var mere roligt, fisken var godt og vel død, kunne jeg lugte. Der var gang i byen om aftenen og natten, det var lige på det tidspunkt, at „Dave Clark Five“ var på toppen. Beatles og Stones stak næsen frem, så hysteriet trivedes flot, jo, det var festligt. Der var også en aften, hvor en af gutterne ikke kunne holde sig fra „Guinness“, det sorte stads. Han havde drukket tre, inden vi skulle i byen. Lige så mange gange måtte han pludselig stoppe op, vende rundt og spæne tilbage, det var noget med rynkebåndet. Tredje gang opgav han, han skulle vist have vasket noget tøj, så vi gik uden ham.

På besøg i maskinrummet

Og nu vil jeg så invitere jer en tur ned i maskinen. Det var jo et dampskib, så maskinrummet og kedelpladsen var vel på størrelse med en halv fodboldbane. Der var to damp-turbiner: Fremturbinen som havde 14.700 hk, og bakturbinen som havde 11.000 hk. Der skulle bruges noget damp. Det var overhedet kraftdamp på ca. 1.400 grader. Til at styre turbinerne var der på manøvrepladsen to store håndhjul, vel 1 meter i diameter hver, som regulerede trykket. Desuden var der en maskintelegraf og omdrejningstæller til skruen, samt alle øvrige målere og manometre til maskinens drift.

Jeg fik som fast vagt ansvaret som manørevagt. Når vi havde havne- eller tågemanøvre, så var det manørevagten som udførte ordrer fra broen via maskintelegrafen. Vi havde på en tågesejls en såkaldt „forceret bakkommando“. Det hændte, at telegrafen to gange i rap kom ned på fuld bak, og så mente de det deroppe.

I sådanne situationer var chiefen ved turbinelysmaskinerne, 1. mester på kedelpladsen og 2. mester overordnet rundt omkring. Det allervigtigste var ikke at bruge mere kraftdamp, end at lysmaskinerne kunne køre. Det var samme forsyning, og når fyrbøderen fulgte med og brugte de rigtige størrelser brænderrør, var der virkelig tale om „fingerspitzgefühl“. Der må lige ind, at når det var tågemanøvre, så forlangte 1. mester, at Thor var på fyrpladsen, uanset hans tilstand. Han havde fået lukket hos høkeren,

men duftede rigtig meget af sprit, men også her skulle han tørne til. Vi kunne ikke purre ham. I. mester forlangte ham på ret køl med en spand isvand – så mødte han og kørte de kedler med en præcision som ingen anden, brænderrørene for ud og ind, og trykket var konstant, som om manometerviserne var limet fast. Han kunne bare det der. Dagen efter kunne det hænde, at han ikke kunne huske noget om det. Men han var donkeymand af Guds nåde, og så var han fra Norge.

En anden donkeymand var knap så skrap. Jeg mener, at han havde skiftet brænderør, da han overtog vagten, men brændolietrykket faldt pludseligt drastisk. Olien løb ud af fykkammeret og blev antændt på bagsiden af styrbords kedel. Jeg mener, at han havde glemt dysen i en af brænderrørene. Vi så det faldende tryk fra manøvreplassen og ligeledes røg fra fyrpladsen. Alle fik travlt, også donkeymanden, og det slap han godt fra. Men da han blev taget i at ryge på sit kammer under lastning, røg han i søret, blev logget for løn og hjemsendt.

Nå, men i søen stillede vi om til „Full speed ahead“. Det var faktisk det samme som en autopilot på en bil – bare derudad.

Det mest kedelige, vi kunne tørnes på, var „kedelræs“. Der gik af og til et røggasrør. De tærede op af svovlet i den tunge fuelolie der blev fyret med. Så var det op på kedeltoppen der kunne være op til 80 grader. Så arbejdede vi i tre-skift 20 minutter ad gangen, indtil det var klaret. Det tog et par døgn en gang. Jeg husker specielt autogen-svejs med spejl på economiserrørene helt i toppen af kedlen. Der kunne også være en sodblæserbrand. Så var det med at få fat i en af de gamle slukkere, som man bare skulle vende bunden i vejret på. Når der var slukket, kunne der da godt være mere tilbage i slukkeren, den kunne jo ikke stoppes igen ... Op med døren til fyrbødergangen og måske kom der en sort lempedreng forbi, han fik den og styrtede ud på dækket og smed den ud over siden – det var så ikke helt meningen.

En ting var, at der kunne gå et economiserrør på kedeltoppen, det var straks værre, hvis skaden var i brændkammeret, som vel var på størrelse med en lille spisestue. Engang blev den ene kedel stoppet af. Fire timer efter måtte jeg, efter lodtrækning, iført vådt asbesttøj og hjelm, handsker og lygte samt stålwire om livet, ind i brændkammeret for at konstatere skadens omfang. Jeg følte det som en evighed, men det varede vel kun 30 sekunder, så rykkede jeg i wiren og blev trukket ud. Skaden var så alvorlig, at vi måtte gå til Aden på én kedel og få rørene skiftet der.

Hvad var der ellers af sjove ting? Ferskvandsgeneratorerne, som jeg mener der var to af, skulle jævnligt have banket kalk af kobberspiralerne. Der var vel seks-syv stykker i hver. Af med dækslet til mandehullet og så løsne hver enkelt og ud med dem. Det sjove – nej, det var sgu lidt ondt – var, at når de så skulle ind igen, fik vi en araberlemper ind i bæstet, og han skruede det bedste han havde lært. Da han så havde skruet den sidste spiral fast, kom chokket. Han kunne ikke komme ud, den sidste spiral skulle tages udefra. Hvis vi så begyndte at lukke mandehullet, blev der hylet som en imam, der kalder til fredagsbøn i sin moské. Det var ondt gjort, men han var da glad for at blive reddet.

Vi havde også et „black out“ i Rotterdam. En slæbebåd fik med sin skrue fjernet vandet fra indtaget til svalevandspumperne. Så opstod der en kædereaktion. På få minutter var turbinerne sat ud af spillet, 2. mester Ferdinand røg på røven af udmatte1se, men OK, det skal også gå stærkt, hvis det sker, så vi måtte totalbugseres til kaj.

Man havde naturligvis et stort væskebehov, og saltpillerne var lige så vigtige. Der var en „isbadyt“ nede i bunden af maskinrummet, det var en drikkeautomat med iskoldt vand – maven tog ikke imod for store portioner ad gangen.

Udtrykket „døde duer“ fik en ny betydning, når vi var i europæisk farvand om vinteren. Vi kunne på hver vagt fjerne mange døde fugle, deriblandt også duer der fløj ind ad skylightet. De døde i løbet af få minutter på grund af den store temperaturforskel. Lige pludselig kunne man få en fugl i hovedet. Man lærte hurtigt at se op, når man var i det område.

Da jeg var kommet hjem og havde fået mit „træk“ udbetalt, fløj jeg ud og lejede en MGB. Man skulle vel være ordentligt kørende! Derefter kørte jeg rundt for at sige hej. Jeg besøgte tit min lærekammerat Mogens og hans kone Lotte, og havde altid en gave med til Lottes datter Susan. Engang fik hun en dukke som kunne gå. Den var lige så stor som hende selv. Hun var vel 3-4 år, og hun blev meget glad for den. Vi fik jo også nok en sjus, jeg havde selvfølgelig billig sprut med, og så sov Lotte på sofaen, for hun var den eneste der skulle op på arbejde. Der var heller ikke plads i dobbeltsengen, og jeg sover absolut ikke sammen med mine venners koner.

Jeg overnattede også et par gange hos min far i Virum. Det var ligesom om der var gået lidt tøjvejr i forholdet, men jeg kunne ikke nære mig for at drille ham lidt. Han har altid vidst, hvad penge var, så engang fik jeg mit træk udbetalt i 10-krone sedler, og da vi sad i stuen og talte om, hvordan det gik, spurgte han, hvad jeg tjente. Jeg stak hånden ned i tasken og smed en håndfuld 10-ere op i luften og sagde: „Ja, cirka så meget“, og så hældte jeg resten ud på gulvet. Det tror jeg aldrig, at han glemte.

Engang spurgte jeg ham: „Når du alligevel går og vander blomster med vandslangen i aften, kunne du så ikke lige sprøjte lidt vand på vinduet til kælderen, hvor jeg sover, så sover jeg hurtigere, det føles ligesom mere dagligdags?“ Jeg hørte godt, at han gik med vandslangen, og pludselig gjorde han det sgu, det lå jeg og grinede lidt af.

Malaya og Kambodia

Fra Danmark og til Østen var der dengang kun én vej, og det var igennem Suez-kanalen. Jeg tror for øvrigt, at jeg nåede igennem ca. 12-14 gange i alt.

Et par af „baserne“ var Belawan og Medan på Nordsumatra. Det var et par spøjse byer, men det var hele Østen, skulle vi erfare. Der var krigslignende tilstand imellem Malaysia, som dengang hed Malaya, og Indonesien. Skibet kunne godt have haft et mere neutralt navn end *Malaya*, det gjorde tingene lidt vanskeligere. Det kunne være



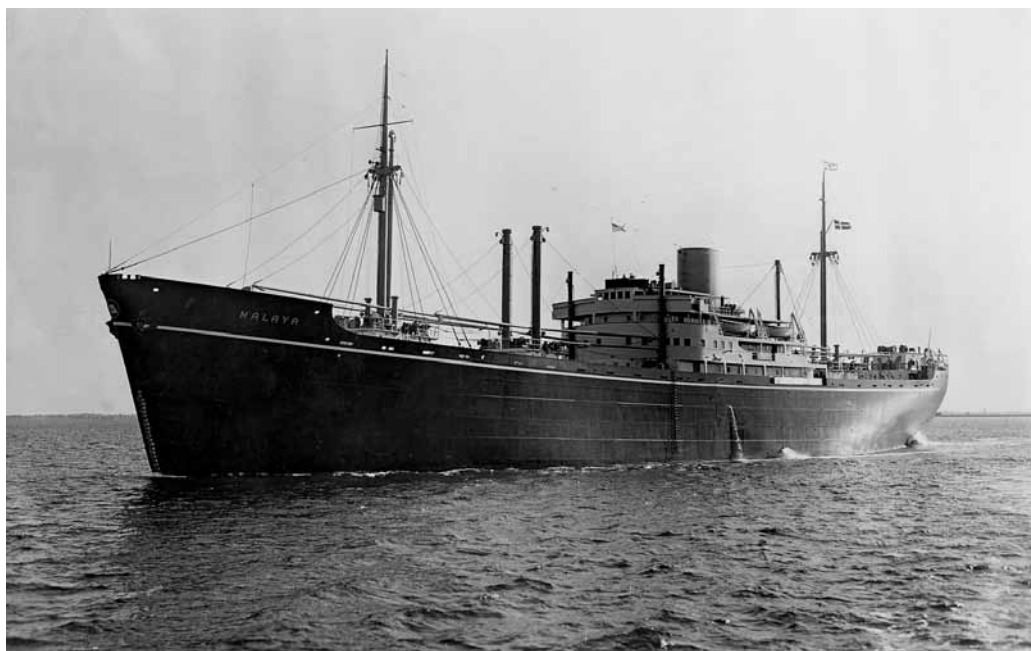
Hovedmaskinen på Malaya under reparation efter et maskinhavari i Middelhavet. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

sådan noget som at veksle penge, det foregik udelukkende hos tolderne. Alt var bundkorrupt. Jeg kan nævne, at kulierne, som lossede, fik lov til at tage det med i land, som de havde stjålet i løbet af dagen, hvis de afleverede deres løn til tolderne, det havde kulierne mere ud af, og tolderne var helt tilfredse. I den tid vi var på Østen, vil jeg mene, at jeg fik set rigtig meget forskelligt, pladserne kan jeg ikke nævne, for jeg kan ikke huske dem alle sammen, men vi besøgte Sumatra, Java, Bali, Borneo, et hav af de øer som Indonesien jo består af, Thailand, Filippinerne, Indien, Burma, også efter krisen kom vi til Malaysia. I Europa var det Italien, Frankrig, Belgien og Polen.

Der var jo nogle fine typer om bord. Vi havde blandt andet en tømrer. Han var jøde fra Silkeborg, og han var så ligeglad med alle regler og forordninger. Engang skulle vi ankre for Port Said. Der var tryk på kanalen, så vi skulle vente. Tømreren som havde ansvaret for ankeret og spillet, fik ordre af l. styrmand til at lade ankeret gå. Det gjorde han også, man kunne høre kættingen køre ud igennem klyset, men pludselig blev der helt stille, og tømreren råbte op til l. styrmand: „Melder, alt gammelt jern smidt over bord“. Han havde ikke gjort kæden fast, da han ordnede spillet sidste gang. Det var kun lige akkurat, at han slap godt fra det.

Vi anløb Jakarta en del gange, og der er da også mange minder derfra. Et af dem står evigt mejslet på min nethinde. Det var en sen aften. Jeg gik alene ned mod havnen, da jeg pludselig mærkede, at der var en der tog mig i hånden. Det var en pige på vel 8 år, vil jeg tro, og hun spurgte, imens hun kiggede op på mig: „Want to fuck me?“ Jeg kiggede ned på hende og sagde: „No, no, no, go home to your mother“. Så spurgte hun: „Do you want to fuck my mother?“, da var jeg sgu rystet. Jeg gik ned på det ene knæ, gav hende måske 100 rupees – det var meget dernede, men ingenting for mig – og sagde, mens jeg så hende lige ind i øjnene: „Take this and go home to your mother, promise me“. Hun lovede det, men gjorde hun det? Hun takkede og forsvandt op imellem nogle blikskure. Det glemmer jeg aldrig.

Noget mere „tilgængeligt“ var et besøg hos en lokal tandlæge. Årsagen til besøget var, at kokken en dag på rejsen havde bagt noget wienerbrød. Der var faldet en flaske ned fra en hylde og var smadret lige midt i dejen. Han havde så fisket de glasskår op, han kunne se, og så bagt færdigt. Der landede så en glasstump i min ene kindtand, og det var den, jeg gerne ville ha' væk, forstås. Nå, men gnisten havde bestilt en taxa. Den kom også, men i første omgang kunne jeg kun se en gammel Chevrolet Fleetmaster 48 model holde en 100 meter væk. Da der ikke skete andet, tænkte jeg, om det kunne være den, så jeg gik derned. Chaufføren kom ud og spurgte: „Dentist?“ Det måtte jeg jo sige ja til, så åbnede han passagerdøren, som kun hang i det nederste hængsel, og bad mig sætte mig ind. Det var et dobbeltsæde, men kun fjedrene var tilbage, sådan cirka. Man måtte finde plads så godt som muligt. Jeg havde godt set, at der stak et bundt ledninger ud fra instrumentbrættet. Han startede ved at kortslutte to af dem ved hjælp af sin skrutrækker ned på ratstammen, det gnistrede lidt og så skete underet: bilen startede. Han vidste, hvor jeg skulle hen, det var jeg egentlig glad for. Vi kørte, og han mente det med at køre, for i et kryds kørte han en gammel kone med et bananåg på skuldrene direkte i grøften med bananer og det hele. Jeg spurgte „Why?“ Han svarede „No brakes“, så det var da helt naturligt. Jeg spurgte ikke om mere. Vi kom frem til „klinikken“. Jeg spurgte så alligevel med vantro i stemmen, om det var stedet. Jo, den var god nok, og han skulle nok vente på mig. Det var et blikskur, og jeg gik ind. Der stod en gammel lænestol, og instrumenterne begrænsede sig til en boremaskine af gammel type med snoretræk. Jeg tror, at I kan genkende systemet, den blev drevet af understellet fra en Singer trædesymaskine. Der lå også noget rensværktøj på en kasse. Der kom



Motorskibet Malaya blev bygget i Nakskov i 1947. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

en sød indfødt pige ud og bad mig tage plads. Jeg var virkelig i tvivl, men heldigvis kom der en dame som sagde, at hun var rigtig tandlæge. Hun var hollænder, og hun sagde beroligende, at der ikke ville ske noget. Hvad skulle jeg så egentlig der? Nå, men hun fik glassplinten ud, og kaldte på hende som havde taget imod mig. Hun satte sig ved Singeren og trådte det bedste, hun havde lært, det blev omsat til, at boret arbejdede med at rense tanden op, og til sidst kunne hun lægge en bunddækning i, så det kunne laves færdigt, når vi kom til Europa. Se, det kalder jeg en tandmager. Vi kom helskindet tilbage, men jeg havde lige fat i kokken en ekstra gang.

Vi lå også en del gange i Medan, og jeg har også nogle fine oplevelser derfra. Jeg har omtalt de korrupte toldere, så da de var ved at blive for „dygtige“ med vekselkursen, måtte man finde på noget nyt. Vi kunne risikere at blive undersøgt inden passage, og det flere gange, da der foruden toldgaten også var en militærgate, og de var absolut bevæbnede. Der stod to stk. 12'7ere, dem lærte vi at kende. Ja, hvad kunne man gøre? Det bedste var at sætte pengene indvendig på livremmen eller i en pose nede ved den anden pose, man altid havde på sig dernede, eller under svangen på foden – der var muligheder. En dag, hvor der havde været problemer med tolderne, det havde vel taget en time at komme igennem, og vi nåede til militærgaten, så var det lige, at vi blev enige om bare at gå igennem – vi var trætte af dem. Det gik fint sådan en 15-20 meter, så



Motorskibet Kambodia fotograferet i København. Kambodia blev bestilt hos B&W af et tysk rederi under krigen, men skibet var ved befrielsen endnu ikke bygget færdigt. I 1946 blev det ufærdige skib overtaget af ØK, der fik det afleveret året efter. Selv om skibet fik navn i K-serien, lignede det ikke noget andet ØK-skib. (Niels Krebs/arkiv Nautilus Forlag)

slap de lige en kort lav byge sporprojektiler fra deres 12'7ere tæt over hovedet på os. Vi vendte om og sagde „sorry“. De grinede lidt, husker jeg.

Medan var en typisk lille havneby med cykeltaxier. Det var en sofa på en trehjulet ladcykel, og det gik fint. Egentlig utroligt, at de kunne træde den med de veje, det var kun grus og huller. Vi kom altså op til byen, og der drev vi rundt, købte lidt, spiste noget af deres stærke mad. Vi fik frølår, de var næsten på størrelse med små kyllingelår. De blev stegt i wok og serveret med ris og chili, peber, mango og hvad det alt sammen hedder. Det smagte fantastisk. Kødet fik lige lidt lime, det var virkelig godt, det var også godt til at teste, om pigerne var „rene“. Der sad en spedalsk lammet kvinde nedenfor os med hånden fremme. Hun sad helt ubevægelig og ventede, og der faldt også et par rupees af. Det blev indehaveren af stedet vred over, sådan noget er svært at ignorere, men det er det man skal, desværre. Jeg købte et udstoppet desmerdyr (dem der tager kobraslanger). Da vi kom tilbage til militærgaten, startede balladen. Vi var måske spioner, så de ville gerne se, hvad der var indeni den desmer. Den ene stod med bajo-

netten klar. Det blev halvdyrt at overbevise dem om, at vi ikke var spioner. De kunne selvfølgelig kende os, og så skulle det koste, hvad lærte man så af det?

Der var som sagt krigslignende tilstand i landet, og vi sejlede en periode på krigstil-læg. Jeg husker en enkelt alarm i Jakarta. Alt lys skulle slukkes omgående. Hvad alar-men skyldtes, fandt vi aldrig ud af. Lad mig fortælle lidt mere om Jakarta. Først selve havnen. Man havde fået en del hjælp udefra, det være sig lastbiler, store mobile losse-kraner og andet udstyr til havnen, men det kunne ikke bruges. Lastbilerne var klodset op, hjul med mere var stjålet, det var motorerne til kranerne også, så de havde kun en dampkran fra århundredeskiftet. Vi brugte vores eget lossegrej.

Jeg omtalte tidligere, at kulierne kunne tage det, de havde stjålet, med i land, bare de afleverede deres løn. De stjal bl.a. dele fra de Vespa-scootere, vi havde med. De lå pakket i trækasser, og der var ikke en, der var hel, da de blev losset. Ligeledes havde vi engang en halv snes Fiat 1500 med, de var heller ikke helt køreklare, da de landede på kajen. En ting var, at de stjal fra lasten, noget helt andet var, hvad de stjal fra os. Jeg lå en dag på min køje med vinduet åbent ud til svalegangen. Mens jeg blundede lidt, så jeg ud igennem øjenkrogen en anden krog. Det var en kuli som fiskede efter min radio med en bambusstang. Han var lige ved at fange den, da jeg for op og huggede stangen. Han var så hurtig, at jeg ikke kunne genkende ham senere; jo, de stjal fløden op af kaffen.

Vi tog en tur til Bali ... En ting, jeg mindes, er nætter med høj stjernehimmel, ra-dioen gående med f.eks. „The night have a thousand eyes“ med Brenda Lee, og en kold pilsner, alene eller i snak. Det var ubetalelig dejligt. Nå, vi lå endnu engang på reden ved Bali og havde ankret op. Byen hed Panakus. Så var det lige, at ungtjeneren ville ha' en svømmetur, lejderen til lodsens var nede, så der var fri bane. Som sagt, så gjort. Han sprang i vandet og så ud til at nyde det, lige indtil vi fik øje på en stor djævlerokke. Den var ufarlig, den går efter plankton i overfladen, men da vi råbte: „Du har en stor rokke i røven“, var det ikke lige det, han tænkte på. Han kom op i en gevaldig fart.

Vi kom ind og skulle laste gummi og ædeltræ. Jeg har ikke ord for det samfund, som vi var kommet til. Husene var i to etager, åbne fornedet til grise, geder og køer. Der var vaske- og køkkenplads, nogle havde værksteder. Det uspolerede folk kunne godt få en til at vende skråen en ekstra gang.

Borneo besøgte vi også, men det var ikke mere end et par dage ad gangen, så de store opdagelsesrejser kunne vi ikke nå. Det, jeg husker bedst, var aberne som var over-alt derude. At se dem i fri dressur var det hele værd.

Vi havde jo en tømmerer, som ikke var helt almindelig. Vi lå på strømmen og var ankret op. Lige pludselig så vi tømmereren stå på lønningen og råbe: „Nu vil jeg fand' me ha' noget f...!“ Han sprang sgu i vandet og begyndte at svømme ind imod havnen. Mon ikke lige vi fik travlt, det var jo hajfyldt farvand, så det var med at få en båd i vandet i en fart. Vi kunne ikke tage motorbåden, fordi motoren sad fast. Det havde den gjort længe, så fire matroser af sted med årer. Han var faktisk nået langt, da han blev indhentet, der var god strøm. Da han var vel om bord igen, sagde 1. styrmand „Hvad fanden tænker De



Skibsklubben på Malaya afholder motionsgymnastik på bådedækket under ledelse af 2. mester. Alle, fra drenge til styrmænd, deltog. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

på tømrer, der er jo hajer“, „Jo, jeg sparkede også en over snuden“, svarede tømreren, men det var nok ikke helt rigtigt, man kunne se på hans øjne, at den nok ikke holdt.

Lige for at gøre tømreren færdig. Det var i Antwerpen, at vi tre mand kom forbi et værtshus, da tømreren kom vandret ud af døren med karm og det hele, den var nemlig lukket, da han blev smidt ud. Han landede på fortovet, fik øje på os og sagde: „Nej, hvor er jeg glad for at se jer drenge, kan I ikke lige hjælpe mig derinde?“ Næ, vi hjalp ham om bord, det var nok en bedre idé.

På et tidspunkt lå vi i Kotzicode, en plads i det sydlige Indien. Der var altid kulier til lastarbejdet, men her boede de på dækket al den tid, vi lå der, en uge vil jeg tro. De



Kortspil i frivagten om bord på Malaya. På billedet ses maskinassistenten, 3. og 2. maskinmester og telegrafist Nilson til højre. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

sov og lavede mad, ganske simpelt en lille bunke jord, et trekantstativ og en potte. Så tændte de bål og kogte og stegte, det var meget fint, der duftede af alt godt. At se sådan 25-30 små bålpladser på dækket var egentlig meget festligt, og det må siges, at de rørte ikke noget der ikke var deres eget. Ærlige folk. Her holdt vi også nytår. Det var meget smart. Vi kunne holde nytår to gange, for der var seks timers tidsforskel fra Danmark. Ved vagtskifte kl. „rigtig“ 24.00 blev der serveret champagne igennem talerøret, så blev det også renset.

Jeg gik bl.a. på vagt med en 1. mester der kom fra *Bintang*. Han kunne være ret kradsbørstig, men også menneskelig ind imellem. Engang kunne jeg godt have undvæ-

ret hans menneskelighed. Vi var under land, og jeg må indskyde, at Svend skulle afløse mig på lysvagten. Han havde 12-04 vagt, men det virkede overmåde svært, for han var skidefuld for at sige det pænt, så jeg lovede ham at gå igennem til 04. Så var det lige, at mester sagde: „Kom Müller, vi skal op til skipper og ha' en øl“. Hold kæft, så var der ingen i maskinen, men når han sagde sådan, så var det en ordre. Vi sad der, og jeg skulle meget på toilettet – ned i maskinen forstås – men det måtte ikke virke påfaldende. Mester sad og skamroste sine maskinfolk, han skulle bare lige vide, men det gik uden problemer. Jeg fik for øvrigt en marokkopude af Svend som tak for hjælpen.

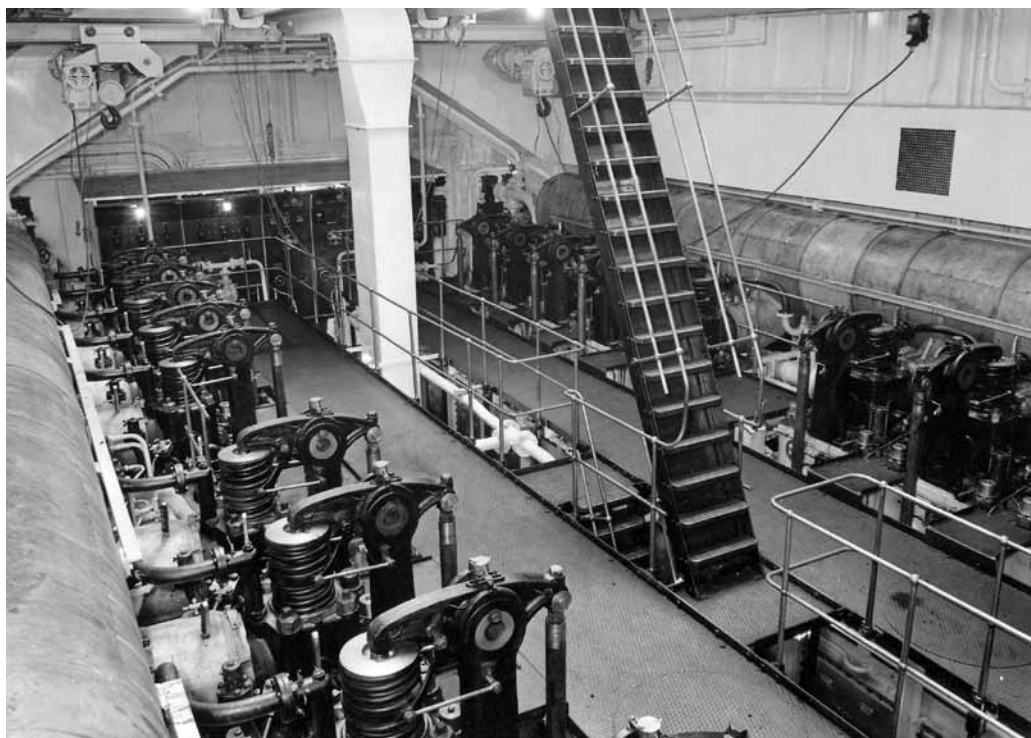
Vagten startede med at smøre vel omkring 50 smøresteder, som skulle have en omgang på hver vagt. *Malaya* havde en sekscylindret motor som var vel 15 meter høj og 6-8 meter bred. Den gik 120 omdrejninger for fuld kraft, det var totakt dobbeltvirkende diesel, og den gik bare så dejlig stille og rolig. *Kambodia* havde to stk. 10-cylindrede enkeltvirkende maskiner med uafhængig manøvrering og dobbeltskrue. Det var vel ØK's hurtigste skib med 18-19 knob, som jeg husker det. *Malaya* havde en „løbekat“ oppe under skylightet, *Kambodia* havde i sagens natur to på skinner til at trække stemplerne op af cylindrene, når ringene skulle renses for koks. *Malayas* rev sig løs på vores vagt, og så var det op ad trinene som var svejset på skottet. Der var vel 15-20 meter op, og så var det lige at fange uhyret med krogen, når den kom farende, alt efter hvordan søen var. Jeg husker, at jeg fangede den tredje gang med en hånd på trinnet og krogen i den anden. Det var noget for en mand, som ikke var til højder meget ud over en ølkasse, men der var ingen pardon, bare op.

Førstemester ville selv manøvrere. En dag under manøvre stod den ene startluft-kompressor af, og den anden havde det heller ikke for godt, det var lige, at det gik. Rynkebåndet var lidt anspændt, eller slapt måske, gad vide om han havde kommanderet mig til at blæse i givet fald, det skulle ikke have undret mig.

Malayas sekscylindrede maskine kunne holde sig i gang på blot to cylindre. De andre blev stoppet af, hvis de blev ramt af en skylleluftbrand, det skete for totaktere.

Sygdom, hvad er det for en størrelse? De fleste tilfælde hvor patienten sagde, at han måtte til køjs blev kureret på tre dage. Menuen havde nok også sin virkning, aften: to-matsuppe og melboller, morgen: melboller og tomat-suppe, den gik i tre dage, så var de fleste tilfælde kureret. Hvis ikke så var opiumsdråber ganske effektivt; hvis maven så gik i stå, var der altid amerikansk olie. Der var dog en der blev efterladt i en havn med blindtarmsbetændelse. Det kunne l. styrmand godt skelne imellem. Han vidste også, hvad der skulle til, når man „pissede glasskår“: bukserne ned og et skud i røven.

Bangkok var også et spændende sted. Første gang, jeg var der, sagde førstestemester, at vi skulle have trukket et stempel, og så var der landlov. Vi gik i gang, og pludselig, mens man stod og tampede på en slagnøgle, vrimlede det med tøser dernede. Jeg kiggede på min sidemand som sagde: „Den er go' nok.“ De råbte i munden på hinanden: „Give me key for your cabin“. Min sidemand sagde: „Bare kast dine nøgler, så er der en af pigerne som griber dem, og når du kommer op til kaffe, så er dit kammer ryddet og



Maskintoppen på Kambodia, der var forsynet med to 10-cylindrede hovedmaskiner med i alt 13.900 ihk. (Arkiv Nautilus Forlag)

flot“. Det var faktisk rigtigt, så var det bare med at holde sig til hende resten af tiden, ellers kunne det godt gå tosset.

Det sidste, jeg vil omtale, før det gik imod Europa, er engang vi skulle sejle et godt stykke ad en flod til en gummi- og kaffeplantage et sted på Java. Byen lå på begge sider af floden, bygget ud på stolper. Kaffen og gummiballerne blev sejlet ud til os i lastrobåde, og så tog vi det med lastebommen. Vi havde kulier ombord, som bar det videre ned i lastrummene, sådan blev der altid lastet.

Hvis I ikke ved, hvordan rigtig kaffe skal laves, så er opskriften her: man går ned i lastrummet, skærer hul på en kaffesæk, tager en dåsefuld og går op i kabyssen og lader kokken riste det i bradepanden, maler det groft – så er der rigtig kaffe!

Vi lå der vel en uges tid og var også i land. Det var underligt, tre rækker hytter og så junglen i baghaven, men landloven sluttede, da l. mester ville have trukket et stempel. Så var vi ikke i stand til at regulere svajeturen ved tidevandsskift. Det kunne gå to veje, og det skete selvfølgelig engang, at vi ville svaje den gale vej, og så ville broen gerne lige have lidt hjælp fra maskinen, men det virkede en smule svært, når den manglede et

stempel. Resultatet blev, at vi i det forkerte svaj knuste syv-otte både, som lå fortøjet ved bredden. Fra da af var vi bestemt ikke populære, vi blev sågar overfaldet en nat. Det var et reelt røveriforsøg, vi fik dem retur ud over siden, men resten af tiden måtte vi have fast vagt på dækket samt lamper på siden om natten.

På vejen både ind og ud ad floden kunne vi se dyrelivet i junglen med aber og tropiske fugle. Der var en leben og ballade, og floden var vel ikke mere end ca. 50 meter bred. En ting som også var interessant, var den mængde krokodiller som lå på bredden, der var virkelig mange. De kunne aktiveres ved, at vi smed noget efter dem, noget spiseligt var absolut bedst.

Så var der lige Manila, det var helt sikkert den plads, jeg blev hurtigst færdig med, vi lå der også kun to døgn. Ganske kort var det sådan, at chief'en havde sagt „Lad nu være med at sætte jer ind i en taxi uden at kikke ved de bageste sæder“. „Det skal vi nok, farmand“, svarede vi, og så af sted. Vi var to der smuttede, og efter et par pilsnere på et lokalt værtshus gik jeg. Ham som jeg fulgtes med, ville ikke med længere. Hvad gør en verdensmand så? Han tager en taxi, som jeg ikke engang behøvede at praje. Næ, den holdt høfligt ind til siden, og chaufføren sprang ud, åbnede højre fordør og spurgte: „Downtown, Sir?“ Man satte sig ind, og hvad skete? Hvad var det nu, chief'en lige havde sagt? Der kom en lille mand til syne op fra gulvet bag mit sæde med et eller andet i hånden. Jeg undersøgte ikke, hvad det var. „Be quiet and relax“, blev der sagt, og så fik jeg en lang køretur som endte i et tyndt befolket område, hvor jeg blev bedt om at aflevere alt. Mine boxershorts fik jeg lov at beholde, og så kørte de. Der stod jeg vel en lille time, så kom en lokal forbi. Han kunne en smule engelsk og kørte mig tilbage til skibet. Jeg blev mindet om det af og til resten af tiden. Jeg har senere tænkt over, hvorfor mon han fløj ud og åbnede højre dør for mig og stod og tog udsynet ind til bagsæderne – jeg tror, at jeg har fundet ud af det.

Vi bevægede os hjemad. Vi gik igennem Messina-strædet, det var imellem Sicilien og Italien, der lå en vulkan, Stromboli, som næsten konstant var i udbrud. Den var faktisk et internationalt sømærke som var flot at se om natten. Vi skulle anløbe Palermo på Sicilien, og det varede vel tre dage, tror jeg, og jeg husker specielt et besøg i katakomberne. Der var underjordiske gange, hvor de afdøde sad ved siden af hinanden som skeletter, der var dog lidt kød på nogen af dem, husker jeg. Bl.a. var der en lille pige, født i 1918 og død i 1920, hun var balsameret, så man kunne tro, at hun bare sov. Hun var en anelse gul i huden, men ellers i fin stand.

Vi gik til Genua og Marseille i Frankrig, og der fik vi skovlen under vores kammerdreng. Han havde på rejsen totalt nægtet at gå med nogen steder, han var også kun 15 år, men i Marseille købte vi en dame til ham. Han anede ingenting. Vi installerede hende i hans køje, trak forhænget for og snuppede nøglen, og da han var færdig med sin bakstørn og gik ind på kammeret, låste vi udvendigt fra og ventede. Der gik ikke mange sekunder, før der lød et hyl, men det varede til gengæld heller ikke så længe. Vi låste op et par timer efter, og hun smuttede. Han sov, og det blev morgen. Han star-

tede med at give skipper et rådt æg, så rystede han ketchupflasken uden prop på, og så rystede han over det hele. Skipper spurgte, hvad der var fat, og han måtte fortælle det. Han blev tilgivet, men han ærgrede sig over at have været så stædig på hele rejsen.

Vi gik videre nordover igennem Biscayen. Der var ikke storm i Biscayen, men nogle høje bølger, det var for det meste store dønninger fra Atlanten. Vi sejlede igennem det flotteste vejr, og vi red op og ned, det ene øjeblik med vand på alle sider, nede i en bølgedal, det andet øjeblik oppe på en bølgetop, så skruen kunne „rouse“. Det var, når den kom fri af vandet. Det var en ejendommelig sejlads.

Jeg mener, at vi gik igennem Kieler-kanalen, til Østersøen, for vi skulle lige et smut til Gdansk i Polen. Det var i de gode gamle kommunistdage med bevæbnede vagter på kajen og hele musikken. Vi solgte, hvad vi kunne undvære af tøj, en nylonskjorte og et stykke håndsæbe var rigeligt til en bytur med det hele. Det var jo strengt forbudt at smugle, så vi prøvede også at blive kropsvisiteret. De mente det alvorligt, det var sgu koldt at stå i bar røv i februar i et uopvarmet lokale med en enkelt, lige så nøgen pære tændt, men vi var clean, heldigvis. Vi fik set, hvordan polakkerne boede i deres lejeker-serner. Det var ikke noget at stræbe efter. Vi var der ca. en uge, ganske simpelt fordi de gummiballer, som de skulle have, var brændt sammen, man havde ikke kommet nok talkum imellem, så de måtte faktisk flås fra hinanden en efter en.

Så gik vi til København, og jeg afmønstrede. Begge gange var det om vinteren, men anden gang var det i shorts og t-shirt ned ad gangvejen i snestorm. Jeg havde ikke andet tøj, vi var gået direkte hjem fra varmen.

Jeg forlod ØK med en søfartsbog påtegnet „Fart på alle have“, så må man vist, ifølge en gammel overlevering, gå med pressefolderne på tværs, den er nok lavet før stryge-jernets tid. Efter at jeg var afmønstret, skaffede min far mig et job, måske var han alligevel lidt betænkelig ved, at jeg måske ville blive ude til søs; det tror jeg egentlig også var sket, hvis det ikke lige var for det job. Hvad der så siden skete, er jo en helt anden historie.

Fra dampskibe til containerskibe

Af Carl Erichsen

Nikobar

Det var i maj 1952. Jeg havde gået en måneds tid i San Francisco og ventet på hyre. Jeg boede på et lille pensionat i Sacramento Street tæt ved Embarcadero. I dag ligger der skyskrabere på stedet, og Hyatt's luksushotel står oven på pensionatet. San Francisco var jo et dejligt sted at nyde livet. Vi holdt til på den skandinaviske hyreanvisning, men havde naturligvis lejlighed til at se Golden Gate Park og Seal Rocks og andre lokale seværdigheder. Til tider kørte vi en tur i omegnen, men problemet var det sædvanlige, at pengene fik en ende, og til slut var der ikke andet at gøre end at snuppe det første skib der kom op på hyretavlen.

Min chance var et norsk skib, der skulle til sydhavsøerne, Tahiti, Samoa osv. og videre til Australien. Det lød godt, så den hyre var jeg klar til at tage. Et par dage før skibet ankom, skete der et kedeligt uheld ombord i *Nikobar*, der lå i Los Angeles, idet en af matroserne faldt ned fra toppen af skorstenen, fordi det øverste lejdertrin ikke var ordentligt svejset fast. Han var heldig og slap med nogle drøje knubs og et brækket ben – så nu stod man og manglede en matros. Jeg var jo sulten og glemte alt om nordmanden og tog hyren på *Nikobar*, da skibet kom til San Francisco.

Nikobar var et amerikansk bygget skib af „Victory“-typen. ØK ejede foruden *Nikobar* de to søsterskibe *Tranquebar* og *Serampore*. Navnene stammede fra de gamle danske kolonier i den Bengalske bugt. De tre skibe sejlede i ØK's Transpacific Service mellem vestkysten af Nordamerika/Mexico til Japan, Hongkong og Filippinerne. Jeg var med *Nikobar* på fire rundrejser.

På den første rejse lastede vi i Portland, Astoria, Port Angeles og Vancouver. Lasten bestod hovedsageligt af mel i sække, korn i bulk og så blev dækket fyldt op med tømmer i 8. højde. Vi var altid lastet til mærkerne, når vi forlod vestkysten. Storcirkelruten til Japan ville tage os nord om Aleuterne, men vi holdt os dog i tilbørlig radarafstand syd for Kurillerne. Vejret var barsk, men *Nikobar* havde god maskinkraft, og vi holdt vel normalt 15-16 knob men kunne få farten op på 21, når vi havde travlt.

I det nordlige Stillehav var vind og strøm altid imod. Når det stormede for alvor, kom vi ingen vegne. I et stormdøgn blev vi faktisk sat 35 sømil agterud i stedet for 360 frem. Ved afgang fra havn lukkede vi vandtæt – meget vandtæt. Dæksbesætningen boede agter, så det var med risiko for liv og lemmer, at man passerede den høje dækslast i storm og mørke til og fra vagt. Vi var ude for, at skibet i storm satte poop'en under



Nikobar var bygget i 1945 af Bethlehem Fairfield Shipyard i Baltimore. ØK købte skibet i 1947. I 1954 blev Nikobar solgt, og herefter sejlede skibet videre indtil det forliste ved Antwerpen i 1958. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

vand, så vi kunne studere fiskene gennem køjerne, hvis vi havde lukket stormklapperne op. Da vi ikke kunne komme sikkert ind af stældørene, fik vi lavet en „nødingang“ gennem skylightet til baderummet, som vi næsten altid benyttede på denne strækning. En dag var vi virkelig på den, da alle dækslastsurringerne, på nær én, sprængtes eller sprang op på agterdækket. Det tog os hele dagen at få surret lasten igen. Noget af dækslasten på fordækket røg over bord.

Vi lossede i Muroran, Yokohama, Kobe, Hiroata og Hongkong. I Hongkong lastede vi til Manila, bl.a. tændstikker, fyrværkeri og grøntsager (løg) i 1. lugen. Der var to tyfoner i området, så vi var omhyggelige med at få gjort ordentligt søklar. ØK's coaster *Bintang* der sejlede lokalt i Sydøstasien, afgik et par timer før os og skulle også til Manila.

Vi var vel kommet halvvejs og lå midt imellem lavtrykkene i det oprørte hav slingrende fra side til side, da vi om aftenen kunne lugte røg. Vi fik tændt projektøren på monkey island og så, at røgen væltede op af luftventilerne fra 1. lugen. Glemte var tropenatten med morild og stjerner. Vi lukkede øjeblikkeligt brandspjældene og åbnede for dampslukningen – og holdt os i øvrigt på afstand, for hvis ilden nåede fyrværkeriet, ville lugerne i alle tilfælde ryge af 1.lugen eller måske det, der var værre. Efter et par timer var vi klar over, at ilden ikke bredte sig, og vi begyndte at køle bakken af med brandslanger. Da vi efter et par døgn's forsinkelse var ved at anduve Manila, lukkede vi



*Victoryskibet Nicobar.
(Carl Erichsen)*

op for 1. lugen. Stanken var ubeskrivelig, brændt svovl, dampkogte løg tilsat fyrværkeri som krydderi. Lasten var naturligvis ødelagt, men der var ikke sket større skade på skibet, bortset fra at garneringen lå og svømmede rundt i bunden af lasten. *Bintang*, der jo var et forholdsvis lille skib med ringe maskinkraft, var blæst nordpå til Taiwan, eller Formosa, som det hed dengang. De havde næsten været en uge om turen og så noget trætte ud, da de fortøjede agten for os i Manila.

I Filippinerne anløb vi altid mange outputs, på denne rejse Dumaguete, Cebu, Isabela, Bislig, Nasipit, Tabaco. Vi lastede kobra, der blev båret ombord i sække. Sækkene blev skåret op og kobraen styrtet ned i lastrummet. Derudover lastede vi mahogni logs. Det var tunge sager, 10-12 tons pr. stk., og vi kunne ikke bruge de lossewirer, som vi havde fået sendt fra Danmark, de sprængtes eller blev slidt op efter nogle få løft. I stedet var der blevet indkøbt wirer i USA af „elevator kvalitet“, som vi selv splejsede under stort besvær. De holdt, men måtte dog holdes under konstant tilsyn og blev ofte udskiftet med nye.

Fra Filippinerne gik turen direkte tilbage til USA's vestkyst, hvor det meste af lasten blev losset i San Francisco, Long Beach og San Pedro.

På den næste rejse lastede vi bomuldsballer i Mazatlan (Mexico) til Hongkong og gipssten i San Marcus til Manila. Så gik turen igen nordover til de sædvanlige havne: Long Beach, Portland, Astoria, Seattle, Nanaimo, Vancouver og Thasis. Lasten bestod mest af mel i sække, korn i bulk og tømmer. Naturen var storslået langs Canada's vestkyst men meget barsk, og vi tog ingen chancer, når f.eks. udskibningshavnen i ØK's skovkoncession, Thasis, skulle anduves på vestkysten af Vancouver Island.

På tredje rejse anløb vi følgende havne: San Francisco, Long Beach, Richmond, Astoria, Portland, Vancouver (Oregon), New Westminster, Vancouver (BC), Osaka, Shimizu, Kawasaki, Hongkong, Manila, Nasipit.

Fjerde rejse gik fra San Francisco til Richmond, Oakland, Coos Bay, Seattle, Tacoma, New Westminster, Vancouver, Victoria, Grays Harbour, Tokyo, Yokohama, Osaka,

Kobe, Hongkong, Manila, Lagaspi, Davao, Cebu, Hondagua, Siain, San Francisco, Oakland og Long Beach.

Det var ombord i *Nikobar*, at jeg fandt ud af, at jeg vist hellere måtte se at komme hjem på navigationsskole. Jeg havde da ikke set Danmark i mere end fire år. Jeg gik vagt sammen med førstestyrmanden (Kruger der senere blev skibsinspektør i ØK), og han lovede at hjælpe med at sætte mig ind i navigationens svære kunst, så jeg fik nogle lærebøger sendt med luftpost hjemmefra. Desværre mønstrede førstestyrmanden af, inden vi rigtig kom i gang med studierne, men jeg fik da snuset lidt til bøgerne. Jeg havde nu opnået status som „flink fyr“, og ØK indvilgede i, at jeg mønstrede af i Long Beach den 11. juni 1953, og jeg mønstrede i *Korea* den følgende dag.

Hvad blev der af *Nikobar*? Det blev, så vidt jeg erindrer, solgt til et tyrkisk rederi et par år efter, at jeg mønstrede af. Næste gang jeg så skibet, stod det på bunden af Schelde-floden nær Antwerpen. Det var sunket efter en kollision, men masterne og overbygningen var stadig synlige og genkendelige.

Nordic Hawk

Jeg formoder, at det var fordi jeg aldrig havde sat mine ben på et tankskib, at kompagniet i sin visdom syntes, at dette måtte være en oplevelse for mig. *Nordic Hawk* var det første af to tankskibe som ØK byggede sammen med BP til det dertil oprettede rederi, Nordic Tankships. Skibet skulle chartres til BP „for life“. Skibet var under bygning i Glasgow, og jeg blev sammen med flere andre officerer sendt over til skibet pr. fly nogle få dage før, det blev afleveret fra værftet.

Jeg tiltrådte tjenesten om bord den 7. januar 1959. 4. styrmand var knap så heldig, han var rejsefører for den menige besætning, der kom rejsende via Esbjerg-Harwich og så videre med tog fra London. Han havde haft et hyr med matroserne, der insisterede på at få dragere til at hjælpe med bagagen i Harwich. I London skulle de skifte fra Liverpool Station til Huston Station, og da der ligger flere pubber på vejen, faldt der et par mand af i svinget. 4. styrmand var temmelig mat, da han nåede Glasgow med sjakket. De sidste kom næste dag – på nær en sømand der ikke nåede skibet. Hvad der skete med ham, erindrer jeg ikke.

Vi kunne ikke bo i skibet, før det var blevet overtaget af rederiet, og var derfor indkvarteret i nogle dage på et gammelt hotel med meget højt til loftet. Gasvarmeapparatet skulle fodres med sixpence-mønter, og så lunede det i et par timer. Det var jo vinter og vådt og koldt i skibet på værftet og altså også på hotellet. Vi kunne ikke komme hurtigt nok af sted.

Skibet var en oliefyret turbinetanker. På grund af de temmelig tossede bemandingslove bestod besætningen af ca. 65 mand. Der var 21 mands dæksbesætning. Den store besætning skulle senere vise sig at blive et problem – vi kunne simpelthen ikke finde

på noget at beskæftige dem med på de lange rejser. Dampturbinen og kedlerne var af en moderne type med 30 atm tryk på systemet og meget lidt vand i systemet. ØK's erfaring med turbineskibe var meget lille, men der var dog enkelte maskinofficerer, der havde sejlet med *Nikobar*, *Trankebar* eller *Serampore*, og derudover stillede BP med en ekstra maskinchef til at hjælpe os lidt på vej.

Dæksofficerernes kendskab til tankskibe var også ret begrænset – jeg kendte i alt fald intet til tankskibe. Nå, men til slut var vi klar, og skibet blev overtaget, mens det lå for anker ved Greenock på Clyde. Endelig kunne vi komme af sted, og tidligt på aftenen hev vi ankeret op og listede os ned ad floden for meget langsom fart. Jeg var på vagt og alene på broen det meste af tiden på floden. Kaptajn Marrot havde vel travlt med sine papirer, i alle tilfælde måtte han jo have stølet på mine evner, for han kom først på broen efter vi var kommet ud af Clyde. Men jeg tror nok, at han drog et lettelsens suk, da han så, at vi allerede var vel ude i frit farvand. Det var kulsort aften og regnfuldt, og skibet syntes meget stort – Danmarks største på det tidspunkt. Efter nogle timer var det nye maskineri varmet op, og mestrene tog mod til sig, så vi efterhånden kom op på rimelig fart.

Der var nok at se til, vi skulle jo lære skibet at kende inden lastning. Jomfrurejsen gik til Mina al Ahmadi, hvor vi lastede til Rotterdam. Lastningen foregik ikke uden dramatik. Det viste sig nemlig hurtigt, at rørledningerne i pumperummet ikke var tætte i pakningerne, så pumpemanden og maskinfolkene fik travlt med det gnistfri værktøj. Lastningen tog vel ca. 10 timer, så vi havde hverken tid – eller lyst for den sags skyld – til at gå i land. Det var i øvrigt kun tilladt at gå en kort strækning hen til Seamen's Club, som lå et stykke inde på pieren.

Vi havde en dybgang på ca. 35 fod. Nedlastningen blev naturligvis regnet meget nøje ud, så vi udnyttede de forskellige lastelinjezoner maksimalt (International Load Line Zones), dog sådan at vi stadig kunne gå sikkert gennem Suez-kanalen, der var blevet genåbnet efter en af Suez-krigene. Vi holdt os i tankskibsruterne langt fra kysterne, så sejladsen var temmelig ensformig.

Da vi efterhånden havde fundet os til rette med skibet, fik vi tid tilovers til fritids-sysler. Jeg spillede skak med 4. styrmand i timevis og „bankede“ ham dagligt i en meget lang periode. Så fik han overtaget, men efter yderligere nogle uger havde jeg ham igen, og derved blev det.

Vi havde tæt tåge i den Engelske Kanal. Det var ikke særlig morsomt under nogen omstændigheder, og om bord i et tankskib var det slet ikke morsomt. Vi sejlede dead slow i timevis og stoppede gentagne gange for selv de mindste ekkoer på radaren. Det tog et døgn tid at losse i Rotterdam, og jeg nåede lige en kort tur i land for at købe et par sko – og et askebæger, som har fulgt mig lige siden.

Den følgende rejse gik tilbage til Mina al Ahmadi. Nu mente overstyrmanden, at vi var blevet verdensmestre i at laste olie, så han oplyste til terminalen, at vi kunne laste med 16.000 tons i timen. Alt var planlagt i detaljer – hvem af besætningen der skulle



Turbinetankeren Nordic Hawk. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

stå ved hvilke lastventiler, og hvorledes styrmændene skulle styre lastningen samt naturligvis selve lastforløbet. Denne forrykte plan ville de naturligvis ikke acceptere på terminalen, så vi blev lagt hen i et hjørne, hvor vi fik en enkelt slange til at laste igennem med maks. 6.000 tons i timen. Nordic Tankships' andet skib *Nordic Heron* var nu kommet i fart og lå på reden, mens vi lastede. Det gav lejlighed til at udveksle post. Vores post, *Hawk's* og *Heron's*, blev nemlig først blandet sammen på ØK's kontor i København, derefter hos agenten i Mina al Ahmadi. Det var helt utilfredsstillende og skabte megen surhed og skuffelse ikke at modtage den post, som man vidste var afsendt.

Vi sejlede til Isle of Grain ved Themsen „for ordre“. På rejsen havde vi haft en hel del vrøvl med radaren, så jeg havde sammen med 2. styrmand uden held prøvet at få den til at fungere. Jeg havde foreslået kaptajnen, at han købte de radorør (det var før transistorerne tog over), jeg mente var brændt af. Da vi ankrede ved Isle of Grain kom agenten ud med rørene, og det lykkedes mig at få radaren til at fungere igen. Vi fik nu ordre til at fortsætte til Hamburg for losning, og kaptajnen så meget glad ud, da han fandt ud af, at radaren virkede.

Efter udlosning i Hamburg sejlede vi igen til den Persiske Bugt, hvor vi lastede i Umm Said i Qatar. Der var ingen lastepier, så vi havde et værre hus med at fortøje i

bøjer. Det tog en hel dag, før vi lå som vi skulle ved siden af slangen, som vi hev op fra havbunden. Lastepladsen lå langt ude til søs ud for en øde kyst. Lastningen gik langsomt, og den olie vi fik var stærke sager med et højt gasindhold. Vi var mere eller mindre omtågede til slut af at gå og holde øje med olien gennem ullagehullerne, hvor gassen hvæsedede op. Øjne, næse og svælg var stærkt irriterede i dagevis efter lastningen. Nå, men alting får jo en ende, og vi kom af sted.

Denne gang skulle vi på den store ekspedition. BP havde, efter at Suez-kanalen var blevet genåbnet, fået overskud af tonnage, så vi blev sendt syd om Afrika – for reduceret fart – til Wilmington på Delaware-floden (USA's østkyst). Den reducerede fart bestod i, at der kun blev fyret på én kedel og vi kunne vel holde 12 knob i starten. Da vi nåede om på den anden side af Afrika, var farten kun ca. 10 knob med det samme olieforbrug. Skuden var simpelthen blevet så langhåret, at den knap nok kunne flytte sig. Maskinchefen var ved at få en prop.

Inden vi nåede så langt, havde vi dog set mange kyster og fremmede øer, som bonden aldrig ser. Ud gennem Hormuz-strædet, Arabiske bugt, Socotra, landkending igen ved Comoro øerne, Moçambique, Sydafrika. Da vi sejlede rundt om Sydafrika, mødte vi ØK's *Bintang*, så vi regnede med, at kaptajnerne ville lægge kursen lidt om, så vi kunne vifte lidt med kasketterne til hinanden. Det skete dog ikke, og jeg fandt senere ud af, at de vist ikke var så gode venner.

Storcirkelruten fra Sydafrika til Delaware førte os tæt på både St. Helena og Ascension-øerne. Efter kun at have set hav i dagevis sneg vi os tæt på disse øer for at få lidt afveksling på rejsen. St. Helena er en høj grøn klippeø, som egentlig så meget tiltalende ud, selv om den ligger fjernt fra civilisationen. Ascension, der er en udslukt vulkan, så meget ørkenagtig og bar ud. Der var dog en masse militære installationer at se. Krigsskibe, radarkupler osv. Øen bliver brugt som tracking station for amerikanske raketter og rumfartøjer, der bliver fyret af ned over Sydatlanten fra Cape Canaveral.

Vi lossede i Wilmington, Delaware. Det tog vel et døgn tid, og gav mig tid til at hilse på min amerikanske halvkusine Grace og hendes boyfriend. Vi var ude at spise lunch og spille minigolf, før pligterne igen kaldte.

Vi lå højt i vandet og kunne nu se, hvorfor vi havde haft problemer med farten på det sidste af rejsen. Begroningen var vel 15-20 cm lang, slæbebådsskipperen spurgte mig da også, hvor længe skibet havde ligget lagt op, og han blev noget forbavset, da han hørte, at skibet var nyt og kun havde sejlet nogle få måneder.

Nå, men vi dampede af sted – stadigvæk for reduceret fart for at spare olie – mod Punta Carbon i Venezuela. Vejret så noget lusket ud, og vi fulgte hurricane warnings nøje, og der var selvfølgelig en, der ville komme til at genere os på vores kurs sydover, hvis ikke vi gjorde noget. Kaptajnen lagde kursen ind langs kysten, men efter 10-12 timers sejlads fik lavtrykket øje på os, og vi fik travlt og sejlede nu på mere eller mindre modsat kurs mod nordøst, senere øst og sydøst – til slut for fuld kraft. Samtidig ballastede vi skibet, så vi fik den optimale dybgang til at modstå uvejret. På vores lille

*Aptering på Nordic Hawk.
(Carl Erichsen)*



*Kabys på Nordic Hawk.
(Carl Erichsen)*



*Nordic Hawk i søgang.
(Carl Erichsen)*



„krydstogt“ nærmere vi os Bermuda og hørte over radioen, hvordan skoler blev lukket og øen i øvrigt gjorde sig klar til stormen. Vi gemte vores søkort, så vi kunne forklare vores udflugt til kontoret, men der var ingen tvivl om, at vi havde gjort det rigtige under de foreliggende vejrforhold og udsigter. Det lykkedes os at komme rimelig klar af uvejret, og vi kunne så fortsætte med tankrensningen og pumpe ballast ud. Punta Cardon er ligeså dødsygt et sted som alle andre tankinstallationer, så det gjaldt bare om at få lastet i en fart og komme af sted igen.

Nu gik rejsen nordpå, vi skulle tilbage til Good Old Scotland, nemlig Finnart, der ligger ved Loch Long nord for Greenock på Clyde. Jeg erindrer ikke noget særligt om rejsen, som forløb uden særlige oplevelser. Fortøjningen ved Finnart terminalen var en større opgave, da skibet lå meget udsat for vind og vejr, som der jo er nok af på Scotland's vestkyst, så jeg husker det, som om det tog hele dagen at få skuden bundet fast.

Efter udlosning sejlede vi til Liverpool for dokning i Birkenhead. Vi lå til ankers på floden i et par dage og rensede tanke. Rensevandet blev pumpet ned i en tanklægger, der så skulle separere olie og vand. Det så meget lidt overbevisende ud, men myndighederne må vel have været tilfredse. Dokningen i Birkenhead blev ikke til noget, for slæbebådene strejkede, så skibet måtte af sted til Belfast i Nordirland for at dokke. Forinden var jeg dog mønstret af den 26. oktober 1959 og rejste hjem på en kort ferie.

Den 8. november 1959 gik turen tilbage til skibet, nu var jeg dog blevet udnævnt til 2. styrmand, så det hjalp lidt på humøret. Flyveturen til Belfast var lidt af en oplevelse, for vi skiftede i Manchester til et lille Vickers Viscount turboprop passagerfly. Det stormede temmelig meget, så flyet hoppede og dansede rundt. De onde lo, og de gode græd eller brækkede sig, men vi kom dog helskindedede ned på jorden.

Vi sejlede nu tilbage til den Persiske Golf og havde et par rejser mellem Karg Island til Aden i Yemen. Nu var jeg ved at have fået nok af tankskibssejlad, så jeg håbede på snart at se noget andet, og da skibet igen passerede Suez-kanalen, denne gang med kurs mod Wilhelmshaven, fik jeg heldigvis besked om, at jeg skulle afmønstre. Jeg mønstrede af, da vi var udlosset den 4. marts 1960 og tog toget hjem.

Projekt WASCAP

Projektet **WASCAP** (**W**est **A**frika **S**ervice **C**ontainer **A**ction **P**roject) dukkede op i 1973. Vestafrika Linien skulle have ny tonnage til at erstatte de gamle S-både fra Vestkystlinien, der havde startet ruten til Vestafrika, da de blev til rådighed ved containeriseringen og introduktionen af ScanStar Servicen til USA's vestkyst.

Den 20. november 1973 fløj jeg til Dakar med Lufthansa – det var lidt af en oplevelse. Flyet fra Kastrup til Frankfurt var forsinket ved afgang. Der var således ikke mange minutter til at skifte til Sydamerika-flyet i Frankfurt (der skulle tage mig med til Dakar). Det udartede sig til at blive en kondiløbetur under jorden gennem servicetun-

Containerskibet Fionia kort før stabelafløbningen 24. juni 1977. Den røde container i forgrunden er af den særlige ventilerede type. (Nakskov Lokalhistoriske Arkiv)



nelleterne under startbanerne i Frankfurt lufthavn, men jeg nåede flyet. Midt på natten landede vi i Dakar, og jeg kunne naturligvis ikke finde min kuffert, som fortsatte med flyet til Rio. Nå, men jeg havde jo håndtasken med billetter, pas og penge, så det kunne ikke gå helt galt.

Da jeg skulle forhandle med agenter og havnemyndigheder i alle større havne mellem Dakar og Duala i Cameroun, var flyvebilletten temmelig „tyk“. Næste strækning til Freetown skulle „confirmes“, så jeg afleverede glad og gerne billetterne til vores franske storrygende agent, der tilsyneladende på et eller andet tidspunkt havde lagt billetterne oven i askebægeret, så det halve var brændt væk. Nå, men ved hjælp af min rejseplan fik jeg rekonstrueret, hvordan jeg havde planlagt at rejse, og det lykkedes da også for agenten at få fat i de rigtige fly på nær ét, hvor jeg kom en dag for tidligt til Freetown. I mellemtiden var min kuffert dukket op igen efter turen til Brasilien.

Opgaven bestod i at vurdere, hvilken tonnagetypen vi skulle bygge til Vestafrikalinien. Der var mange muligheder og meninger. Konventionelle cargolinere med con-



Containerskibet Fionia på prøvetur. ØK anskaffede seks containerskibe i 70'erne, nemlig Falstria og Meonia, der blev indsat på ruten til USA's vestkyst, Selandia og Jutlandia, der blev indsat på ruten til Fjernøsten, samt Fionia og Boringia til Vestafrikaruten. (Nakskov Lokalhistoriske Arkiv)

tainerkapacitet, roll-on roll-off, barge carriers, containerskibe med eller uden kraner. Problemerne var mangfoldige, og det var svært at se en fællesnævner. Konventionelle skibe havde spillet fallit, da de blev forsinket i ugevis på grund af manglende havnekapacitet. Barge carriers duede heller ikke, da den enkelte barge efter losning i realiteten var et ubemandet „tag selv“ konventionelt skib, og som sådan var udsat for samme eller flere problemer. RoRo var heller ikke en god løsning, da også denne skibstype i princippet var åben med fri „tag selv“ adgang til ladningen.

Hurtig lasthåndtering og tyverier fra lasten gjorde, at containere formentlig var at foretrække for den sydgående last. De var dog ikke velegnede til kakaobønner, kaffe og palmekerner der skulle nordpå, da der her var tale om „sækkegods“, der afgav store mængder fugtighed som skulle ventileres væk for at undgå fugtskader og mug. Efter at

have spekuleret på problemet, foreslog jeg, at vi udviklede en ny type „Ventilated Bulk Container“, dvs. en container med særligt udformede og dimensionerede ventilationsåbninger.

Ideen blev accepteret af ingeniørerne i Nybygningsafdelingen, og containerne udviklede jeg sammen med Fruehauf France, Auxerre. 200 blev indkøbt og afprøvet ombord på to „S“-skibe, som var blevet modificeret til forsøget. Fire studerende og en leder fra Helsingør Tekniske skole var med på en rundrejse til Vestafrika for at foretage de tekniske målinger af temperatur og luftfugtighed under aktuelle forhold i containerne og det ventilerede lastrum.

Forsøget faldt heldigt ud og *Fionia* og *Boringia*, som i mellemtiden var kontraheret hos Nakskov Skibsværft til Vestafrika-linien, fik tilpasset lastrumsventilationen til at kunne håndtere de omtalte specielt udviklede ventilerede containere.

De vigtigste vestafrikanske havne havde „lovet“, at der ville være gantrykraner til rådighed samtidig med, at skibene var klar, og der var derfor ikke planlagt kraner på skibene. Det viste sig dog hurtigt, at havnene ikke kunne holde ord, så det blev nødvendigt at installere to store Liebherr-kraner med 28 meter udlæg og 30 tons løftekapacitet på hvert af skibene.

Fionia løb af stablen den 24. juni 1977. Blandt gæsterne var der naturligvis forretningsforbindelser fra Nordeuropa og Vestafrika, de sidste i farverige gevandter. Turen fra København foregik i særtog med musik og dans. Det var meget fornøjeligt og vejret var perfekt med høj sol. Den følgende dag var der party på Fredensborg Storekro.

WASCAP fik en fornem start.

Fra restaurationsdreng til maskinmester

Af Mogens Damsgaard Sørensen

Kambodia

Hermed mit bidrag om, hvordan det var at stikke til søs med ØK's *Kambodia* i foråret 1962.

En del af mine skolekammerater stak til søs med skonnerterne på Mariager fjord. Det var mest cement i sække, de sejlede med. Og når det gik vildt til, kom de helt til Nakskov. Det syntes jeg ikke var nok, derfor sendte jeg nogle ansøgninger til diverse rederier for at høre om muligheden for at få hyre som messedreng. Deriblandt også ØK. Svaret fra ØK var, at de ikke antog nogen, før man havde været indenfor forhyringskontoret. Der var så kun én ting at gøre, nemlig at tage rutebåden *Jens Bang* til København.

Vel ankommen til hovedstaden gik jeg op gennem Nyhavn. Ved Kgs. Nytorv mødte jeg en betjent, som jeg venligt spurgte om vej til ØK. Jo, det var lige rundt det Kongelige Teater og ret frem. Og ganske rigtigt, der lå det Det Østasiatiske Kompagnis store og imponerende kontorbygning. Jeg gik frejdigt ind og kom et godt stykke indenfor døren, inden der kom en herre farende og spurgte, hvad jeg ønskede og ikke mindst, hvad jeg lavede derinde. Jeg gav som svar, at jeg skulle søge hyre som restaurationsdreng i et af Kompagniets skibe. Mandspersonen skiftede kulør, og havde han haft en dekoratørsaks, var jeg sikkert blevet båret ud af bagdøren. Han fik dog fremstammet, at mit ærinde var på kontoret på hjørnet af Sankt Annæ Plads og Lille Strandstræde. Det fandt jeg og kom op på første eller anden sal (oven over et vekselerfirma). Her blev jeg mødt af en herre med vest og urkæde der spurgte om, hvad han kunne være til tjeneste med. Jeg fik fortalt, at jeg havde sendt en ansøgning om at komme ud at sejle som restaurationsdreng og havde fået brev om at møde op på kontoret. Der skete ikke mere end, at han kiggede lidt på mig og sagde: „De skal høre nærmere, når der bliver noget“. Derefter kunne jeg tage *Jens Bang* hjem igen. Efter en uges tid kom der brev fra forhyringen om, at jeg skulle kontakte dem. De kunne meddele, at jeg skulle møde ude i Frihavnen ved Orientkaj, ØK's inspektion, og gå om bord i *M/S Kambodia*.

Det viste sig, at jeg skulle arbejde om bord i ca. tre uger, inden vi skulle sejle. Foruden mig kom der en dreng til, der hed Torsten, han kom fra Hjørring. Vi kom til at dele kammer de næste seks måneder. Det var ikke ligefrem den store luksus. Kam-



Motorskibet Kambodia i Århus. (Kristian Kielsholm Madsen)

meret havde en dobbeltkøje, en bæk langs skottet ud mod sidegangen samt et lille bord og en stol. Vi havde et klædeskab hver. Desuden var vi 10 mand om to toiletter, to håndvaske, samt to brusenicher. I baderummet var der monteret en steamventil, som vi brugte, når vi vaskede tøj.

Arbejdet bestod i rengøring af kabys og proviantrum. Der skulle vaskes ned og males. Dette skete under ledelse af kokken som skulle med på turen. Vi kunne ikke bo om bord, og der var heller ingen kost mens vi lå i Frihavnen. Man skulle selv have madpakke med på arbejde. Ind imellem blev en af os sendt op i Århusgade efter smørrebrød til hovmesteren (kaldet „Sølvkaninen“). Midt i det hele blev vi også jaget ind i Bredgade til Kompagniets læge, jeg tror, han hed Rydgaard. Her fik vi en sprøjte så stor, at armen var ubrugelig i flere dage. Det var ikke noget at tage sig af, mente kokken, vi kunne godt arbejde alligevel. Tiden i Frihavnen fløj af sted. Og jo nærmere vi kom afsejlingsdagen, jo flere folk dukkede op.

Arbejdet i maskinrummet, som jeg på det tidspunkt ikke havde en pind forstand på, gik for fulde omdrejninger. De havde stempler oppe, kan jeg huske, hvilket de også havde de næste seks måneder i en lind strøm. Cylinderolien var åbenbart ikke særlig effektiv dengang. Jeg mener, at assistenterne talte noget om 1.500/2.000 timer mellem trækkene. Det ser jo noget anderledes ud i dag med drifttimer på diverse komponenter.



Motorskibet Kambodia i Otoru i Japan i 1966. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

Vi skulle være fem drenge på turen. De sidste tre kom nogle dage før afgang. Foruden Torsten Petersen kom Poul Kim Frandsen, som havde haft en tur med *Morelia* til Australien, og derfor var en erfaren mand. Kurt Matsson var ærkekøbenhavnner fra Christianshavn, og havde ikke prøvet at sejle før, men var ekspert i alt andet vi talte om. Den sidste der dukkede op, kan jeg ikke huske navnet på. Jeg tror ikke, han havde forestillet sig, at han skulle arbejde med at vaske tallerkener m.m. Det gik noget trægt for ham. Jeg mener, at han holdt til Hamburg, hvor hans forældre kom kørende med en afløser og tog poden med hjem til mere beskyttede omgivelser. Den nye hed Finn Hansen og havde været en tur med DFDS's *Equador* på Sydamerika. Han havde ifølge eget udsagn en del erfaring i jobbet, og vi andre havde en del at lære, inden vi var på niveau med ham. Når han skrev en bon til høkeren på en kasse sodavand, eller hvad det måtte være, blev den underskrevet med Finn og chief boy. Jo, der manglede ikke noget. Han blev for øvrigt ret flink, efter at han havde fået en på lampen.

De øvrige i restaurationsafdelingen/kabyssen var følgende: hovmesteren hed Andersen og var fra Randers. Han var ret omgængelig. Jeg fik jobbet som kælderdreng, og havde derved en del med ham at gøre. Jeg hjalp med alt det kolde til salonen om middagen. Det varme fik de om aftenen. Med besætningen var det omvendt. Kokken

hed Henrik Skånstrøm og var en livlig herre. Hans kammer lå lige overfor kabyssen i bagbords side. Her havde han en Tandberg spolebåndoptager kørende. På den måde fik jeg smag for The Shadows. Jeg tror ikke, at han var udlært kok på det tidspunkt. I hvert fald var han og høkeren ikke altid enige om, hvordan tingene hang sammen. Jeg husker en gang chiefen kom ned med en stegt rødspætte og på en høflig, men bestemt måde forespurgte, om det var muligt, at mere end paneringen kunne blive stegt. Koksmaten hed Jørgen Hansen og kom fra Esbjerg. Han talte gerne tit og ofte om englandsbådene (*Kronprins Frederik* og *Kronprinsesse Ingrid*), hvor han havde haft en del oplevelser, vi andre aldrig havde hørt om. Bageren hed Erling Andersen og var fra Svendborg. Han bagte noget godt brød og lavede fine desserter (dette var dog mest til salonen). Det var herligt at sidde ude på 4. lugen om morgenen med en kop kaffe og et rundstykke eller wienerbrød der lige var kommet ud af ovnen. Jeg tror aldrig, han kom rigtig til køjs, det forekom mig, at han sov på „fuldebriksen“ konstant. Han stod for ølsalget og var ansvarlig over for hovmesteren med regnskabet. Folk gik ind på hans kammer og hentede nøglen til melrummet, hvor øllet var sat på køl. Når nøglen blev afleveret, spurgte han søvnt fra briksen om, hvor mange der var taget. De opgivne tal må have været forkerte, for da regnskabet blev gjort op, manglede der ca. 1.000 øl. Det var ikke noget at tage så tungt, på et tidligere skib havde underskuddet været på 1.400.

Vi havde 12 passagerer med næsten konstant, derfor var der tjener om bord. Han hed Leif Petersen og stod for serveringen i salonen. Hans højre hånd var en ung tjener, der hed Bjarne (Christensen tror jeg). Han tog sig af de løbende forretninger fra proviant/kabys til salonen med fadene, og dem var der mange af. Der blev godt nok diskret op for passagererne samt kaptajn, maskinchef og overstyrmand. Øvrige officerer spiste i officersmessen.

Og sidst, men ikke mindst, var der en stewardesse ved navn Vibeke Madsen. I daglig tale fru Madsen. Hun var også et kapitel for sig.

Der blev serveret mange steder. Foruden salonen og officersmessen havde maskinassistenterne deres egen messe, matroserne havde deres egen messe, bådsmanden og tømmermanden sad i en lille messe for sig selv, fyrbøderne havde deres egen messe og endelig havde restaurationen egen messe, hvor også de to styrmands aspiranter spiste, da de blev jaget ud af matrosmessen.

Kaptajnen hed Niels Agge. Det var ikke ham, vi havde mest med at gøre, vi så ham kun, når der var et eller andet galt. Overstyrmanden hed vistnok Christiansen og var fra Marstal. 1. styrmanden hed Sørensen og var en meget behagelig person, kan jeg huske. 2. styrmanden var en Abildgård. En lang, ranglet mand, altid iført kakitøj. Han gik 8-12 vagten. Vi drenge gik tit op på broen om aftenen og hørte lidt om navigation m.m., samt fik lov til at styre en gang imellem. Han påstod godt nok, at det var for dyrt at lade os styre, da skibet snoede sig som en ål på en stegepande.

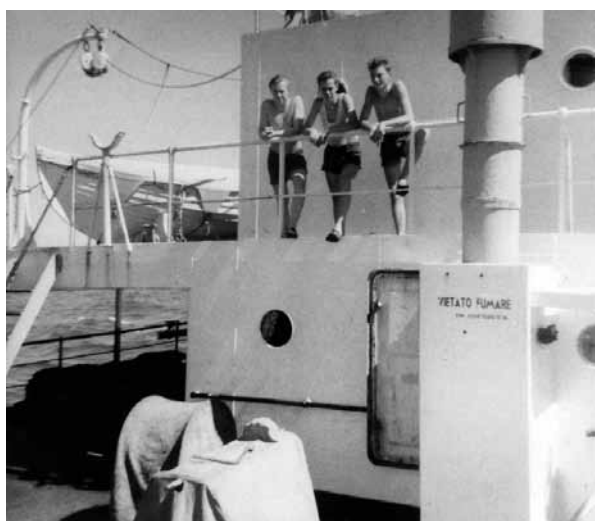
Vi havde generelt ikke noget med de høje herrer at gøre i det daglige. Ud over at kammerdrengen gjorde rent deroppe.



Mogens på 4. lugen i 1962. (Mogens Damsgaard Sørensen)



Torsten, Poul, Kurt og Finn. (Mogens Damsgaard Sørensen)



Poopen på Kambodia i 1962 med kammer i underetagen og rygesalon øverst. På billedet ses Poul, Kurt og Mogens. (Mognes Damsgaard Sørensen)

Telegrafisten hed Peter Hauke. Han blev på *Kambodia* i nogle år.

Ud over styrmændene var der to styrmands elever. Den ene hed Frederik Grøntved, og den anden var Ernst Hendrich. De to havde det ikke for godt, da styrmandsordningen ikke passede matroserne. De kunne for eksempel ikke spise i matrosmessen, men var henvist til restaurationsmessen sammen med os drenge.

I maskinen var der følgende: på toppen sad maskinchefen H.C. Dwinge. Ham fik jeg senere et godt forhold til, dog først efter et raserianfald og en generalskideballe der skyldtes, at jeg fik vasket hans beskidte dørk med kaustiksoda (jeg vidste ikke, hvad jeg havde fået fat i), men linoleumsdørken krøllede helt sammen. Resultatet blev, at Kompagniet måtte lægge noget nyt på, og så var Dwinge tilfreds igen. Han blev helt medgørlig, da han fandt ud af, at jeg havde en vis interesse i, hvad der forgik nede i „hullet“ og luftede noget om, at jeg ville være maskinmester. Efter jeg kom i lære som maskinarbejder, var jeg nogle gange i Århus sammen med en kammerat for at se det store maskineri. Vi bankede pænt på oppe ved Dwinge og forespurgte, om vi måtte gå ned at se på maskinrummet. Svaret var altid „Ja, men De må ikke pille ved noget.“

Chiefens højre hånd var 1. mester Folmer Jensen (kaldet „Folmer Fedtekoger“, i hvert fald af assistenterne). Han var ikke sådan at komme rundt om hjørnerne med. Jeg tror, han var dygtig til jobbet, men han kunne eksplodere i syv afdelinger, hvis messepeter stod og fløjtede eller sang i pantryet, når han spiste i messen. Han behøvede blot at stikke hovedet ud af døren, så ophørte al musikalsk underholdning. Med hensyn til køle- og fryserummene vogtede han over disse som en høg. Vi skulle lige prøve at glemme at slukke for lyset i boksene, når vi havde været inde, så var den mere end gal. Det var svært at forstå ham dengang, og vi betragtede ham som en kværulant, men efter at jeg selv har sejlet som maskinmester i 38 år, kan jeg godt sætte mig ind i hans evindelige problemer med det tekniske.

2. mesteren kan jeg ikke huske hvad hed, men de kaldte ham for „Bandholmskipperens søn“. Han var en meget buttet og i den grad hyggelig og glad mand. Han gik i lighed med 1. mesteren i hvid kedeldragt og gav ordrer til højre og venstre. 3. mesteren hed Jørgensen og var vistnok fra Horsens. Han gik stille og roligt med tingene.

Elektrikeren var Poul Bach Andersen. Hans familie boede i Hadsund, hvor jeg kom fra. Han kendte min mor og havde fået instrukser om at se efter mig, når vi kom ud i den store vide verden. Det opsyn ophørte, efter at vi havde forladt København. Men lidt „staldfiduser“ kunne jeg da få i ny og næ.

Da *Kambodia* som bekendt var udstyret med to 10-cylindrede hovedmotorer samt alt det andet maskinel, var der brug for mange hænder. Derfor var der 7 maskinassistenter om bord. Og hvad den ene ikke kunne finde ud af eller finde på, kunne de andre. Det var ikke kedeligt at komme inden for døren til deres messe. Dem lærte jeg meget af på den tur. Der var en som hed Jensen, derefter Knud Skaftø, Mogens Hansen, Hans Mikkelsen, Alex Jørgensen og en de kaldte „Bøwle“, den sidste husker jeg ikke. Bøwle havde altid en del vagter, når skibet lå på interessante pladser, da havde de andre ikke

tid til den slags pjat som vagt. Generelt knoklede de for at holde sammen på tingene.

De menige i maskinen bestod af en donkeymand, der var sjakbajs for de tre motormænd. Donkeymanden hed Viggo. Motormændene var der tre af, den ene hed Tommy, han var fra Århus og var noget af et kapitel for sig. Den ældste hed Phil, var kuglerund og havde svært ved at komme op og især ned i maskinen til tiden. Den sidste var fra Norge.

På dækssiden var der bådsmanden, der hed Johannes Nielsen, som styrede de øvrige med hård hånd. Det var en bomstærk mand med et stille og roligt gemyt. Tømmermanden hed Andersen og var en virkelig sjov mand med mange evner. Efter at han var blevet udlært tømmer, var han stukket til søs. På den her tur vil jeg tro, at han var omkring de 60 år. Han yndede at fortælle, at han havde været på otte skibe i sin tid til søs. Det var ikke en mand, der rendte fra pladsen i utide (hvis det var sandt). De to herrer gik rigtig og hyggede sig sammen, kan jeg huske. Desuden havde de deres egen messe, for at det ikke skulle være løgn.

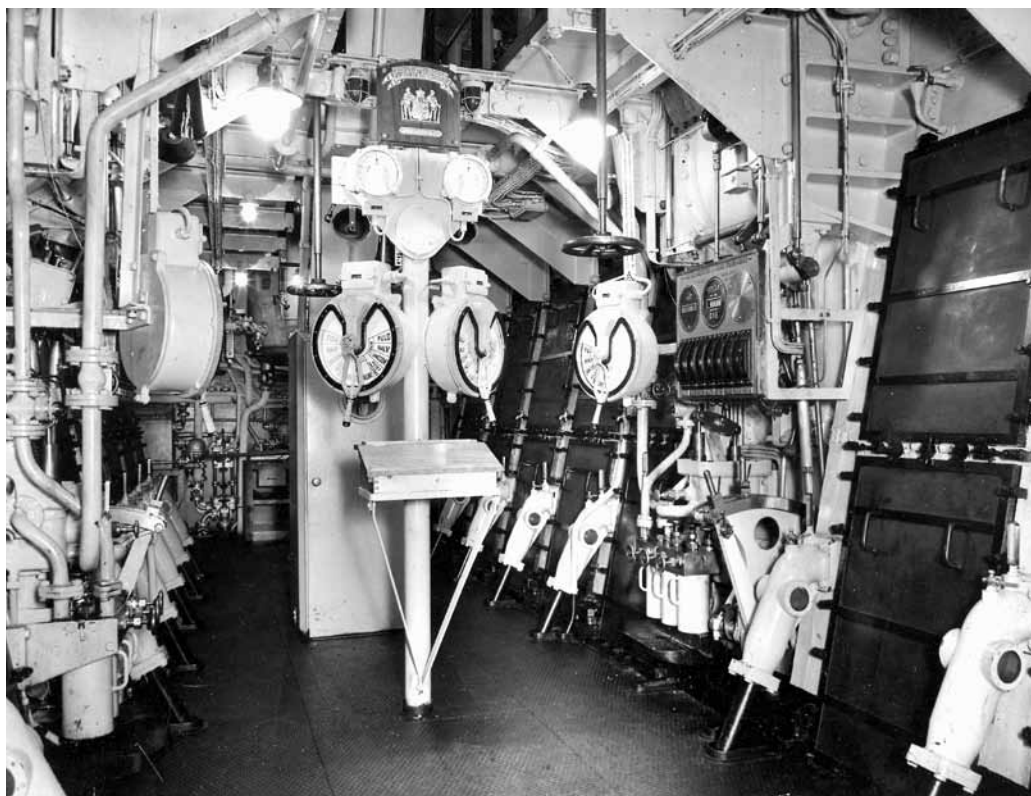
Matroserne var der vist nok en 10 stykker af foruden en letmatros samt to ung-mænd og en dæksdreng. Matroserne husker jeg kun nogle få af. Der var en, der hed Svend der var fra Svendborg. Han talte meget med „Kringlevrideren“ der også kom fra det pastorat. En hed Hans Jeppesen. En anden blev kaldt „Skrighans“. Ham jeg husker bedst, var nok Ebbe Stoffregen. Jeg mødte ham ni år senere i Korsør på Café Broen, da var han blevet tolder. Og for at det ikke skulle være løgn, var bartenderen på bemeldte café såmænd kokken Henrik Skånstrøm. Sjovt sammentræf. Men vi fik da vendt nogle minder. Letmatrosen hed John. De to „jumboer“ var fra Lolland. Den ene hed Poul Andersen, og han delte kammer med dæksdrengen Jørgen Agger som var en gæv vestjyde fra omegnen af Thyborøn. Ham kom jeg en del sammen med. Jeg mener, at jungmand Andersen senere blev styrmand i Kompagniet.

Så vidt jeg husker, sejlede vi ud af Frihavnen en søndag formiddag (ifølge optegnelser den 8/4 1962 – *Kambodia* rejse nr. 31).

Første havn var Göteborg og videre rundt til diverse andre havne i Europa. Hver gang vi tørnede kajen, strøg vi drenge i land efter endt arbejdstid. Der var meget at se på for en, der ikke havde været ude i den store verden før. Det var ret fascinerende med pubberne i England, og billigt var det også dengang. Antwerpen kan jeg huske, var en spændende by. I Hamburg var det Reeperbahn og sømandskirken vi aflagde besøg.

I Rotterdam lå vi på Thomsons kaj i Katendrecht. Her skulle vi jo også op at se på seværdighederne, til bal på Valhalla og på besøg hos Marie samt Anni på Ocean. Da aftenen var ved at være omme, endte vi inde hos en tatovør. Torsten og jeg var de eneste, der ikke fik en nål i armen. De tre andre knægte fik lavet roser og navne. Det blev til nogle stykker mere for de herrer, inden vi var tilbage i København.

Jeg tror, at sidste havn før vi gik østover, var Genua. I hvert fald lå vi sammen med et par andre ØK-både. Jeg husker, at der kom et par drenge om bord til os for at spørge, om nogle af os ville bytte skib, da de godt ville have en tur mere på Østen. Det var der ikke. Efter selv at have været rundt derude, forstod jeg dem godt.



Manøvreladsen på Kambodia. (Arkiv Nautilus Forlag)

Det var faktisk kun os drenge, der strøg i land i tide og utide. Jeg mener, vi var enige om, at det var nogle tørvetrillere hele banden i matrosmessen, da de sad og spillede ludo og kort hele vejen rundt i Europa. Men det ændrede sig radikalt. Da vi først havde passeret Malacca-strædet, fik piben en helt anden lyd.

Da vi kom ned i Middelhavet, monterede elektrikerer vifter på kamrene. Der var ikke noget der hed aircondition. Selv med viften var det til tider umuligt at sove på kammeret, så madrassen blev smidt ud på 4. lugen, så sov man der under åben himmel. Det var fint, når det var tørvejr, knap så fint, når der kom et tropisk regnskyl, så var det med at få pakket sammen og komme indendørs. Det lykkedes ikke altid, og så havde man en våd skumgummimadrass.

Turen gennem Suez-kanalen var en oplevelse i sig selv. Der var jo et hav af handelsfolk om bord. De hed vist alle sammen Moses og solgte det samme skrammel (marokkopuder, kamelskamler, album, tegnebøger, sko med papsåler, læderkameler i plastik, vandpiber m.m.) Man skulle ikke have dem inden for døren, da de stjal med arme og ben. Jeg husker ikke, om vi lå i vigekanalen, eller der blev ankret op på Great Bitter

Lake. Men igennem kom vi uden skylleluftbrand, der var vist en på vej gennem det Røde Hav, turen gennem det Røde Hav var enormt varm.

Næste stop var Aden for bunkring. Her var der også et hav af handelsfolk, som solgte „pistøfler“, t-shirts, undertøj og meget andet skrammel. En del entrede skibet ved at kravle op ad skibssiden ved hjælp af et stykke tovværk. Her kunne man more sig med at smide mønter i vandet, som ungerne så dykkede efter. Det lykkedes dem da at få en del, selv om dykningen ikke var uden fare, da der var hajer i farvandet.

Turen over det Indiske Hav gik fint uden dårligt vejr. Næste stop blev Singapore. Her foregik lastning og losning på redan til specielle pramme. Skulle vi i land, blev vi transporteret ind med motorbåd. Jeg mener, at ØK havde deres egne både til dette formål. Singapore var jo en spændende by på det tidspunkt (det var før de fik jævnet Chinatown med jorden). Højhuse var der ikke mange af, men et rigt forretningsliv. Vi susede rundt med cykeltaxi/rickshaw, hvilket ikke kostede en formue. Vi var oppe ved en engelsk sømandsklub, hvor der var levende musik og dans, dog skulle man have slips på for at få adgang. Der var ingen af os som var udstyret med slips, men det problem blev hurtigt løst, da de havde en skotøjsæske med nogle fedtede slips med færdigbundet knude. Dog ikke for de Mærsk-folk vi var sammen med, da de hårdnakket påstod, at man ikke kunne tillade sig at bruge slips, når man var Mærsk-sejler. De blev så udenfor, mens vi andre morede os. Der var for øvrigt også et pragtfuldt svømmebassin i den klub, som vi kunne benytte. Det var virkelig dejligt.

Næste havn vi anløb var Bangkok. Mindst 14 dage før ankomst begyndte hovmesteren at holde moralprædiken for os knægte om, hvad man skulle og ikke mindst, hvad



Den berømte swimmingpool i Singapore. (Mogens Damsgaard Sørensen)

man ikke skulle gøre. Man kunne let rende ind i alverdens ulykker. Jeg tror, at vi allerede ved 19-tiden stod med „søndagstøjet“ på, og ankomsttiden var vel ikke før omkring 23-tiden. Skibet blev lagt langs helt oppe ved pakhuis 1 eller 2, så der var ikke langt over til Mosquito Bar og Venus Room. Der foregik jo en del oppe på første sal, som man ikke var vant til i en dansk provinsby. Den første vi mødte på de skrå brædder nede i sumpen næste morgen var såmænd høkeren. „Go’ morn’ Andersen, har man sovet godt?“ Derefter blev der aldrig talt om, hvad der var farligt eller ikke farligt. Mariner’s Club som lå bag de før omtalte etableringer, var et pragtfuldt fristed. Dejlig svømmepøl, billard, læsesal, restaurant, jo, der var det hele. Og så kostede det ikke så meget som på Mosquito Bar og Venus Room. Alt i alt er det jo sjovt nok at have prøvet det hele. Jeg undrer mig stadig over, at ikke flere kom galt af sted på brædderne nede i sumpen.

Efter Bangkok var det Saigon. Her var vi ikke mere end en dag eller halvanden, inden turen gik til Hongkong.

I Hongkong blev der lige tid nok til et besøg hos „Skrædder Thomsen“ for lidt ekvipering med kakibukser og skjorter. Han tog lige tre mål, og så passede tøjet. Jeg mødte ham sidste gang i 1985, og det var stadig kun tre mål han tog, og det passede. Blandt alle de kinesiske reklameskilte på husene var det sjovt at se Thomsens, hvor der på dansk stod „Thomsen & Co. broderier og habitter“. Henderson blev også bæret af vores ophold i Hongkong. En kamfertræskiste blev indkøbt, hvilket ikke var i den dyre ende, da hyren kun var 325 kr. pr. måned.

Næste stop var Filippinerne. Først Manila, som forekom at være en møgbeskidt by og ikke særlig interessant. Jeg nåede aldrig op på sømandsklubben, hvor alle de fastboende matroser holdt til.

Iloilo var på det tidspunkt en lille flække. Vi lå på reden og lastede/lossede. Al transport til land foregik ved hjælp af kanoer med bambusudriggere for at holde balancen. Det var forholdsvis billigt at komme ind, men den anden vej ud til skibet var en noget anden pris. Og de var ikke lette at bide skeer med. Men vi kom da frem og tilbage med livet i behold. Jeg husker noget med, at en amerikaner blev stukket ned, mens vi lå der. Af forlystelsessteder var der to som hed henholdsvis S/S Birdland og The Pink Lady. Fælles for disse lidt tvivlsomme steder var, at de lå på første sal. Vinduer var der ikke, men nogle bastmætter var monteret for hullerne i vægen. Gulvbrædderne havde mellemrum, så man kunne se ned til grisene, der boede nedenunder, hvilket gav en speciel odeur. Lokalet var udstyret med en såkaldt musicbox og et køleskab til cola. Sprutten var det man kaldte Manila-rom, hvilket var noget strong stof som man ikke blev særlig klog af. Lokalet var også godt repræsenteret af de såkaldte „Billi boys“ transvestitter. Det var ret svært at se forskel på dem og den ægte vare i den belysning, etablissementet var udstyret med. Der var et par af matroserne som havde en måde, hvorpå man kunne finde ud af, hvad der var hvad, og den virkede.

Turen gik videre til Japan, Yokohama og Kobe. Ud over at det var anderledes end det, vi indtil nu havde set, var der ikke så meget at skrive hjem om.

Derimod var opholdet i Otaru på Hokkaido lidt af en oplevelse. En af passagererne, en englenskmand, havde nogle forbindelser som gjorde, at vi kom på en heldagstur rundt på øen. Vi var oppe at se nogle vulkankratere, som stank af svovl som bare f... Desuden var vi ude i et reservat, hvor de rendte rundt med brunbjørne i snor. Efter sigende skulle det være afstamminger fra de første mennesker der var kommet over fra fastlandet. Der var ikke mange fra matrosmessen som deltog i turen, af den simple grund, at der var jordbær til dessert den søndag middag. Der er åbenbart mange måder at prioritere på.

I Korea var det kun Pusan vi anløb. Der var heller ikke så meget at se ud over en hel del amerikansk militærgrej. Der var militærbiler overalt og kanonstillinger på havnemolerne. Det var jo heller ikke mere end ni år siden, våbenhvilen var trådt i kraft. Ballade har der jo været siden.

I Shanghai var vi ude at køre i cykelrickshaw. Det var en grå og trist by, hvor der var langt mellem gadebelysningen. Der var stadig skudhuller i husvæggene fra dengang Mao indtog byen i 1949, og *Kambodia* evakuerede folk fra byen, inden maoisterne kom vrimplende ind. Højhuse var der ikke mange af, kun få i nærheden af hvor den internationale sømandsklub havde til huse. Her var også den berømte „verdens længste bar“. Den var man jo noget benovet over. Jeg har dog set den siden, og begejstringen var ikke så stor. Man kunne købe souvenirs på klubben, men der var ikke noget med at tage tingene med sig. Nej, det købte skulle først tjekkes, og var tingene ældre end 50 år, måtte de ikke udføres. Dette til trods for, at malingen på den indkøbte junke ikke var tør endnu.

Vi kom til Bangkok endnu en gang, inden kursen blev sat mod Europa. Denne gang lå vi i ca. 16 dage, så der blev mere tid til at beskue byen med alle dens templer og pagoder og det flydende marked. Livet om aftenen på Mosquito Bar blev heller ikke forsømt. Den norske motormand vi havde boede eller havde boet i New York. Det skulle vise sig at blive en fordel for os. Amerikanerne havde på det tidspunkt travlt med at sende soldater ind i Vietnam via Thailand og Laos, derfor var der masser af soldater i Bangkok. De hang på værtshusene uden for gaten og til tider på Mariner's Club. En af soldaterne kendte nordmanden og besøgte ham om bord med jævne mellemrum. Derfor stod der ret tit en militærjeep ved vores gangway, og dermed havde vi gratis kørsel fra pakhus 16 til gaten. Det var en nem og behagelig måde at komme rundt på.

Under opholdet blev motormand Phil gift med en af de lokale skønheder. Hvilket blev en ordentlig fest. De var først på konsulatet, hvor Phils kollega Tommy var forlover og til dagens ære ikke særlig ædru. Konsulen var ikke helt tilfreds med tingene. Derefter skulle brudeparret efter thailandsk skik ind i et tempel for yderligere ceremoni. Hovmesteren rullede sig ud og fremtryllede en fin frokost for de indbudte gæster fra andre skibe. Festen blev holdt i restaurationsmessen, da motormandsmessen ikke var særlig stor. Det vil være for besværligt at komme ind på alle detaljer i den fest. Men den var fugtig og absolut ikke kedelig. Nogen glæde af bryllupsnatten fik brudgom-



Spisesalon om bord på Kambodia. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

men ikke. Om andre gjorde, vides ikke. Jeg tror nok, det var et bryllup, som gik over i historien.

Turen gik efter Singapore tilbage til Europa med diverse havne, inden vi ankom København og videre til Nakskov for dokning.

Her blev vi afmønstret. Men der var ikke noget med at stryge, før arbejdstiden var slut. Vi havde været oppe ved Agge for at spørge, om vi kunne tage hjem. Men han mente ganske bestemt ikke, at Kompagniet kunne betale os fuld løn, hvis vi gik før tid. Vi gik så ned og trykkede lønning et par timer og tog derefter til København. Der var nu gået fem måneder og 28 dage, og vi knægte var blevet modnede og havde fået et hav af oplevelser, som vi aldrig glemmer.

Maskinmester

Jeg kom i lære som maskinarbejder og blev maskinmester. Under skolegangen var jeg tilknyttet gænget og havde nogle småture med diverse skibe for endelig at slutte med



Motorskibet Magdala. De første M-både havde dobbeltvirkende hovedmaskiner (Mongolia, Manchuria, Malacca, Malaya og Morelia), mens de sidste havde enkeltvirkende hovedmaskine (Mombasa og Magdala). (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

en tur til Vestafrika på *Sinaloa* i 1971-72. Men det var turen med *Kambodia* som var startskuddet til de efterfølgende 38 år til søs i maskinen. Efter turen med *Kambodia* (afmønstring Nakskov den 19/9 1962) kom jeg i lære som maskinarbejder på Vognfabrikken Scandia i Randers. Efter endt læretid der startede jeg på maskinmesterskolen i Horsens.

Der var dengang mange muligheder for at få lån både ved Rederiforeningen og hos de respektive rederier. For mit vedkommende var det nærliggende at søge studielån hos ØK. Det mente jeg i hvert fald. Ansøgningen blev skrevet og sendt. Der gik ikke mange dage, før der var svar fra Kompagniet, som kunne meddele, at de principielt ikke gav lån til personer som ikke havde sejlet og gjort tjeneste som maskinassistent. Men de havde set på de udtalelser, jeg havde fået fra turen med *Kambodia*, og kunne derfor ekstraordinært give tilsagn om et månedligt beløb i studietiden. Med ØK-lånet, Rederiforeningens tilskud og Ungdommens Uddannelsesfond gik det nogenlunde op økonomisk.

Dog var det nødvendigt med noget arbejde i reparationsgængen i sommerferien og på skæve helligdage. Der var gode penge i det arbejde, selvom det ikke altid var lige

spændende jobs, man fik tildelt. Det meste af arbejdet foregik i Frihavnen, men til tider blev man sendt til Nakskov eller Helsingør, når skibene var i dok. Når man blev sendt af sted med tog, skulle man huske at købe en billet på 1. klasse, da det var efter overenskomsten. Jeg husker, at jeg blev sendt til Nakskov og skulle om bord i *Magdala*. Her stillede jeg med en 2. klasses billet. Det faldt ikke i god jord, sikke en skideballe jeg fik med ord som undergravning af overenskomst osv. Alt i alt nok til, at jeg huskede at købe 1. klasses billet næste gang.

Når jeg senere hen i livet har tænkt på jobbet i „gænget“, undrede jeg mig over det antal personer, som var tørnet til. Nogle gange var der to 1. mestre, hvoraf den ene kun tog sig af regnskabet, den anden tog sig af arbejdet og fordeling af opgaverne. 2. mestre var der tit både to og tre af, 3. mestre var der altid en del af, for ikke at tale om juniormestre og assistenter. Generelt var der for mange folk i forhold til det værktøj der var lukket ud. Skibenes faste 1. mestre låste det meste inde ved ankomst Frihavnen, det kunne man i hvert fald godt tro. Derfor blev der brugt meget tid på at skaffe en 8" skiftenøgle. „Lån mig lige den“ – „Nej, den har jeg lånt af ham og ham, og han skal have den tilbage“. Der kunne let gå en rum tid, inden man fik fat i en nøgle til at løsne en omløber på en brændstofventil. Tiden gik og hyren drejede, så der var ingen, der tog ovennævnte som et problem. Ligeledes var der meget spildtid, som opstod grundet kontraordrer. Jeg husker, vi skulle spænde stagboltene på en hovedmaskine. Vi fandt de hydrauliske donkrafte, slanger og pumpe. Monterede donkraftene som vi havde fået at vide og i den rækkefølge, som 1. mesteren havde givet besked om. Godt i gang blev arbejdet stoppet af en af de andre 1. mestre. Hvad fanden var det vi holdt på med, det skulle gøres så og så, og ikke mere diskussion om det. For øvrigt havde personen som havde sat os i gang ikke en skid forstand på det her. Jeg tror, at vi skiftede donkrafte tre gange, inden der faldt ro over arbejdet.

Når man tænker tilbage på den slags episoder, kan man godt ryste lidt på hovedet. Vi assistenter blev i mange tilfælde sat til arbejde, som egentlig var motormændenes arbejde, men da vi ikke skulle have 50%, var det billigere at sende os ind i skylleluftkanalen, rense køler og andet beskidt arbejde end at sende en motormand ind. Der gik også meget tid med at banke møtrikkerne løse på topstykkerne på de gamle 74'ere. Det var et hårdt arbejde, derfor var der kamp om at få jobbet med at holde rebet fast på slagnøglen. Ikke alle var lige gode til at slå med en forhammer, det kostede da også et par sikkerhedsventiler livet indimellem. Vi hev mange brændstofventiler op. Disse samt reserveventilerne blev sendt over i den såkaldte „Ventilshop“, som blev ledet af Marius (tror jeg, han hed). Inden skibene forlod Frihavnen, blev de nyoverhalede ventiler monteret i topstykkerne. Desuden mener jeg, at der blev leveret to sæt ekstra i reserve til rejsen. Var der problemer med en ventil, satte man en ny i. På den måde var man så fri for at stå og overhale ventilerne (slibe ottetaller til hudløshed).

Det var nogle farverige personligheder, man var omgivet af i „gænget“. De fleste glemmer jeg aldrig. Dem jeg arbejdede mest sammen med var af en eller anden årsag 2.

mester Gunnar K. Bosold og maskinassistent Poul Grejsdal fra Frederikshavn, der var en gæv og dygtig fyr. Af de øvrige var de mest kendte vel navne som (mange tit med øgenavn, deres rigtige navn brugte man ikke): Handskemagerens søn, Røde Ebbe fra Balle, Sorte Frederik, Per Sømand/Skrig Per, Sullivan, Rystemontøren samt et hav af andre assistenter, mange fra Lolland. Af maskinmestre var der også et hav, her husker jeg blandt andre 2. mester Odin, Weiz, Kaj Riis Hansen, Orla Dreier, 1. mester Dion Lohse, Den Smukke Arne, Lorry Feilberg, Skralde og Svend Åge Hansen. Den eneste chief jeg husker, er Basse Hansen.

Som sagt var det ikke kedeligt at være sammen med de herrer. Det var til tider knokkelarbejde til langt ud på aftenen. Dog med diverse pauser. Mange gange, eller rettere sagt jævnligt, var der nogle timer „på toppen“, det vil sige beløb som blev skrevet på, uden at der blev udført noget arbejde i de timer. Jeg ved ikke, om man var uvidende om det på inspektionen, men ingen sagde noget. Efter endt arbejdsdag blev der drukket en del bajere på kamrene eller ude i byen. Det var hård kost at følge med de gamle garvede gutter. Men en ting var sikkert: man skulle møde på maskintoppen næste morgen kl. 06.00, uanset hvad man havde foretaget sig aftenen før. Kom man for sent, kunne man regne med at få stukket i hovedet, at man kunne pakke sine sydfrugter og fise af, og for øvrigt var det ikke en halvdagsplads (her tænkes især på Svend Åges sprogbrug).

Jeg husker, at jeg blev sendt om bord i *Morelia* for at sejle med fra Frihavnen til Orehoved og efter endt udlosning af træ til finerværket videre til Nakskov, hvor skibet blev solgt og afleveret til de nye ejere. Da jeg steg om bord i Frihavnen/Orientkaj, mødte jeg skibets 1. mester, der hed Bent Warrer, han stod og hang ved 4. lugen/indgangen til maskincassingen. Jeg hilste på ham og sagde noget om, hvorfor man skulle ud med sådan noget gammelt lort. Han mente dog, at jeg lige skulle stikke hovedet indenfor på maskintoppen, inden jeg udtalte mig om gammelt lort. Mens vi stod og sludrede, sagde Warrer „Der kommer „Ole Bakstørn““. Jeg havde aldrig mødt bemeldte herre, men godt nok hørt, hvorfor han havde fået det lidet flatterende øgenavn. Det vil være lidt vulgært at forklare, hvorfor han fik det navn påhæftet, men han har sikkert ikke kedet sig. Efter passieren stak jeg hovedet indenfor på maskintoppen. Og jeg må sige, der var godt nok pænt og rent overalt, nymalet og gelænderne var pudset i mønster med smergellærred. Jeg havde aldrig set et dobbeltvirkende maskineri før og syntes, at det så lidt mærkeligt ud med de store åg på toppen. Da maskinen først kom i gang, og man havde set lidt på de hoppende udstødsåg og konstateret, at der ikke var de rystelser som på en almindelig 74'er, var det jo et behageligt skib at sejle med. Reparationsmæssigt tror jeg ikke, at denne motortype var særlig nem at arbejde på. Efter sigende tog et stempeltræk noget længere tid end på 74'erne. Hvis ikke jeg husker helt galt, var det vel det sidste dobbeltvirkende maskineri Kompagniet havde og vel også i den danske handelsflåde. Dermed sluttede et kapitel i dansk søfart.

Per Sømand var assistent sammen med to andre, som jeg ikke husker navnene på. Per kunne i hvert fald fortælle, hvordan tingene skulle være, især på hans egen måde,

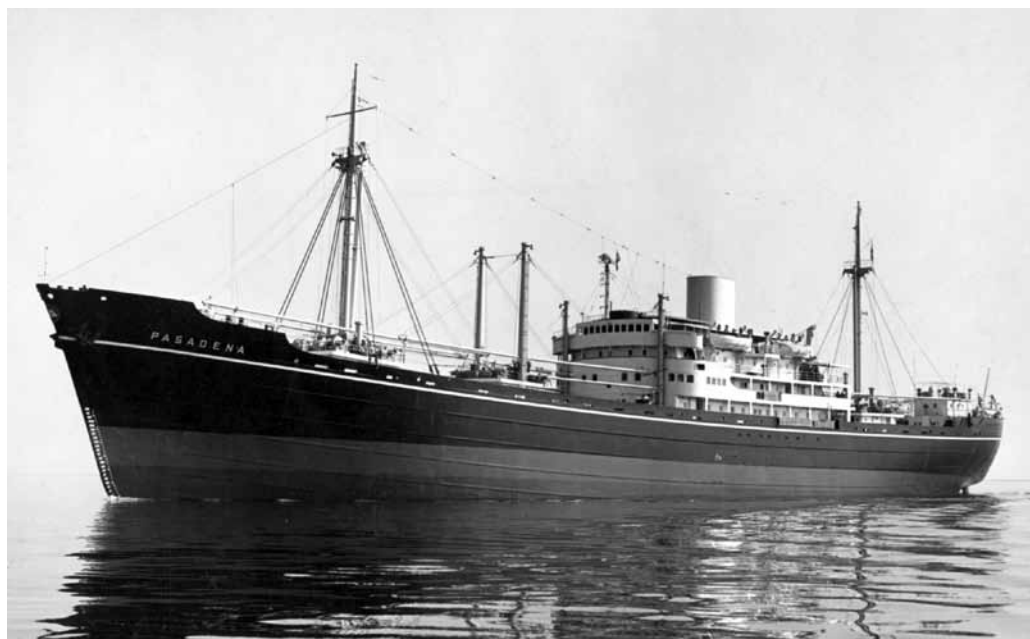
og den var ikke kedelig, kan jeg huske. Han var jo gammel i gårde. Jeg blev sat til at hive et stempel op på en af hjælpemotorerne – eller var det nenedud – det var jo gamle maskiner. Samarbejdet gik godt et stykke tid mellem mig og skibets 3. mester, som var udlært på Hundested propellerfabrik og for øvrigt på dispensation. Da han fandt ud af, at jeg havde maskinmesterpapirer, røg det gode forhold mellem ham og mig. Det hjalp ikke meget, at jeg fortalte ham, at han jo blot kunne gå hjem og starte på skolen.

Problemet var til at se en ende på, da skibet skulle sælges, og jeg skulle videre til *Azuma*. Her kom jeg til at gå sammen med Poul Grejsdal og Leif F. Mortensen fra Næstved. Sidstnævnte var jeg senere sammen med i søværnet på minelæggeren *Møen*. Der var også en assistent der hed Sullivan. Han havde vist gået en del ovre i „Ventilshoppen“ hos Marius og overhalet brændstofventiler. Desuden var der 2. mester Odin fra Århus. Der var sikkert et hav af andre personer. Dog mener jeg, at skipperen var Hardy Halvkraft.

Vi gik fra København til Göteborg og videre til Oslo. I sidstnævnte by sad jeg i en middagspause inde på Sullivans kammer og fik en øl. Pludselig røg døren op, og ind troner en af „nattens dronninger“ fra Rosenkældereren. „Giver du en spids?“ spurgte hun. Jo, Sullivan havde da en flaske Rød Aalborg som stod og lænede sig op ad radiatoren (det var i januar måned, men flasken var absolut ikke frostsprængt). Hun satte flasken for munden og tog en ordentlig tår. „Tak for skænken“ – og så skred hun. I assistentmessen kunne man oplyse, at de kvinder som kom fra Rosenkældereren havde trusser som det svenske flag, blå og gul, og det knitrede som pergamentpapir, når de gik. Det var jo vigtige oplysninger, man blev beriget med.

Det blev et helvedes vejr, da vi sejlede ned gennem Nordsøen. Søklart var der ikke gjort, med det resultat at brun sæbe og sæbepulver flød hen over vippetøjet på hovedmotoren – det så herrens ud. Desuden var kasser med vores reservedele væltet rundt mellem hinanden. Jeg syntes, at det var et dårligt søskib. Vi lå til tider med stærk slagside grundet vinden.

Vi havde en del havne i Europa, hvilke husker jeg ikke, men vi nåede da Hamburg efter planen. Her skulle der trækkes stempler. Poul og undertegnede havde det indvendige. Odin gik udenfor og brummede over et eller andet, hvad ved jeg ikke. Men generelt var han en festlig fyr. Jeg fik fornøjelsen af at rejse med ham hjem fra Hamburg, hvilket foregik med tog på 1. klasse. Vi havde hverken fået vådt eller tørt, da vi dampede af mod Danmark, hvilket fik Odin til i utvetydige vendinger at meddele, at han var sulten. Der sad et ældre ægtepar i kupeen sammen med os, og vores samtale var ikke lige det, der passede i deres øregange, kan jeg huske. Efter passage af grænsen blev det snevejr, hvilket bevirkede, at vi skulle vente i Fredericia på toget fra København. Det blev for meget for Odin, han meddelte højt, at nu var han så sulten, at han kunne æde gardinerne. Det blev dog ikke til gardiner, men nogle pølser han havde fået tag i på banegården. Sennep og ketchup havde han i et par paptallerkner, mens pølser og brød var i lommen. Vores medpassagerer så lidt forfærdede på optrinet. Men vi nåede trods alt Århus i god behold.



Motorskibet Pasadena. Skibene i P-klassen var bygget forskellige steder. Pretoria og Patagonia var fra Nakskov, Panama var fra Japan og Poona og Pasadena var fra Hamburg. De tyskbyggede havde hovedmaskine fra MAN, mens de øvrige havde hovedmaskine fra B&W. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

Motorskibet Boribana. (Arkiv Nautilus Forlag)



Derefter kom jeg til at gå på *Pasadena*, som lå i Østbassinet ved Midtermolen. Her gik der meget tid med at snakke om, at det var noget lort at arbejde på en MAN-motor. Det var bedre med B&W, sagde „sagkundskaben“. Det kunne da være lige meget, hvad vi rodede med, syntes jeg, da vi blev lige beskidte, uanset hvad motoren var døbt.

„Skralde“ gik som 1. mester, og hr. Deleuran var chief på skibet. En dag henvendte Skralde sig til mig og sagde, at han havde hørt, at jeg skulle ind til søværnet og aftjene min værnepligt, hvilket jeg kun kunne bekræfte. Han spurgte derefter, om ikke jeg kunne tænke mig at komme hjem til familien en uges tid, inden jeg skulle møde i Auderød. Jo, det kunne jeg godt, men der var jo lige det med pengene. Han stod lidt og kiggede på mig, hvorefter han sagde: „De kan komme op på maskinkontoret efter middag“. Efter at vi havde spist i kantinen (Capela), stillede jeg hos Skralde. Han kiggede op fra skrivebordet og sagde: „De kan skrive her“. Da var arbejdssedler/lønsedler skrevet ud med overtid (og på toppen) kostpenge m.m. Jeg kiggede lidt på det, men sagde ingenting. Det eneste Skralde sagde, var: „Nu skal De ikke lige gå forbi inspektionen, når De går hjem til fyraften“. Det kunne jeg så godt finde ud af at lade være med.

Sinaloa

Efter tiden i søværnet vendte jeg tilbage til ØK. En måned før jeg blev hjemsendt, var jeg omkring inspektionen i Frihavnen for at tale med Harry Schulz, der stod for bemanningen i maskinen. Han kunne meddele, at jeg skulle med *Sinaloa*, der kom fra USA's vestkyst og skulle sættes ind på den nyoprettede Vestafrikarute. Der blev dog lige en tur med *Boribana* i 10 dage, inden jeg skulle om bord på *Sinaloa*.

Da jeg kom om bord på *Boribana*, mødte jeg 1. mester Svend Åge Hansen. Han gloede lidt på min bagage og sagde: „Hvad fanden skal De med alt det kluns for en uges tid?“ Jeg kunne meddele ham, at det var planen, at jeg skulle over i *Sinaloa*. „Nå“, var svaret, og efter en kort pause sagde han: „Se så for øvrigt at få noget arbejdstøj på og find ned i maskinen“.

Da vi kom tilbage til Frihavnen med *Boribana*, afmønstrede jeg og tog derefter til Rotterdam for at mønstre *Sinaloa*. Jeg skulle rejse derned sammen med chief Basse Hansen, 1. mester Dion Lohse og elektriker Poul Bak Andersen – ham havde jeg havde sejlet sammen med på *Kambodia*. Desuden var der en 3. mester fra Bornholm (uden der var noget galt med ham), samt Per Sømand og et par andre, som jeg ikke husker navnene på.

Vel ankommen til Rotterdam kunne agenten meddele, at skibet ikke var ankommet endnu grundet tåge. Vi blev derfor anbragt på et hotel, som åbenbart var tilknyttet SAS. Her kunne vi så sidde og glo i lobbyen og afvente besked om skibets ankomst, hvilket trak ud. Alle var ved at være sultne, så det blev besluttet at gå ind i restauranten for at få lidt føde. „Smut“ sagde det, så var selskabet samlet ved et bord, alle undtagen



Motorskibet Sinaloa. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

Basse Hansen og undertegnede. Hvilket betød, at jeg måtte placere mig ved chiefens bord. De andre trak noget eller meget på smilebåndet af fordelingen, hvilket jeg senere godt kunne forstå. Servitricen kom over til Basse Hansen og mit bord for at få bestillingen. Basse Hansen bestilte, hvorefter jeg sagde, at jeg tog det samme. Det skulle jeg så ikke have sagt. Basse Hansen fortalte mig, at jeg kunne få for 7 gylden og nogle cent, og dermed færdig. Stemningen blev ikke bedre ved bordet, da hr. Hansen bestilte dessert og kaffe, og jeg ytrede, at det kunne jeg også tænke mig. Skyerne lå temmelig lavt efter den bemærkning. Eftermiddagen samt det halve af aftenen gik uden nyt om, hvornår skibet kom ind. Jeg tror, klokken var henad 23, inden vi fik bevilget et værelse, så vi kunne få lidt søvn.

Næste morgen efter morgenmad kunne vi begive os ned i havnen (Thomsons Pier tror jeg, det hed i Katendrecht). Efter at have afleveret søfartsbøger m.m. og blevet anvist et kammer, var det med at komme i arbejdstøjet og komme i gang. Der var ikke megen automatik i *Sinaloa*, så man var vagtgående. Jeg blev stukket ud til at gå vagt sammen med 2. mester Hans Eigil Pedersen fra Ommel. Han var en ualmindelig fin fyr at gå sammen med. Hvilke havne vi havde, inden skibet kom til Frihavnen, kan jeg ikke huske. Men København nåede vi.

Der var en del reparationsarbejde, som skulle fikses under opholdet i Frihavnen. Her kom jeg endnu engang til at gå sammen med Gunnar Bosold. Han havde for øvrigt

en særlig måde at sætte folk i gang på. Man skulle altid iføre sig en stålbørste, en skiftenøgle, et søm eller hvad ved jeg. Det lange af det korte var, at vi skulle overhale en turbolader. Og derfor iførte jeg mig al det værktøj, som skulle til for at adskille en turbocharger. Vi fik det hele hevet fra hinanden og sat rotoren i blød. Da det var tilendebragt, mente Bosold, at vi godt kunne gå en tur over i marketenderiet og få en ostemad og nogle bajere. Det tog jo trods alt tid, før forbrændingsbelægningerne forsvandt på turbineskovlene. Turbinen var dog ikke blevet ren efter en fire-fem bajere. Da vi kom tilbage, stod 1. mester Lohse ved gangvejen og ventede på os. „Den er helt gal“, sagde han, „Jeg har fået skideballe af Basse Hansen. Han har fundet ud af, at I har siddet og drukket bajere i arbejdstiden“. Hvorefter Bosold sagde: „Den rotor bliver sgu da ikke renere ved, at vi står og glør på den“. Diskussionen var hermed slut.

Et par dage før afgang mod Vestafrika mønstrede en del af de folk, der skulle med på turen. Nogle af de faste kom først i sidste havn i Europa. Jeg fik tildelt hjørnekammeret på bagbords forkant af bygningen. Det viste sig senere at være et godt aktiv, især på varmen, da kammeret lå oven på en fryselocker. Man blev vågen på én gang, når man hoppede ned fra køjen og ud på dørken.

En af de første dage vi lå i Frihavnen, bankede det på døren til mit hjørnekammer. Inden jeg nåede at sige „Kom ind“, røg døren op, og ind kom en ikke særlig høj, men lidt firskåren person med fønbølger i håret og præsenterede sig som „Deres maskinchef“. Så kunne man selv gætte sig til navnet. Det var Jens Chr. Juul, også kaldet Jens Kolort. Han var efter min mening en meget arrogant herre. Om han havde noget at have det i, fandt jeg aldrig ud af.

Dion Lohse skulle være 1. mester indtil sidste havn inden afgang Vestafrika, hvor Jens Brønnum Jensen, også kaldet Jens Rundjern, dukkede op. Hans Eigil blev afløst af Finn Hansen, også kaldet Falkøje, 3. mesteren var Jørgen Palle Hansen, som yndede at fortælle, at han var lillebror til Svend Åge. Jeg kom til at gå 3. mester vagten sammen med Jørgen.

Elektrikeren Poul Bak Andersen blev afløst af en forholdsvis ung mand, navnet husker jeg ikke. Men han var ude på sin sidste tur, inden han skulle i land og have et job. Det *blev* desværre hans sidste tur, idet han druknede under vores ophold i Cotonou. Meget sørgeligt.

Foruden mig som juniormester var der en assistent ved navn Per, han kom vist fra Fredericia. Han havde været med på den forrige tur til USA's vestkyst. Desuden havde vi to maskinaspiranter. Den ene hed Ernst Sørensen, den anden hed Skriver.

Motormændene husker jeg ikke så meget om, ud over at den ene af de fire havde været på motormandskursus, og dermed var dygtigere end de andre (ifølge hans eget udsagn).

På dækssiden havde vi kaptajn Th. Dahl. Overstyrmanden var Jens A. Holm, han blev senere lods på Mariager Fjord. Jeg har sommerhus i området og er jævnligt kommet på Als Odde uden at have set ham. Der skulle gå nær ved 33 år, inden vi mødtes på

Jægerhuset. Her blev de gamle minder støvet af og billeder fundet frem sammen med øl og Gammel Dansk.

1. styrmand var Finn Grandahl. 2. styrmand var Lars Hardy Christiansen (Hardy Halvkrafts søn). Telegrafisten kan jeg ikke huske navnet på. Det eneste jeg husker er, at han skrev en del i bladet Søfart angående telegrafisternes overgang til jobbet som „Lige ud styrmand“.

På restaurationssiden stod hovmester Tage Rasmussen i spidsen. Kokken var en forholdsvis ung fyr, hans hobby var at samle insekter, sommerfugle m.m. Der var fire messedrenge som havde det med at springe over, hvor gærdet var lavest. Det lykkedes næsten hver gang – undtagen når assistenten Per havde fat i nakken på dem.

Dæksafdelingen mindes jeg svagt. Bådsen hed vidst nok Gerner, og kom en del sammen med kokken. De sad næsten hver aften i styrbords sidegang og snakkede og hyggede sig med en sjus.

Som tidligere nævnt, gik jeg vagt med 3. mester. Ernst gik sammen med 1. mester. Skriver gik sammen med 2. mester. Per var dagmand.

Hvor mange havne vi havde, inden kursen blev stukket ud mod Vestafrika, kan jeg ikke huske. Men jeg mener dog, at vi var i Göteborg, Oslo, Liverpool, Rouen, Antwerpen og Rotterdam.

Julen blev holdt i Rotterdam (Thomsons Pier). Efter julemaden var der tid til at besøge Marie, det lokale ØK-værtshus. Alle vægge var tapetseret med skibsbilleder og ØK-flag. Der var ingen tvivl om, hvem der hørte til der. Første juledag var der julefrokost i salonen, hvor alle var samlet i pænt tøj. Da frokosten var slut, gik alle hver til sit. Jeg mener dog, at vi var nogle stykker der var inviteret ind til overstyrmanden til en lille en til halsen. Det var også den eneste gang, man kom ind på de bonede gulve. Der var jo en vis klasseforskel og afstand mellem grupperne. Nytårsaften blev fejret i søen på vej sydover. Proceduren var den samme som til jul. Høkeren afmålte, hvad hver mand havde krav på med hensyn til rødvin, dessertvin, cognac til kaffen og øl til frokosten. Der blev ikke givet ved dørene, i hvert fald ikke nede hos os.

En tidlig morgen var vi ved at gøre klar til manøvre. Chieften kom ned i sin hvide kedeldragt. Jeg havde været ovre at smide et par pøse smøreolie på hjælpemotorerne, som stod i styrbords side. Da jeg rundede forkanten ved strømtavlen og gik ned langs manøvreresiden, kom Jens Kolort imod mig, jeg nikkede pænt og sagde „Godmorgen“. Enhver kan normalt aflæse på munden, hvad man siger, i hvert fald i sådan en given situation som her, men det kunne den fønøbølgede chief ikke. Han stillede sig op foran mig, gloede op og ned ad mig, hvorpå han rystede på hovedet og gik videre. Man kunne kun have ondt af sådan en mand.

Det meste af drejearbejdet om bord blev tildelt mig. Der var meget, da vi byggede nedslidte pumper op med Hempel 2-komponent plastmateriale. Det skulle drejes af, ligeledes skulle impellerne snøres af, så tolerancen passede. Der var også en del svejsearbejde som var overladt til mig. Hvorfor de andre ikke blev sat til det, ved jeg ikke. Men



Lastning af logs om bord på Sinaloa. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

det var jo Lohse og Rundjern, der bestemte. Alt skulle justeres manuelt (temperatur og tryk), så der var nok at se til på ens vagt.

Smøreolie- og fuelseparatorerne skød ned i en slamtank, som vi så skød ud over siden med jævne mellemrum. Her skulle man huske at stille ventilerne rigtigt, ellers



Sinaloa blev bygget i Naskov i 1956 som det sidste skib i B-klassen. Herefter gik ØK over til at få bygget skibe i B-klassen med maskineri agter. Tre af S-bådene blev i 60'erne indrettet til containerbefordring i lastrum to, og på billedet af Sinaloa kan man se en enkelt container på dækket. (Arkiv Nautilus Forlag)

blev der temmelig beskidt i det hjørne, hvor separatorerne stod. Hvis det skete, var man faktisk ikke i kridthuset hos de herrer motormænd. Det med at skyde slammet ud skulle man lige prøve at praktisere i dag, så røg man da lige i spjældet, hvis det kom miljøprofeterne for øre.

Ferskvandsgeneratoren var et kapitel for sig. Den krævede næsten, at man stod der konstant og regulerede. Det kunne tage timer at få den i gang. Den sugede luft ind både her og der. Der blev sprøjtet meget olie rundt om akselpakdåserne (det var ikke mekaniske pakdåser, men tørner). Aspiranten Skriver var helt god til at pille ved generatoren, når 3. mester og undertegnede var oppe at spise aftensmad. Når vi kom ned igen, kunne man begynde forfra med at få den i gang.

Drejebænken blev også brugt som vaskemaskine for arbejdstøj. Der var lavet en krumtap med en plejlstang, som var forsynet med en gummilap, som ved små omdrejninger pladrede rundt i en tønde med vand, sæbe og arbejdstøjet. Til ens frivagtstøj havde vi en maskine (ikke særlig god kvalitet) stående oppe på officerernes baderum. Alt i alt ikke den store luksus.

Det værste ved at gå 3. mester vagten var at skulle purre Jens Rundjern ud om morgenen. Der stank af gammel sprut og sure sokker på det kammer. Jens Rundjern var

altid god for en historie, især om gamle biler (Opel), men der var mange andre ting på programmet. Sjofle sange kunne han en del af. Han var ualmindelig glad for øl, hvilket man benyttede sig af, når der var optræk til skideboller. Inden han kom for langt hen i udgydelserne, skulle man blot sige: „Skal vi ikke gå op i sidegangen og tage en bajer“, så var alt glemt. Han kunne skylle en øl ned hurtigere end man hældte det i et nedløbsrør, ifølge Falkøje. Når Jens havde kylet bajeren ned, skulle vi ned igen, men der sagde Falkøje stop. Vi andre ville godt nyde øllet, og sådan blev det.

Med hensyn til indkøb hos høkeren af øl og sprut, kom der fra Kompagniet besked om, at man havde skærpet kursen over for dem agter med hensyn til indkøb af de våde varer. Nu gjaldt dette også for de herrer midtskibs. Hvor meget rationen som kunne købes blev skåret ned, husker jeg ikke. Jeg syntes stadig det var rigeligt, hvad man kunne købe. For enkelte var kvoten brugt, når vi rundede midten af måneden. Derfor blev der tit banket på døren fra det tidspunkt og måneden ud. Der stod så en mand med dollarsedler i hånden og bad en om at købe en kasse øl eller en flaske sprut.

Jeg tror vi var skib nr. tre på den nyoprettede rute. Første havn på kysten var Dakar. Det var en dejlig by at gå rundt i. Der var fine badestrande nord for byen og mulighed for en udflugt til øen Goree. Men det fandt jeg først ud af senere i livet. Når mørket faldt på, var kajen helt levende af kakerlakker, og de var enorme. Det var lige før man kunne stå op på nakken af et par stykker og blive kørt op i byen. Aspiranten Ernst og jeg var en aften oppe i byen. Her blev Ernst omringet af en flok unge mennesker, som åbenbart mente, at han godt kunne give dem sin trøje. Men den ville han ikke give slip på, så hev de hans briller af og skred. Noget skulle de åbenbart have med sig.

De øvrige pladser var Conakry, Freetown, Monrovia, Abidjan, Tema, Lome, Cotonou og Lagos. Generelt var der stille og roligt på ovennævnte pladser på den tid, man kunne gå uden at blive forulempet og slået ned. De bad om lidt penge, men ellers var det harmløst.

Tema var havnebyen for Accra i Ghana. Her havde man med hjælp udefra bygget en meget fin havn op. Der var store siloer og transportbånd ud på kajerne, således at man kunne udskibe kaffe og kakao og vel også en del mineraler. Alt i alt en ny og moderne havn. Da jeg mønstrede af engang 14 år senere, hang alt i laser, og intet fungerede. Sørgeligt, men det er en anden historie.

Cotonou husker jeg tydeligt. Der var en fin badestrand lige uden for havnemolerne. Her lå vi og nød det og tog en dukkert i ny og næ. Jeg lagde godt mærke til, at negrene ikke gik længere ud end til knæene, når de badede. Det gjorde vi. Der var en enorm understrøm, så man skulle holde godt fast, ellers blev man trukket ud fra kysten. Det var her, vi mistede vores elektriker. Han blev trukket med ud og forsvandt helt. Jeg mener også, at telegrafisten hang i en tynd tråd. Om de nogensinde fandt elektrikereren, vides ikke. Men de lokale havde åbenbart erfaring med kysten, da de sagde, at normalt dukkede de druknede lig op lidt nede ad kysten ved en pæleby, ca. en uge efter at de forsvandt ved Cotonou. Med andre ord var man vidende om farligheden ved at bade og

at gå for langt ud. Der skulle have været holdt party for afskibere, men det blev aflyst. Jens Rundjern bad mig om at starte „kapellet op“, det vil sige en fryselocker. Jeg synes faktisk, at ordvalget var noget malplaceret og under al kritik i den givne situation. Vi fik i hvert fald ikke elektrikerer med os. Og om han nogensinde dukkede op, ved jeg ikke.

Da vi kom til Lagos/Apapa, kom vi til at ligge for anker i næsten tre uger, inden vi kom til kaj. Alle var ved at gå op i limningen. Men det her var jo intet at regne i forhold til den ventetid som kom på et senere tidspunkt (op til 14 måneder på reden for visse skibe). Da vi lå der, var der ikke tegn på pirataktivitet. Vi havde da vagt, men ud over det var alt fredeligt. På Apapa-siden var der en sømandsklub, hvor man kunne få en øl og vel også et spil billard. Desuden var der et værtshus ved navn Club 21. Der var så mørkt i lokalet, at man ikke kunne se en skid. Man skulle i hvert fald ikke have for mange løse penge i lommen. Det lyse sommertøj var også noget beskidt, når man skred derfra (især rundt gylpen), da negerdamerne havde travlt med at gøre forretninger eller håbede på det. Det eneste positive ved det etablissement var, at øllet blev serveret i store flasker og var koldt.

Vi lastede et par steder til Oliemøllen i Århus, inden kursen blev sat nordover. Det hele gik som smurt, indtil vi kom op langs Portugals kyst. Her fik vi lækage på stævnrøret. Det må både have været det yderste og inderste, som var gået, for havvandet stod i en stråle ind i akselgangen med det resultat, at vi fik fyldt det agterste bæreløje for skrueakslen op med havvand, hvilket jo ikke havde den store smøreevne. Vi forsøgte at banke møtrikkerne til på den inderste pakdåse (det var ikke en simplex-pakdåse men en gammeldags med tørner), men uden resultat. Herefter fik „arme og ben pumpen“ fra Iron lov til at arbejde for føden. Helt til ankomst Århus. Det samme gjorde vi, da sugefilteret ude under stævnrøret skulle renses med jævne mellemrum. Det foregik i badebukser, da vandet pissede ned over en. For øvrigt var temperaturen ret lav, kan jeg huske (7-8 grader), og vel lavere jo højere vi kom op mod de hjemlige farvande. Vel ankommen til Århus blev skibet trimmet, og nye pakninger monteret udvendig. Bæreløjet skulle demonteres og slæbes ud af tunnellen/akselgangen. Det var et helvedes arbejde. Det skulle over på værftet og støbes om og drejes til. Der var som sædvanlig et hav af mennesker til jobbet, man kunne dårligt være i tunnellen.

Da min familie var nede for at hente mig, gik jeg op til chieften (hr. Juel) for at spørge, om jeg kunne tage hjem. Han så helt forkert ud i ansigtet, hvorefter han sagde noget med, at enten var man i Kompagniet, eller også var man det ikke. Det blev så det sidste.

Men uanset hvilke rederier man har været i efter ØK, findes ånden fra Kompagniet stadig inde i en. Og det har altid været med en vis stolthed, man kunne sige: „Jeg har været i Kompagniet“. Og det sidder stadig fast.



Motorskibet Simba. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

Styrmandsaspirant i ØK

Af Hans Henrik Thuesen

Simba

Jeg har sejlet som styrmandsaspirant fra 1961 til 1965. Min første mønstring var på *Simba* på en tur til vestkysten af USA via Hull, St. Thomas og Panama-kanalen.

Vi var to aspiranter, Niels Erik Søltøft og undertegnede. Jeg gik 8-12 vagten sammen med 3. styrmand. Ham talte jeg aldrig med, da jeg ikke måtte komme ind på broen, men skulle gå udkig ude i brovingen – uanset vejret. Han gik inde på broen og skar tænder, så det kunne høres helt ude i vingen, så det var en forfærdelig første tur for en styrmandsaspirant.

Kaptajnen hed Philipsen, og ham talte jeg heller aldrig med – på varmen malede han brovinger og broen. På et tidspunkt mens det var rigtigt koldt, og jeg gik udkig



Officerernes rygesalon om bord på Simba. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

ude i brovingen og frøs, kunne jeg høre, at han sagde til 3. styrmand: „Styrmand, gå ud og sig til udkiggen, at han skal gå ned og tage noget mere tøj på“. Han henvendte sig overhovedet ikke til mig.

Det var også første gang, jeg mødte problemet med aspiranter og matroser. Vi arbejdede kun sammen med dem under „klar for og agter“, men ellers gik vi overhovedet ikke sammen og talte heller ikke meget sammen. Da vi havde cafeteria, fik vi allernådigst lov at sidde ved et bord lige inden for døren, ellers skulle vi have spist i vores egen messe, som lå i forbindelse med kammeret på forkanten.

Selvom der var en del problemer, var min allerførste tur til søs spændende, og da jeg afmønstrede den 15. marts 1961 efter at have besøgt kontoret i Frihavnen og fået den sædvanlige opsang af styrmand Nielsen, var jeg klar til at påmønstre igen.

Jeg skulle lige have min tid på skoleskibet *Danmark* overstået.

Pasadena

Den 2. november 1962 mønstrede jeg i Frihavnen, efter besøg på kontoret, om bord i *Pasadena*.



Messe om bord på Simba. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

Kaptajnen E. Prause, en meget fin og stilfuld mand, bød velkommen om bord til os tre aspiranter. Ernst Hendrich, som en af de andre aspiranter hed, har jeg mange år senere mødt i Otto Danielsen. 3. styrmand Jens Sørensen var en hyggelig og flink fyr, og ham har jeg for en del år siden mødt som fører på færgen mellem Gedser og Rostock.

Jeg var yngste mand og måtte gøre rent på kammeret og i messen.

Turen gik igen til vestkysten af USA med lastning i Århus og Hull og så via St. Thomas og Panama-kanalen til vestkysten. Hvem husker ikke turen i byen i Christobal, på besøg i forretningen hvor kasseapparatet ringede lifligt eller til dans i sømandsklubben i Vancouver.

Prause holdt meget øje med vores „gøren og laden“, og der var ikke meget, der undgik hans opmærksomhed. Der var kammereftersyn en gang om ugen, hvor han gik det hele igennem. Han spillede for resten golf, og træningen foregik på 1. lugen med en snor i golfbolden.

Afmønstringen fra *Pasadena* var den 19. februar 1963. Det var 12 graders frost, og vi sad fast i isen i Øresund. Da lodsens kom om bord, spurgte skipperen, hvad vi nu skulle gøre. Det eneste råd lodsens havde var at bakke og så sætte fuld fart på maskinen og forsøge at komme igennem isen, og det lykkedes. Men det tog mere end tre timer at komme til kaj i Frihavnen, da isen mellem kajen og skibet først skulle fjernes.

Samoa

Knap tre ugers ferie blev det til, og jeg mønstrede *Samoa* den 11. marts 1963 og skulle med en tur på Australien.

Jørgen Tuxen var overstyrmand og Hardy (Halvkraft) Christiansen skipper. Som aspirant gik jeg 00-04, hundevagten. 2. styrmand kunne ikke fordrage aspiranter, så derfor blev jeg sendt ud på bakken for at afløse udkiggen. Heldigvis havde vi store rør på dækket, så der var en chance for at snige sig ned i messen og drikke kaffe. Det opdagede 2. styrmand, og derfor blev der slået glas på den lille klokke på broen, hvorefter man skulle svare ved slag på klokken på bakken.

Det var en dejlig tur på Australien med besøg i alle de store byer. På hjemturen lastede vi erts i Port Pirie, en lille landsby der lignede en westernby, med dans om lørdagen. Vi lastede i en uge og sejlede derefter direkte til Swansea i England.

Efter udlosningen var der travlhed med at få gjort skibet rent, idet vi skulle direkte til København. Der blev lavet en del „monkeyshine“ med maling på bagbords side både på overbygning og udenbords; skibet skulle jo se pænt ud, når vi lå ved Orientkaj med udsyn til kontoret. Efter den enkelte tur afmønstrede jeg i København den 6. august.

Magdala

Efter at have gået og slappet af i Marstal, hvor jeg boede sammen med mine forældre, fik jeg brev i slutningen af september om at mønstre *Magdala*, en lille tur på Østen. Jeg glædede mig meget til denne tur, da jeg havde hørt så meget om „Østens herligheder“. Jeg skulle være sammen med Peter Noppenau, som var tidligere chef for frømandskorpset, og Finn Hald. Begge havde tidligere været i Bangkok og Hongkong, så de fortalte mange spændende historier om deres rejser derude.

Kaptajnen var K.A. Svendsen, også kaldet „Kaos Svendsen“. Overstyrmanden Ib Jensen kendte jeg fra Marstal og 2. styrmanden Kay Jørgensen kendte jeg også. En afløser-overstyrmand var med til Genova. Ham havde jeg set og hørt meget om, før jeg kom om bord, idet jeg havde været på søfartsskole og skoleskibet *Danmark* med hans lillebror, der besøgte broderen ham i fuld ØK-uniform.

Efter turen til Penang, Port Swettenham, Singapore, Bangkok og Saigon var der ikke mange penge tilbage på bogen, idet vi også som aspiranter fik tilbageholdt en tredjedel af hyren til senere brug på navigationsskolen. Fem dage i Bangkok på udturen og 12 dage på hjemturen – det var dyrt. Turen havde været så dyr, at jeg måtte ringe hjem til min far og bede ham sende penge til rejsen hjem til Marstal.

Jeg afmønstrede i januar måned 1964.



Motorskibet Samoa. (Kristian Kielsholm Madsen)

Motorskibet Magdala. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)





Motorskibet Mongolia. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

Mongolia

I begyndelsen af februar måned kom posten i Marstal med rudekuverten, hvori der stod, at jeg skulle mønstre *Mongolia* i Frihavnen i København.

Mongolia var et gammelt skib med store tunge luger, uden hangerspil og med tre lags presenninger på vejrdækket.

Vi var tre aspiranter og boede oppe i et fælleskammer på brodækket ved siden af skorstenen. Vores hovedopgaver var at holde trædækkene rene samt pudse al messingen på broen. Preben Frandsen var ældste aspirant og blev kaldt „Beatle“. Om det var for at genere os andre, eller han virkelig var Beatles-fan, blev vi aldrig klar over. Den anden aspirant, Peter Haubro Petersen, blev igennem en del år en af mine virkelig gode venner som jeg ofte overnattede hos, når jeg var i København. Han var en stor The Shadows-fan – måske var det årsagen til, at Preben blev Beatles-fan.

Turen gik til alle de kendte havne i Europa og videre ud til Indien med første stop i Bombay og sidste i Colombo.

I Colombo lå vi i 18 dage, men der var dejligt, og vi besøgte ofte et lille sted uden for byen, hvor vi kunne bade og ellers nyde livet. Stedet hed, så vidt jeg husker, Mount Lavina og var faktisk en oase for os søfolk. Ærgerligt nok havde jeg brugt det meste af hyren til sjov og andet pjank, for på et tidspunkt kunne jeg købe et skakspil af ibenholt og elfenben for ca. 900 kr. Ellers besøgte vi de normale steder på en sådan Indientur.

På hjemturen lastede vi brun jernerts i en lille by på vestkysten af Indien ved navn Veraval; omkring 6.700 tons til Rostock i det daværende Østtyskland.

Turen hjem gik over Aden, Port Said og en tur over Las Palmas, Hamburg og igennem Kieler-kanalen til Rostock.

I Rostock lossede vi ertsen med vagter ved landgangen og i lasterne. Vejret var meget blæsende, derfor støvede det utroligt meget, så hele skibet snart var brunt overalt. Gode råd var dyre, for et sådant skib kunne vi ikke anløbe København. Derfor blev alle sat til at vaske overalt. Ikke mindst bagbords side skulle gøres ekstra ren og males. Det var denne side, der skulle til kaj i Frihavnen. Den 25. juni 1964 kl. 14.20 ankom *Mongolia* til Orientkaj i Frihavnen med bagbords side til kaj.

Aspiranten Peter Haubro Petersen og jeg var enige om, at vi gerne ville sejle sammen igen, og det måtte meget gerne være en af rederiets tankbåde.

Annam

Ved afmønstringen fra *Mongolia* var vi som sædvanlig på kontoret og talte med styrmand Nielsen og fremlagde vores ønsker, som han ikke ville tage stilling til.

Den 15. juli 1964 blev vores ønsker opfyldt, og Peter og jeg tog med toget til Antwerpen, og ned til værftet, hvor det gode tankskib *Annam* lå i dok. Vi skulle bo på et tomandskammer med messe midtskibs og måtte ikke have omgang med dæksbesætningen om bord, som kaptajn Anders Christensen tydeligt fortalte os – han gik under øgenavnet „Anders And“. To dage senere sejlede vi i ballast til Abadan i Irak og lastede råolie til Fransk Somalia. Det var utroligt varmt oppe i bunden af den Persiske Golf og under lastningen måtte vi kun være på dækket kort tid ad gangen. Vi havde ingen 3. styrmand, så kaptajnen gik 08-12 vagten, og jeg som ældste aspirant skulle også gå denne vagt. Det var hverken særlig lærerigt eller spændende, idet de fire timer om aftenen foregik ude i brovingen som udkig, uden tilladelse til at komme ind på broen eller lære noget om navigation.

Vi lastede igen i Bahrain i den Persiske Golf, 17.400 tons med en olieslange op af havbunden. Det skulle til Montreal i Canada.

I begyndelsen spiste vi i messen midtskibs, men inden længe spiste vi i cafeteriet agter. Der var ingen der havde noget imod os aspiranter, heller ikke dæksbesætningen. Skibet havde bager om bord, og det var samme person, som vi havde været sammen

med på *Mongolia*. Han var en hyggelig fyr, sønderjyde fra Løjt Kirkeby. Et par år senere var jeg i byen med ham i Haderslev.

Annam var et dejligt skib, og det var spændende at arbejde på en tankbåd med lastning og losning.

Fra Montreal gik turen til Port Fortin på Trinidad og herefter til Swansea i England, hvor vi afmønstrede og rejste hjem.

Efter for megen rom, spjældtur og efterfølgende retssag på Trinidad blev „skipperen“ enig med Kompagniet om, at vi skulle sendes hjem fra Swansea. Så vi var noget slukørede, da vi stod foran styrmand Nielsen i Frihavnen. Over sine briller så styrmand Nielsen på os to knægte med en meget beslutsom mine og bad mig vente, idet kaptajn Ene meget gerne ville tale med mig. Kaptajn Enes kontor der lå inde bagved blev kaldt for det „kolde kontor“. Efter at have siddet på nåle blev jeg kaldt derind. Der fik jeg læst og påskrevet om, hvordan en styrmands aspirant skulle opføre sig, når han sejlede i Kompagniets skibe. Jeg forsøgte at fortælle, hvordan jeg havde gået i brovingen uden nogen form for lærdom, men det blev afvist med: „Siger De, at kaptajnen lyver – vores kaptajner lyver ikke“. Efter dette intermezzo rejste jeg hjem til Marstal og regnede med, at nu var min tid i Kompagniet forbi.

Sinaloa

Ca. tre uger senere modtog jeg et brev fra Kompagniet om, at jeg skulle påmønstre *Sinaloa* på en rejse til Australien.

Jeg mønstrede i København den 9. november med O.H. Christoffersen, også kaldet „Pingvinen“, som kaptajn og H. Thestrup Schmidt som overstyrmand. De aspiranter, jeg skulle være sammen med på den rejse, var Søren Tuxen og Ulrik Maegaard, og da jeg var ældste aspirant, havde jeg visse privilegier.

Turen rundt i Europa gik som det plejede med besøg på Reeperbahn i Hamburg, Katendreck i Rotterdam og de hyggelige værtshuse langs kajen i Antwerpen, som også kunne nås i middagspausen.

Julen blev holdt i det Røde Hav på vej til Aden for at bunkre.

Nytårsaftensdag om eftermiddagen blev vi ramt af en større skylleluftbrand, hvilket bevirkede, at nytårsaften blev holdt lige under ækvator og uden fremdrift. Nytårsdag blev brugt til at fiske, og det lykkedes at fange en stor haj som blev hevet om bord med kranen ved 4. lugen. Kokken hentede en stor mukkert og fik hajen bragt til ro, derefter blev den hængt op og sprættet op. Der kunne vi se, at den havde fulgt efter os i flere dage, idet maveindholdet var noget af kokkens mad. Skylleluftbranden var kommet under kontrol, men turboladeren havde taget kraftigt skade, så turen til Freemantle gik langsomt, det tog 18 døgn.



Motortankeren Annam, der blev bygget i Nakskov i 1958. I 1967 blev skibet solgt til den sydafrikanske flåde. (Arkiv Nautilus Forlag)



Motorskibet Andorra. Skibene i A-serien afveg en del fra hinanden. Andorra fra 1964 var et meget moderne skib med vagtfrit maskinrum, skrue med stilbare blade og hydrauliske luger. (Arkiv Nautilus Forlag)

Rejsen rundt til Australiens byer var dejlig, med godt sommervejr og besøg på den danske klub i Melbourne, hvor vi fik udleveret slips, når vi var på besøg. Som sædvanlig lastede vi erts i Port Pirie, dette tog ni dage, og vi lærte byen og dens dansested at kende. Endvidere nåede vi at køre ind i landet på en slags kængurujagt, vi skød intet, men bare oplevelsen ude i bushen var spændende.

Kompagniet var for et stykke tid lagt på hylden, idet jeg påmønstrede skoleskibet *Danmark* som kvartermester og derefter Navigationsskolen i Marstal. Mellem styrmands- og skibsførereksamen sejlede jeg i sommerferien med *Andorra* som 4. styrmand fra København til Rotterdam. Dermed sluttede min karriere i Det Østasiatiske Kompagni, idet jeg havde lyst til at prøve andre rederier og arbejde i land.



Motorskibet Bogota. (Niels Krebs/arkiv Nautilus Forlag)

Andenstyrmand på Bintang

Af Jens August Holm

Jeg startede som styrmandsaspirant i Kompagniet tilbage i 1958 om bord på *Manchuria* under kaptajn J. Borch, en ikke helt almindelig kaptajn, selv i ØK.

Efter to års tid i forskellige skibe og overstået styrmands/skibsførereksamen i København kom jeg ud på *Annam* som 3. styrmand i et års tid under kaptajn A. Buntzen. Derpå var jeg på *Bogota* og på *Andorra*, først på værftet i nogle måneder under bygningen og derpå under jomfrurejsen sammen med kaptajn F. Beck.

I 1965 blev jeg så forfremmet til 2. styrmand på *Bintang*. Skibet var ikke ret stort, 3.000 tons, og bygget under krigen som gasdrevet for rederiet Navitas og sejlede under det navn under resten af krigen.

Jeg fløj til East London i Sydafrika for at mønstre der i april 1965. Efter tre-fire dage på hotel ankom skibet, og jeg kom om bord. Fra East London sejlede vi til Durban,



Andorra på prøvetur i Langelandsbælt. Der foretages manøvretests. (Niels Krebs/arkiv Nautilus Forlag)

Andorra på vej ind til Nakskov efter en prøvetur. (Niels Krebs/arkiv Nautilus Forlag)



Udsigt fra brobygningen mod agterenden på Andorra under prøvetur. (Niels Krebs/arkiv Nautilus Forlag)



som var vores „hjemhavn“, selvom der stod København i rumpen på hende. Skibets bådsmand havde været på ferie og kom nu om bord med et spydsår i det ene ben. Han fortalte, at de dagen før havde været til et bryllup, da en anden stamme havde sneget sig ind på deres territorium og havde brændt hele landsbyen ned, også bådsens hytte. Derefter havde det udviklet sig til en kamp med assagaier og geværer, tre af de andre var blevet dræbt, inden politiet nåede frem. Jeg mener at kunne huske, at bådsens datter var blevet bortført ved samme lejlighed. Bådsen fik bragt sine koner i sikkerhed, han havde to, men var ved at købe nr. tre, hun var ganske vist dyr, 16 okser, men var dejlig tyk! Han spurgte, om vi syntes, han skulle afslutte handlen. En af matroserne havde fire koner; der var nogen der havde råd til det!



Dagligdag på Bintang. Til venstre brandøvelse, til højre måler Andy Joosse solhøjden. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

Bådsmanden var for øvrigt leder af Luthuli stammen og hed Douglas Luthuli og var fætter til Albert Luthuli, ANC-leder og modtager af Nobels fredspris i 1960.

Vi var 10 danske officerer og 10-12 zuluer om bord. Vi havde to kaptajner i den tid, jeg var om bord, kaptajn J.M. Mouritzen, også kaldet „Lille Mau“, og kaptajn Sv. E. Christensen. Vi havde også med garanti handelsflådens bedste kok! Det var noget bådsen sørgede for; når vi manglede, hentede han blot én på et af de store internationale hoteller i Durban. Jeg var med oppe at hente en kok engang, fordi ham vi havde, var blevet dræbt i Cape Town. Det tog lige en halv time fra bådsen gik ind på hotellet, til han kom ud med chefkokken med alle hans pakkenelliker i en kuffert. Jeg havde instruks om at vente i bilen imens, så hvad han har brugt som overtalelse, ved jeg ikke. Men maden!

Fra Durban sejlede vi så til Lourenço Marques i daværende Portugisisk Moçambique, der lastede vi kul. Det foregik på den måde, at en fuld jernbanevogn kørte ind under det aggregat, vi lå fortøjet ved, den blev så hejst op i ca. 15 meters højde, hvorefter man vendte bunden i vejret på den. Kullet styrtede så ned i lastrummet i en enorm støvsky. Efter at have lastet et par tusind tons på den måde, sejlede vi tilbage til Durban, hvor



Bintang sejlede med en menig besætning af zuluere, da skibet var i afrikansk kystfart. Til venstre ses zuluere, der holder fest om bord. Til højre ligger Bintang på Congofloden. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

vi lastede sukker i sække oven på kullene. Efter at have lastet færdig med forskelligt i Cape Town gik vi til Walvis Bay i Sydvestafrika. En lille ørkenby der lå tæt op ad ørkenen. Der lossede vi sukkeret.

Rejsen gik så videre til Matadi, langt oppe ad Congofloden. På vejen op passerede vi et 90 graders sving lige før Matadi havn. Der lå „The Devils Cauldron“. En stor strømhvirvel, hvor strømmen nåede op til 10-11 knobs fart. Hvirvelen lignede den, man ser i badekarret, når vandet løber ud, men var blot 50-60 meter i diameter og 2-4 meter dyb. Vandybden på stedet var over 100 meter. Vi kom lidt forkert ud i hovedstrømmen, idet lodsens ville sejle rundt tæt ved styrbords bred og udnytte bagstrømmen som ofte løb modsat langs bredden. Vi kom dog for langt ud, og da lodsens ville dreje styrbord, tog hovedstrømmen os og trak os imod bagbord. Da vi så kom længere frem og ikke kunne komme styrbord rundt, ville lodsens dreje bagbord, men så tog bagstrømmen på den anden side af hvirvelen over, og vi sejlede ret ind i en lodret klippevæg med fuld fart! Sikken et hul vi fik i stævnen! Til alt held holdt kollisionsskottet til 1. lasten, så vi kom til kaj og fik losset kullet.

*Bintang med beskadiget
forskib. (Handels- og
Søfartsmuseet på Kron-
borg)*



*Bintang i Durban i
1965. (J.A. Holm)*



Efter endt losning forhalede vi til Boma, hvor vi trimmedede skibet så meget agterover, at vi kunne sejle stævnen op på en ponton for reparation. Man havde ikke stålplader i den rette dimension, men vi fik tilladelse af Lloyds til at svejse en ny stævn på af de forhåndenværende plader imod at fylde hele forpeaken med cement. Det tog en rum tid alt sammen, men vi kom jo videre til Abidjan, hvor vi lastede store træstammer fra søen og sejlede så „hjem“ til Sydafrika via Point Noire. I Durban kom vi på værft, hvor hele cementklumpen blev skåret af, således at den kun hang fast et par steder. Så dokkede vi ud, sejlede udenfor havnen og droppede hele molevitten. Derpå tilbage i dokken, hvor man under turen tilbage til Sydafrika havde fabrikeret en hel ny stævn til os. Den blev derpå sat på plads, og vi kunne genoptage vores rejser op og ned ad kysten.

På rejse med en koksmat fra stenbroen

Af Ronny Fabricius

Vi skriver året 1961. Det var starten af februar, og jeg var lige fyldt 15 år. Jeg var på vej hjem fra Dronningens Tværgade på cykel med min nye søfartsbog i baglommen. Selvfølgelig med guldskriften vendt udad, så de bagfrakommende kunne se, at her kørte en sømand.

Jeg husker, hvor besværligt tingene kunne gøres. „Du kan kun få en søfartsbog, hvis du har hyre og du kan kun få en hyre, hvis du har søfartsbog“, blev der sagt tidligere på dagen på ØK's forhyringskontor. Så op på jerngeden og ind til Dronningens Tværgade og op på første sal. Der flåede jeg døren op og fik fremstammet: „Jeg kan få en hyre hos ØK, hvis I vil give mig en søfartsbog“. „Har du fået lov af din far og mor?“ – man skulle have fuldmagt med hjemmefra. Da papirer, lægebesøg, pas og TB-undersøgelse var i orden, fik jeg en dato og besked om at møde under uret på Hovedbanegården.

Afrejsedagen var meget speciel. Det var dagen, hvor jeg skulle prøve at stå på egne ben. Jeg følte mig som Palle alene i verden. „Hvad er det, jeg er i gang med?“ måtte jeg spørge mig selv. Men det var for sent at fortryde, og inderst inde var det jo også i orden. Jeg sitrede af spænding over alt det, som var ved at løbe af stablen, og som skulle vise sig at blive min hverdag de næste syv år. Men det vidste jeg jo ikke på det tidspunkt. Jeg tog hjemmefra med nyindkøbte kufferter. Jeg erindrer, at jeg var sur, for jeg måtte ikke købe en køjesæk for min mor. Jeg ville jo gerne ligne en rigtig sømand, men min mor, som var sponsor for indkøbet, var af en anden mening.

Københavns Hovedbanegård. Mens jeg stod og ventede, blev der pludselig uro i afgangshallen – det var et par totalt alkoholgennemsyrede personer. Jeg havde set en del fulde folk på Nørrebro, men jeg mindedes ikke at have set dem så tidligt om morgenen, de plejede først at dukke op senere på formiddagen. Det viste sig at være et par matroser, som havde sagt farvel til venner og bekendte og derfor ikke havde været i seng den nat. De skulle også med. Efter en kort ventetid var vi en lille gruppe, der begav sig ned til toget, som skulle i retning mod Holland og videre til Calais i Frankrig. Derefter forestod en lille sejltur over den Engelske Kanal til Dover. Derfra gik det videre non stop op til Glasgow, hvor vi fik en overnatning, inden vi skulle ud at bese skibet som lå i en lille by med navnet Finnard.

Jeg husker sejlturen over den Engelske Kanal som var det i går. Jeg blev søsyg! Sådan rigtig søsyg for første gang i mit liv. Jeg vil ikke uddybe det nærmere, der kan

139692 MK

Søfartsbog


for

FABRICIUS
(Efternavn; med BLOKBOGSTAVER).

RONNY
(Fornavn)

Fødselsdato: 3. September 1946

Fødested*): Narstel



MØNSTRINGSKONTORET
KØBENHAVN

Ronny Fabricius
(Eghaverens egenhændige underskrift).

Signalement**):

Håret: blond Øjnene: blå

Legemsbygning: høj (184 cm)

Særlige kendetegn: pr. p. v. haanddel

Tatoveringer: p. højre arm

*) Angives for København og kolonierenes vedkommende ved by og sogn, for landkommuners vedkommende ved sogn og amt, evt. tillige by.
**) Tages af den udstedende myndighed.

INTERNATIONAL CERTIFICATE OF VACCINATION OR REVACCINATION
AGAINST CHOLERA
AT INTERNATIONAL DE VACCINATION OU DE REVACCINATION
CONTRE LE CHOLERA

This is to certify that Ronny Fabricius (date of birth 3-2-46 sex male)
whose signature follows) has been vaccinated or revaccinated against cholera.
(il vacciné(e) ou revacciné(e) contre le choléra à la date indiquée.)

Date	Signature and professional name of vaccinator	Approved stamp (Cachet d'approbation)
13 JUNI 1950	<i>[Signature]</i>	THE NATIONAL HEALTH SERVICE Physician Health Vaccinator 01
15 JUNI 1951	<i>[Signature]</i>	THE NATIONAL HEALTH SERVICE Physician Health Vaccinator 01
10 APR. 1962	<i>[Signature]</i>	THE NATIONAL HEALTH SERVICE Physician Health Vaccinator 01
2 NOV. 1964	<i>[Signature]</i>	THE NATIONAL HEALTH SERVICE Physician Health Vaccinator 01
10.1.63	<i>[Signature]</i>	THE NATIONAL HEALTH SERVICE Physician Health Vaccinator 01
5 OCT. 1963	<i>[Signature]</i>	THE NATIONAL HEALTH SERVICE Physician Health Vaccinator 01
7 APR. 1964	<i>[Signature]</i>	THE NATIONAL HEALTH SERVICE Physician Health Vaccinator 01
24 AUG 1964	<i>[Signature]</i>	THE NATIONAL HEALTH SERVICE Physician Health Vaccinator 01

Continued on reverse

Ronny Fabricius' søfartsbog og kolera-vaccinationsattest.



Turbinetankeren Nordic Hawk. (Ronny Fabricius)

jo også være sarte sjæle, som læser dette. Vi har sikkert alle prøvet det en gang, men for mig var det noget der forfulgte mig igennem alle de år, jeg var til søs. Hver gang jeg mønstrede et nyt skib, og vi fik dårligt vejr, gik det galt! Så var det hurtigt ud og stikke hovedet ned i „den store hvide telefon“. Der var en gang, hvor jeg ikke nåede så langt. Rælingen var lige ved siden af mig, så hvad var mere naturligt end at kaste sit maveindhold ud over siden. Men bådsmanden var af en anden mening. „Kan du se at få fjernet det svineri“, brølede han. Jeg kunne dårligt styre vandslangen, for vandtrykket var enormt. Jeg mener selv, at jeg fik spulet det meste af skibet, inden bådsmanden var tilfreds. Det er måske en smule overdrevet, men sådan føltes det dengang. Jeg har altid undret mig over, hvordan et voksent menneske kunne være så ond! Han kunne jo se, at jeg havde det ad h... til! Men søsyge blev ikke regnet for noget, måske var det med til at hærde en.

Nordic Hawk

Vi blev hentet af skibsagenten om morgenen. Der var et par, der havde besvær med at komme op i bussen, som skulle køre os til havnen. Da vi havde kørt i en tid standsede chaufføren, og med målrettede skridt gik han ned i bussen. Med en meget gennemtrængende stemme sagde han noget, jeg ikke forstod. Men jeg var næsten klar over,

hvad der var galt – en af mine nye venner havde efterladt sit maveindhold på gulvet. Resten af vejen til havnen sad chafutten og så rigtig sammenbidt og sur ud. Jeg forstod ham nu godt, det kan ikke have været så sjovt at fjerne.

Da vi endelig fik skibet i sigte, fik jeg et chok. Det var ENORMT STORT! Lejderen stod næsten lodret, for skibet var blevet losset i løbet af natten og var klar til afgang. Vores bagage blev hejst om bord og så startede opstigningen ad hønsestigen. Det må have været et syn for guder. De fulde matroser fra Hovedbanegården havde haft travlt med at holde deres brandert vedlige, andre var i løbet af natten kommet i samme tilstand, og så var der mig! Jeg var ved at opgive. For satan, hvor var jeg bange. Jeg vidste ikke, at jeg led af højdeskræk, det fandt jeg først ud af på vej op. Men om bord kom vi, og med tiden blev jeg ret god til at komme op og ned ad lejderen. Også med en „lille blæser“ på.

Jeg blev modtaget af en gut på min egen alder, som jeg skulle afløse. Jeg fik ikke nogen længere søforklaring om forholdene eller arbejdet. Og jeg kunne forstå på ham, at han havde „hyggedrukket“ med den dreng som han lidt senere ville præsentere mig for. Jeg skulle være „skyller“ (opvasker) og blev fulgt ud til kabyssen og over til en vask, hvor der stod en stabel med snavsede tallerkener. „Det er her, du skal starte“, var beskeden, „opvaskemaskinen er midlertidigt ude af drift, så du må udføre det på den gode gammeldags måde med børste og håndkraft“. Det tog lidt over tre måneder, inden opvaskemaskinen blev fikset, og i løbet af den tid var jeg blevet hel ferm til at vaske op. Men det var nu dejligt, da maskinen atter var brugbar.

Livet kan være fuldt af overraskelser, opdagede jeg. På vej ned imod kamrene var der en mærkelig lugt på gangen – en som jeg forbandt med alkoholikerne hjemme på Nørrebro. Min lugtesans fejlede skam ikke noget. Inde på værelset, imellem smadrede sprut- og ølflasker samt en flydende varm „pizza“, lå en dreng. „Det er ham, du skal dele kammer med“ – og så skred min rundviser. Min værelseskammerat viste sig at være en flink fyr. En, som der åbenbart ikke var plads til hjemme. Dengang løste mange problemerne med unge drenge, som ikke lige passede ind i familiens mønstre og opfattelse af, hvordan man bør arte sig, ved at sende dem til søs. Meningen var, at de her kunne blive afrettet og komme hjem som unge og ansvarsfulde personer. Hvordan kunne de være så naive? I dette samfund havde folk mere end nok i sig selv.

Jeg husker tydeligt min første nat på skibet. Ikke fordi jeg havde hjemve ... næ, næ! Men mine tanker kredsede sig om et problem: hvordan kom jeg hjem igen? Jeg havde jo ingen penge, og mine sprogkundskaber rakte kun til dansk. Det tog et år, inden jeg fik spørgsmålet besvaret.

Oplevelserne om bord var ret beskedne. Når skibet var i Europa, lå vi altid så langt væk fra centrum, at der ikke var råd til taxi. Men heldigt for os knægte var der jo sømandskirkerne, som vi kunne benytte os af, og her blev vi som regel hentet og bragt. Vi fik en hyggelig aften med kaffe og kage samt en film, så var den hjemme.

Vi fik et længere ophold i byen Falmouth, da vi lå i dok i en lille måned. Ligesom de



Motorskibet Bogota i København. (Niels Krebs/arkiv Nautilus Forlag)

Messe på motorskibet Bogota. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)



andre drenge havde også jeg fundet en lille pige på den lokale kaffebar, hvor byens unge holdt til. Disse unge damer ville underholdes med kaffe og biografbilletter og så lidt flirten oppe på kysserækken. Det var nu ret uskyldigt. Jeg var jo ikke fyldt 16 år endnu, og på det tidspunkt var jeg stadig „jomfru“. Men det holdt ikke så længe ...

Turen fra Europa til Golfen tog omkring tre uger, og det eneste højdepunkt på rejsen var Suez-kanalen. Så var der jo selvfølgelig de oplevelser, vi fik med handelsfolkene, der kom om bord. Jeg fik købt en hel del, så afregningsbogen fik et stort minus. To af mine nyrehvervelser var et fotoalbum og et par sko. Hvorfor jeg kan huske netop disse to ting? Jo, albummet var i ruskind, troede jeg, og bestod af mange sider, så det ud til. Men sandheden var, at ruskindet smittede af – jeg tror stadig, at det var ugarvet maveskind fra en kamel som var farvet med okker. De mange sider viste sig kun at være to tykke stykker pap, og det hele var pakket ind i cellofan. Der var jo ingen grund til at åbne det, da det skulle bruges til gave. Jeg har det stadig. Så var der skoene. De var efter datiden simpelthen så flotte, men da vi ankom til England, og det var tid til at lufte dem, regnede det. På vej hen ad kajen blev jeg våd om fødderne. Det tror da pokker – der var jo ingen såler i skoene længere, de stod flere meter bag os. Det viste sig, at de var lavet af pap og selvfølgelig gik i opløsning første gang, de kom i berøring med en vandpyt. Jeg er godt nok blevet snydt en del gange i mit liv, men „sgu“ aldrig så groft.

Problemet med at komme hjem løste sig, for skibet fik en ordre til Kalundborg, hvor næsten hele besætningen afmønstrede

Opholdet hjemme var af meget kort varighed, for nu havde man fået „saltvand“ i blodet! Der gik ikke lang tid, før jeg igen stod i Tordenskjoldsgade. Med ansigtet lagt i de rigtige folder og et påtaget bedemandsfjæs fik jeg fremstammet mit ønske. Og der gik heldigvis ikke lang tid, før der kom et brev med besked om, at jeg skulle kontakte forhyringskontoret angående en hyre på et af rederiets skibe.

Bogota

Jeg anede ikke, hvad der ventede mig. Jeg havde hørt nogle helt fantastiske beretninger fra jævnaldrende, som jeg havde mødt rundt omkring i havnene. Jeg havde en fornemmelse af, at de var fulde af løgn, men det ville jeg jo ikke lade dem mærke med, selv om det lød helt usandsynligt, det de fortalte. Vores nabo, hvor jeg voksede op, var sømand, så han og jeg fik udvekslet en del „løgnehistorier“. Alle hans livserfaringer slugte jeg råt. Der var ingen tvivl i mit sind, jeg ville være sømand. Efter det han fortalte, var dette livet, og det skulle leves fuldt ud. I dag tror jeg ikke, at jeg har noget til gode, jeg mener selv, at jeg fik cremen fra lagkagen og toppen af kransekagen. Nå, tankerne flyver, og vi må videre.

På denne tur delte jeg kammer med koksmaten, og han var efter sin egen mening „erfaren“. Han havde været med på den forrige tur, så han var en, man lyttede til. Jeg



Bådsmanden og Ronny Fabricius med kongemakreller leveret af skibsagenten. (Ronny Fabricius)

Kartoffelskrælning. (Ronny Fabricius)



blev taget under hans vinger forstået på den måde, at han tog sig af min økonomi, så der var penge at bruge, når vi kom til Østen. Han har jo højst sandsynligt haft en lille fordel, så lad os kalde det lærepenge. Jeg har egentlig aldrig fortrudt vores aftale.

Vi forlod Frihavnen en formiddag og satte kurs mod Gdynia i Polen, Göteborg, Oslo, Hamburg og Rotterdam. Her rådede koksmaten mig til at hæve penge. „Dem skal du bruge til at købe æbler for hos skibshandleren“. Jeg var et stort spørgsmålstegn, „Til hvad“, spurgte jeg. „Vi skal købe damer i Bangkok“, var svaret! „Jo, ser du“, sagde han – og så fik jeg en lang forklaring om landets mangel på æbler, og hvordan vi kunne lave en byttehandel med pigerne. Jeg var stadig et stort spørgsmålstegn. Men det var jeg ikke en måneds tid senere.

Bangkok. Lejderen henne agter husker jeg! For det var skipper, som stod på brovingen og befalede ”lad gå kusselejder”. Den blev også flittigt brugt. Jeg husker tydeligt første gang, jeg stiftede bekendtskab med denne kravleanordning. Det så let ud, men det var svært. Jeg kravlede som en sæk kartofler! Det har helt sikkert været et syn for guder og med garanti et komisk øjeblik for eventuelle tilskuere. Men efter et lynkursus af damerne kom vi både op og ned.

Det hændte, at vi smagte på den lokale whisky, og det var en drik, som overgik selv en alkoholikers værste anelser!! Ikke at forglemme den hovedpine man kunne få af sprutten. Jeg følte, at alle Bangkoks tømrere holdt generalforsamling oppe i knolden og hårrødderne vendte vrangen ud. En af de tilstande jeg specielt husker, var den ro, der var på skibet efter afrejsen. Folk var trætte og gik apatiske rundt og udførte deres opgaver. Lige så snart der var mulighed, blev øjenlågene rullet ned, og så fik de sig en skraber. Folk var i en slags dvaletilstand. De kunne virkelig være svære at nå, det vil bådsmanden kunne bevidne, for han havde sit besvær med at få folkene til at arbejde. Rusthammeren var blevet bundet fast, så stod den og hamrede, imens matrosen sov. Han led af søvnmangel – så var der intet på denne jord, der kunne have vækket ham. Kan han have lidt af fuldesyge? – ja, en tår at drikke kunne have hjulpet, der var en del af personalet, der måtte drikke sig ædru. Abstinenserne var voldsomme, og overgangen til hverdag var for brat. Der gik ikke mange halve timer, før skipper havde lukket for salg af sprut. Jeg tror nu ikke, at det havde den store betydning, for der var altid en eller anden barmhjertig sjæl, som fandt noget i et skab fra den gode tid, og det var signalet til party-time.

Senere på turen kom vi til Manila i Filippinerne. „Til denne by køber du Lux hånd-sæbe“, var beskeden fra koksmaten! Forklaring var på dette tidspunkt ikke længere nødvendig, og jeg gjorde, som han sagde. Jeg fortrød nu heller ikke.

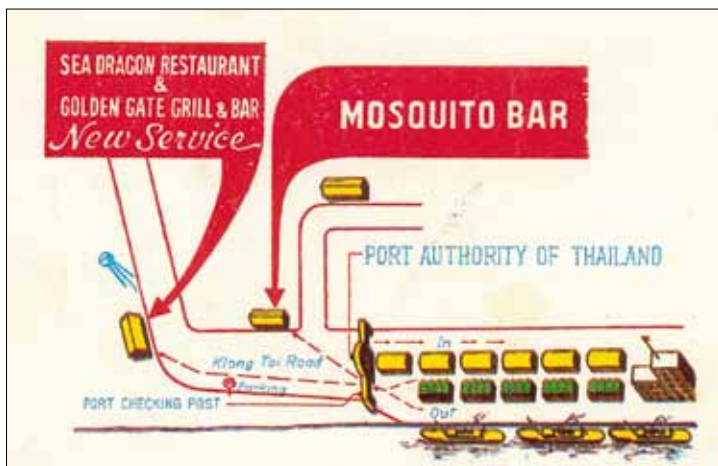
Saigon i Vietnam. Her var det Lucky Strike cigaretter, der skulle indkøbes til tidligere nævnte forbrug.

Japan. Næste stop blev Kobe. Her var vi tilbage til en befolkning med rigtigt tøj på. Det var slut med sarong for en tid. Ikke noget med plankefortove og en masse katte og hunde som løb rundt mellem benene på os. Sarongen var blevet en del af påklædningen: sarong, t-shirt og „pistøfler“ – også kaldet „Jesus-sandaler“ – sådan gik hele besæt-

Mosquito Bar i Bangkok,
i daglig tale også kaldet
"Myggen". (Arkiv Willy
Brorson)



Reklame for Mosquito
Bar. (Ronny Fabricius)



Reklame for Mosquito
Bar. (Arkiv Willy Brorson)



ningen klædt. Havnearbejderne må have undret sig, hvor så de mærkelige ud i ansigtet, når der kom en sømand med „ølmave“ og „nederdel“. Nå, men vi var i Japan. På kajen stod der altid gratis transport til de forskellige barer. Men vi drenge havde ikke nogen penge til sjov og ballade, så der blev solgt ud af vores værdier, vi måtte i byen! Det hændte, at vi fik lidt „sympati“ hos de lokale damer. En aften fik nogle af „damerne“ ondt af os knægte. Der var ingen gæster i baren og Mama San var indforstået med, at pigerne fik fri. Vi blev spurgt, om vi ville med på stranden. Det blev en uforglemmelig nat – nu må I tro mig! Det blev ikke til noget „hanky panky“, bare svømning og sjov.

Kina. I Shanghai blev vi purret ud af bageren midt om natten. Hele besætningen skulle samles i salonen. Her måtte vi blive, mens tolderne var om bord og gennemgik skibet fra a til z. Intet blev overset. En af drengene havde købt franske billeder i Port Said, men efter toldbesøget var de væk.

Vi kunne kun køre i taxi op til Mariner's Club, som man dengang fortalte havde verdens længste bar, men ingen andre steder. De havde så vidt jeg husker spiritussalg, og så var der mulighed for at erhverve sig træskærerarbejder, såsom kamfertræskister af en meget høj standart med indlagt sølv og træfigurer. Messedrengen købte én, den var stor og næsten ubeskrivelig. Han havde fået penge af en onkel til at købe den for.

Vores bager var en sindig jyde, meget venlig og hjælpsom over for os drenge. Han troede ikke noget ondt om andre, og hans store hjerte og gavmildhed kom til udtryk, da vi lå ved kajen. Agten for os lå en junke fortøjet. Besætningen bestod af flere familier, og i særdeleshed var der mange børn. Vi knægte morede os med at smide ting ned til dem, det kunne være appelsiner, æbler og anden frugt, en øl, en dåse fløde osv. Bageren fik fat på en kasteline og sænkede en hel kurv med alt muligt godt ned til folkene, men det skulle vise sig at være en stor fejl. Pludselig kunne vi høre støvletrampen, et geled på 8-10 soldater kom løbende og arresterede bageren. Iført håndjern og med maskinpistoler i nakken blev han skubbet ned ad lejderen og ind i en bil. Vi så ham først igen næste dag. Han fortalte, at han havde været meget bange. Han var blevet afhørt igen og igen om den fornærmelse, han havde udsat det kinesiske folk for, og hvordan han i sin vildeste fantasi havde kunnet finde på at tilbyde dem almisser. Behøver jeg at sige, at vi øjeblikkeligt stoppede med at kaste ting ned til folkene i junken. Der havde på intet tidspunkt hersket tvivl om, at de havde brug for vore gaver – tværtimod, taknemligheden stod skrevet i deres ansigter.

Dette får mig lige til at tænke på en matros, der i Port Said stod og langsomt, men sikkert firede en trosse ned i en af de små handelsbåde, der var fastgjort. Pludselig lød det: „Nu må du da snart have set hvor lang den er, så er det ikke på tide, at du haler den ind igen?“ Det var overstyrmanden, der var ankommet. For matrosen var der nok tale om en økonomisk gevinst, også kaldet selvregulerende løntillæg.

Vi begyndte vores rejse hjemad. Det kunne ikke gå hurtigt nok, for de fleste havde jo fået en kæreste i Bangkok. Men inden vi nåede så langt, var der jo lige et par byer i Japan, som vi skulle aflægge et besøg.

Japan igen. Jeg oplevede farvefjernsyn! Med åben mund og polypper stod jeg foran en forretning i en hel time, tror jeg nok. Dette var noget at fortælle om, når jeg kom hjem. Jeg havde desværre taget en beslutning om, at jeg ville tatoveres, så jeg fik tegnet en ørn på skulderen. Der var flere kommentarer til min tus, da jeg kom tilbage på skibet. „Synes du ikke, at det havde været bedre med en flue på armen, så havde størrelsesforholdet passet bedre“. Og så kunne ørnen sidde på brystet og med vingerne ud på armene; meninger var der nok af. Jeg var 185 cm høj, vejede 60 kg og tynd som en stoppenål. Jo, de havde sikkert ret. Rygtet om min dumhed nåede kaptajnen. Jeg blev kaldt op på broen, og der fik jeg mit livs skideballe. „Jeg har været til søs i over 50 år og har ikke fået ødelagt min hud med det svineri“, hylede han ind i hovedet på mig. „Det kan ikke siges tydeligere, hvor er du dum. Gå ned og tag en langærmet skjorte på, for jeg gider ikke se på det svineri!“ Hvor var jeg ærgerlig, for jeg syntes jo, at den var flot.

Så blev kursen igen sat mod Europa. Første stop blev Hongkong. Her fik vi besøg af „søndagsskolen“ og det der følger med af handelsfolk osv. Der var ikke flere penge på bogen, så det blev en aften ved lønningen, hvor jeg stod og så ind på neonlysene og lod tankerne flyve.

På vej til Bangkok fik jeg tandpine. Vi lå på strømmen i Koh Sichang i et døgn, for der var ikke plads til os i byernes by før næste dag. Overstyrmanden havde bestilt tid hos en tandlæge til mig. Jeg skulle siden hen fortryde besøget, viste det sig. Jeg er ikke så sikker på, at tandlægen havde papirer på sin uddannelse. Klinikudstyret var fra før første verdenskrig, antikviteter af tandlægeudstyr som samlere havde været villige til at betale en høj pris for. Boremaskinen var et kapitel for sig med tilhørende remtræk og en dreng til at betjene dette Storm P-apparat. Når der skulle lyses ind i munden, blev det gjort med en lommelygte, alt imens boret hvirvlede rundt i munden. Under operationen begyndte boret at dreje langsomt rundt, men så kom der et par gloser ud af munden på tandlægen, og det hjalp! Knægten trampede i pedalerne det bedste han havde lært, og behandlingen blev mindre smertefuld. Da bedøvelsen begyndte at virke, var „tandlægen“ færdig med sit arbejde.

Vi fik 17 dage i Bangkok. En del af besætningen levede af sprut og peptabletter – det er ikke den bedste cocktail. Alt hvad der var sparet op af overtid blev brændt af i den gode sags tjeneste. Jo, livet blev levet både forfra og bagfra, intet var uprøvet. Hvert ord i ØK-sangen passer, for vi tog to uger i en kæmpebrandert her.

Tilbage til tidligere omtalte kamfertræskiste. Efter at vi havde været i Bangkok i en uges tid, måtte der skaffes penge, så kisten fra Shanghai blev sat i pant for et beløb, jeg ikke kender til.

Ved afrejse fra Thailand manglede der en person – messedrengen, selvfølgelig. Han havde hørt noget om, at man kunne blive sendt hjem på konsulatets regning, men han blev klogere, tror jeg nok. Han blev afleveret tilbage på skibet af politiet i Singapore. Han var jo hurtigt blevet fundet, og så var der kun én vej, det var til lufthavnen.



Båd- og brandøvelse. (Ronny Fabricius)

Tid til en lille blunder. (Ronny Fabricius)



Vores besætning var samtidig blevet forøget med en person. Det var en dyrepasser fra Københavns Zoo. Kong Frederik IX havde fået foræret en elefantunge i Bangkok. Den var en gave fra „Thailands Tobaks Kompagni“, og vi skulle have den med hjem til Zoo i København. Der var også en tapir, forskellige fugle og to vandbøfler. Disse dyr gav en hel del adspredelse, når vi var i søen. Elefantungen blev sluppet løs på dækket, og så kunne vi nyde dens optræden. Den var jo ikke større end tobak for en skilling, men et herligt dyr var den. I Antwerpen blev elefantungen en aften firet ned på kajen af en matros som havde gået til hånde hos dyrepassereren, og så fik den en lille rundtur på de forskellige barer og værtshuse. Historien fortæller ikke, om der var personer der blev ædru, da de fik øje på „hunden“ med hale i begge ender. Da nattens eskapader kom kaptajnen for øre, udbrod der en verdenskrig, skulle man tro. Han var ved at rive håret ud med rødder, og han gav los af sine meninger om besætningens opførsel og brugte en masse forskellige og underlige udtryk efterfulgt af eder og forbandelser samt en lang historie om, hvad der kunne være sket dersom ... osv.

Vores ballasttanke var blevet rengjort i Bangkok, de skulle bruges til flydende gummi, blev jeg fortalt, så der var et hold af rengøringspiger, som blev sat til at arbejde med at få alle urenheder fjernet. Tankene skulle derefter smøres ind i paraffin, og så kom den flydende gummi i; en mindre tankbåd tog sig af det arbejde. Problemet med gummien opstod først, da vi ankom København. Der viste det sig, at gummien var størknet. Det blev fortalt, at det skyldtes luft og manglende varme, så den måtte skæres ud og kasseres.

Så blev det igen Singapores tur til at tage hånd om os, det blev klaret i Bugis Street. Alle var tilfredse med den service, som blev udført. Ligeledes må sømandsklubben ikke glemmes, for det var der, vi drenge opholdt os. Vores økonomi var helt til rotterne, men messedrengen lånte lidt flere penge på kisten, faktisk var det den dag, den uofficielt skiftede ejermand. Der kunne lige blive til et par Coca-Colaer.

Nu hvor jeg omtaler messedrengen, må jeg også nævne hans sovehjerte. Når bageren havde været på sin runde om morgenen og fået liv i os drenge, så skulle det jo være ok. Men det var det ikke altid, for der manglede ofte en – rigtigt gættet – messedrengen, nemlig! I en jævn strøm blev vi andre drenge sendt ned til ham, de fleste med uforrettet sag, men så var der andre metoder! Vi listede ned og åbnede døren forsigtigt, fattet og beslutsomt smed vi en spand som var fyldt med vand gennem lokalet med retning mod hans seng, og så spænedes vi væk, for han var en stor fyr, og der var ikke nogen der frivilligt stillede op til øretæver – han kunne jo være i et humør, der ikke rigtigt var på højde med vores „spøg“ ... Vi syntes jo selv, at det var hylende grinagtigt. Men han vendte sig bare om på den anden side og sov videre. Ned igen og ganske rigtigt, han lå i sengen med 10 liter vand og sov. Bageren blev tosset. „Nu skal han få, så hatten passer“. Han blandede vandet med mel, „Nu kan han sgu lære det“. Derefter listede han ned til messedrengen og slyngede indholdet op i sengen til ham. Men nej, knægten lærte ikke noget, han listede stille og roligt op i officerernes rygesalon og sov videre på

sofaen – han var umulig. Jeg husker, at der en uges tid før ankomsten til Frihavnen gik en liste rundt om, hvem der ville med på næste tur. Messedrengen skrev sig på. Hovmesteren slettede ham igen, „Det kan overhovedet ikke komme på tale“! Der kom en brummen langt nede fra halsen, samtidig med, at han blev mere og mere rød i hovedet.

Resten af turen gik uden de store oplevelser. Ved ankomsten til Orientkaj så jeg en maskinaspirant bære kamfertræskisten i land.

Jeg var på denne tur blevet et par erfaringer rigere, blandt andet at ham koksmaten havde et godt job, så det job ville jeg søge om næste gang, jeg fik udlængsel ... koksmat, det var lige mig!

Annam

Jeg påmønstrede i Antwerpen, hvor skibet lå i dok. Kokken Flemming ankom først dagen efter, det var hans første tur. Det viste sig, at han var alle tiders flinke fyr.

Desværre kunne det ikke siges om hovmesteren. Vores kemi passede absolut ikke sammen, det fik jeg at føle, når han i sin salige brandert purrede mig ud kl. 1 om natten. Han havde fået den fantastisk geniale idé, at kabyssen skulle hoveddrenghøres og vaskes ned fra top til tå, ligeledes skulle komfuret slibes og kølerummene afrimes, og hvad han ellers kunne finde på af djævelskab. Dette kunne tage op til flere timer – faktisk hele natten. Han havde tilbøjelighed til det sadistiske, så han var absolut ikke noget godt bekendtskab. Flere af drengene fik det at føle korporligt, ligeledes undertegnede, men jeg slog sgu igen. Jeg tror ikke, at han tidligere i sin stilling som sadist har oplevet, at hans undersætter forsvarede sig. Jeg brugte en lille stegepande som forsvarsmiddel. Den var ganske effektiv, han gik ud som et lys. Han opdagede ikke, hvad der ramte ham. Rygtet gik: „Ham koksmaten slår som en hest sparker“. Jeg kommenterede det ikke og lod folk blive i troen. Fremover gik han i en bue uden om mig, og jeg fik mine arbejdsopgaver af kokken efter denne episode. Senere på turen afmønstrede hovmesteren, og hans bagage skulle sendes med fly hjem. Her fik vi knægte hævn. Nede i maskinrummet fik vi fat i en del gammelt skrot og andet affald med god vægt. Det blev brugt til at stabilisere og fylde tomrum i hans kufferter ud med. Var der ikke plads til vores effekter, så måtte han undvære sine underhylere eller andet, for vores små gaver skulle der være plads til. Tro mig, vi hyggede os!

Når man går op og ned ad hinanden, må der en gang imellem afprøves noget nyt. Der blev indgået en aftale inde i messen, som kun gjaldt matroserne. Fra og med den dag var det forbudt at vaske sig eller skifte tøj. Spøgen blev taget alvorlig, for der var sat øl på højkant. Der var ikke nogen der havde lyst til at tabe, så det tog mange dage, før der var en, som ikke kunne holde stanken af sig selv ud længere. Det var så blevet tid for ham at få skiftet olie på tøjet og et bad. Det skete lige før aftensmaden. Jeg stod og serverede mad, da han kom ind i messen. Der blev stille som i graven ... og så tog



Udløb for skraldespand. (Ronny Fabricius)

Annam i Kuwait. (Ronny Fabricius)



fanden ved dem, alle forsøgte at komme ud af døren samtidig. Store vaskedag var startet! Der gik en rum tid, før den næste viste sig i messen igen. Med et lille smørret grin hentede han sin gevinst, en kold øl. Den aften blev der festet til den lyse morgen. Dagen efter var de almindeligt gældende regler sat ud af drift fra skippers side, han gav en omgang til messen. Han var øjensynlig også glad for dette nye tiltag og ikke mindst for duften af sæbe og barbersprit. Jeg tror, ham der tabte væddemålet havde lavet en lokumsaftale med skipper. „Kan du få dem til at gå i bad, så betaler jeg omkostningerne“, sådan tror jeg det hang sammen, for ham skipper var en gammel snu ræv.

Sømandskirken i Antwerpen var mange af os unge flittige brugere af. Vi var ikke særligt „fromme“, men de viste altid en god film. Ligeledes kunne vi bytte blade og bøger, og kaffen var nu ikke så værst, altid med hjemmebakket kage til. Ikke langt derfra fandtes gaden Skipperstrasse med grillrestauranter, små barer med dæmpet belysning og dertil hørende damer – samt tatovører. Selvfølgelig måtte jeg supplere min arm med en ny tatovering. Det var en indskydelse, der kom efter et par øl og et væddemål. Efter besøget hos tatovøren var det blevet tid til en øl mere og en halv grillkylling med pommes frites. „Hvad der kommer ind, kommer også ud“, siger et gammelt ordsprog, så med retning mod det lille hus fik jeg en forskrækkelse. Da jeg åbnede døren, stod der en „dame“ og tisede! Det var selvfølgelig en transvestit, men jeg fik et chok. Sådan en havde jeg ikke stiftet bekendtskab med eller hørt om tidligere, men jeg lærte noget om, hvordan mænd også kan gå klædt.

Kokken Flemming blev senere hovmester, har jeg hørt. Han var rigtig dygtig til at lære fra sig, så det betød, at jeg ville være kok.

Det år på *Annam* anløb vi som det første ØK-skib Mombasa i Kenya, hvor der selvfølgelig skulle være party for det lokale ØK-kontor. Det betød indskrænket frihed til at gå i land, men en lille tur op ad hovedgaden blev det da til. Jeg husker de to store elefantstødtænder som gik hen over hovedgaden. De var selvfølgelig lavet af cement, men flot så det ud som de stod der og knejsede.

Vi fik også en del sejlads til en lille by ved navn Bonny på Elfenbenskysten. Der var det rigtig sorte mennesker, vi blev mødt af. De kom padlende ud til os i deres kanoer, drengene med bar røv og pigerne ligeså overkrop. De forsøgte at afsætte deres bananer og Carlsberg Elefantøl. Ordet øl havde så stor betydning, at selv store stærke mænd blev svage i knæene og benene begyndte at ryste. De fik et drømmende udtryk i øjnene, og den del af hjernen som varetog fantasifdelingen blev aktiveret. Øl var et magisk ord og kunne åbne mange døre, eksempelvis var priserne hos vores „frisør“ udregnet i valutaen ØL. Populære var de, disse lokale indfødte, når de kom ud til os, for kaptajnen havde lukket for salg af spiritus på grund af et par uheldige episoder tidligere på rejsen. Først da skipper opdagede, hvorfor der var så stor aktivitet ved rælingen, blev det stoppet, men om aftenen var der „hygge“ i messen. De fleste havde nået at få provianteret. Messedrengen kan bevidne min historie, for han var ved at opgive, da han så messens tilstand næste morgen, det var ikke noget rart syn.

På en tankbåd kan tiden føles lang. Tit taltes der om den såkaldte tankkuller. Der skulle stimulanser til for at klare en sådan båd i længere tid, var den almene mening. Ikke alle var lige hærdede, men dem med hår på brystet var mand for at løse slige problemer. En flaske rengøringsspirit blev siet gennem en skive franskbrød eller to, så var det drikkeligt. De rigtig barske lod sig nøjes med en spids af en flaske mærket 4711 kølnervand, eller en barberspirit af et hvilket som helst mærke, for skidt skulle jo kun drikkes. Der blev også tygget betelblade – det må have været lidt af en mellemmad. Men spirit skulle der til for at klare presset. Vi var godt nok ude i ekstremerne, men det er ganske vist.

Da vi engang havde forladt Elfenbenskysten, opdagede bådsmændene, at der havde været tyveri i et af lagerrummene. Næsten al malingen var væk. Da vi kom tilbage en måned senere, var flere af tagene i havnen blevet malet røde, pudsigt nok samme farve som vores dæk.

Jeg blev om bord lidt over et år. Sammen med gnistens kone afmønstrede vi i Venedig og tog toget hjem på 1. klasse. Jeg havde sparet op, og da sulten meldte sig, spiste vi i salonvognen. Der kiggede jeg til venstre side af menukortet men burde nok have set til højre, for deres priser var ved at få lommeforet fra hinanden. Jeg følte mig som Jeppe i baronens seng. Der havde ikke været så meget at bruge penge til, men heller ikke meget at spare op af. Dengang var de fleste rederier af den overbevisning, at arbejdet bar lønnen i sig selv. Det at man fik et sted at sove og forplejning var et frynsegode, som man skulle være taknemlig for.

Men oplevelserne var den del, der vejede mest på vægtskålen, for efter en lille måned, hvor jeg må have været en pestilens at have boende hjemme, stod jeg igen i Tordenskjoldsgade. „Har I en hyre som koksmat?“ Jeg havde fået blod på tanden og smag for jobbet i kabyssen. Jeg havde været hos frisør dagen før, havde kommet vand i håret og neglene var rensede, så jeg må have gjort indtryk, for jeg blev tilbudt et skib.

Jutlandia

Det var længe siden, jeg havde været så glad, jeg boblede og syede, og adrenalinen var på kogepunktet. „Du skal møde i Frihavnen et par dage før og være med til at klargøre provianten“, fik jeg besked på.

Kabyssens personale bestod af to kokke, en ungtok og to koksmater samt en bager og en ung bager. 1. kokken viste sig at være et kapitel for sig selv. Vi knægte kunne ikke lade være med at drille ham. Vi hældte eddike i hans øl. Han syntes godt nok, at den smagte mærkeligt, men den gled ned. Vi fangede ham en dag i at stå og komme vand i ansigtet. Derefter kom han ud i kabyssen og så meget varm, pustende og svedig ud. Det var så hans håb, at vi forbarmede os over ham, tilbød at han godt måtte gå op, og



Motorskibet Jutlandia blev berømt, da det blev anvendt som hospitalsskib under Koreakrigen. (Det Kongelige Bibliotek)

at vi så ville klare resten. Men han var blevet luret af. Han fik ikke lov til at tage r... på os mere, nu havde vi luret ham.

Vi var ikke søde ved ham. Jeg husker også en hændelse, som fik latteren frem! Kokken havde ikke knapper i gylpen på sine bukser. En dag skulle han lige røre i en gryde som stod længst væk på komfuret. I stedet for at gå om på den anden side stillede han sig på tæer og lænede sig ind over komfuret for at røre i gryden med det resultat, at hr. „Snoopy“ hoppede ud af bukserne og lagde sig til rette på stegepladen som en grillpølse. Han skreg som en stukket gris. Jeg er overbevist om, at kaptajnen kunne høre det oppe på broen. Heldigvis for kokken havde vi læge om bord. Problemet blev klaret med en konservesdåse som blev foret med vat. Hans forplantningsudstyr blev hældt ned i dåsen som derefter med et par bånd blev bundet rundt om livet, for det var åbenbart for smertefuldt at have vilddyret i bukserne. Her kom vi på banen igen. Mine

kolleger havde været nede i maskinrummet og tiltusket sig et par stumper kobberrør, og så var det bare ned i proviantrummet og fylde lommerne med tørrede gule ærter. Så havde vi pusterør, og det sagde „pliiing” på sådan en sjov måde, når vi ramte hans dåse. Hovmesterens eneste kommentar var: „Så er det måske på tide, du lærer at sy knapper i bukserne?”

Cirka en uges tid før vi var tilbage i København, klargjorde vi en halv gris. Hovedet af grisen udstyrede vi med kokkehue, overskæg lavet af børsterne fra en kost samt et ternet halstørklæde, så blev det sat på en krog og hængt op i døren til kabysen. Fra den dag af så vi ham ikke mere. Vi kunne mærke, at han var blevet lidt irriteret over vores opførsel, så vi skulle straffes. Denne straf kom som manna fra himlen, det var en befrielse at slippe for ham.

Det var et skib, hvor jeg fik brug for al min viden om at være i et køkken, og der var rige muligheder for at lære mere.

Jutlandia var jo også et passagerskib, hvor der hver dag var opdækning med det bedste, som kunne købes for penge. Vi havde en diplomat med fra Brasilien, han forlangte, at hans diplomatflag kom op i masten, når vi anløb havne, men han opdagede aldrig, at matroserne altid fik vendt det på hovedet.

Ved en anden sjov episode var der brug for lidt fantasi. En ganske ung tjener var blevet udpeget til at skulle bære fiskefadet ind i salonen. Dette foregik med fadet løftet op i skulderhøjde; her skal lige nævnes, at det var et fad af en temmelig anseelig størrelse. Dørene var såkaldte svingdøre, og på vej ind i salonen mistede han ligevægten og tabte alt på gulvet, men bevarede fatningen. Hurtigt fik han samlet de sørgelige rester op, fadet op på skulderen igen og så henvendte han sig til kaptajnen og alle passagererne på flydende engelsk: „Som De lige så, mine damer og herrer, udgår fisken fra menuen, vi fortsætter med steg og dessert“. Jeg syntes, det var godt klareret af en knægt på 16 år. Under normale omstændigheder var hovmesteren gået op i limningen, men denne dag forblev han tavs, det var nok hans måde at vise drengen sin respekt på.

En person som kom til at betyde meget for mig, var den anden koksmat. Han havde været med på turen før, så han kendte til forretningsgangen om bord. Vi holdt vores venskab ved lige i flere år, og det viste sig, at han fik en livsledsagerske med hjem fra *Jutlandia*. Han giftede sig med vaskeridamen, og sammen fik de en dejlig dreng. På et tidspunkt emigrerede de, og så mistede jeg kontakten.

En anden person jeg husker, var en fyrbøder kaldet „Strut“. Som jeg har forstået det, var han fast inventar, da han havde været om bord, siden skibet var nyt. Der var en, der blev kaldt den nye mand, han havde været på skibet et halvt år mindre end Strut. Og så var der en matros som blev gift med en dame fra Bangkok, jeg husker ikke hans navn, men der var fest og kulørte lamper den aften.

Jutlandia var et dejligt skib at være på. Desværre var det så som så med frihed, for når vi var i havn, var der altid besøg og deraf følgende selskabeligheder til langt ud på aftenen/natten.

Der var et godt samarbejde i kabyssen, så når der var mulighed for det, fik en af os fri. Så kunne man gå på land og indsnuse alle de spændende dufte fra gadekøkkenerne og nyde det aktive liv ved de handlendes boder. Bare nyde dét at være til, det at man havde været så heldig at få lov til at opleve en helt fremmed kultur og levevis, om hvis eksistens man intet vidste eller for den sags skyld havde hørt om. Det var alle strabadser og knoklen til langt ud på aftenen værd. Jo, skal jeg selv sige det, så var jeg „Lykkens Pamfilus“.

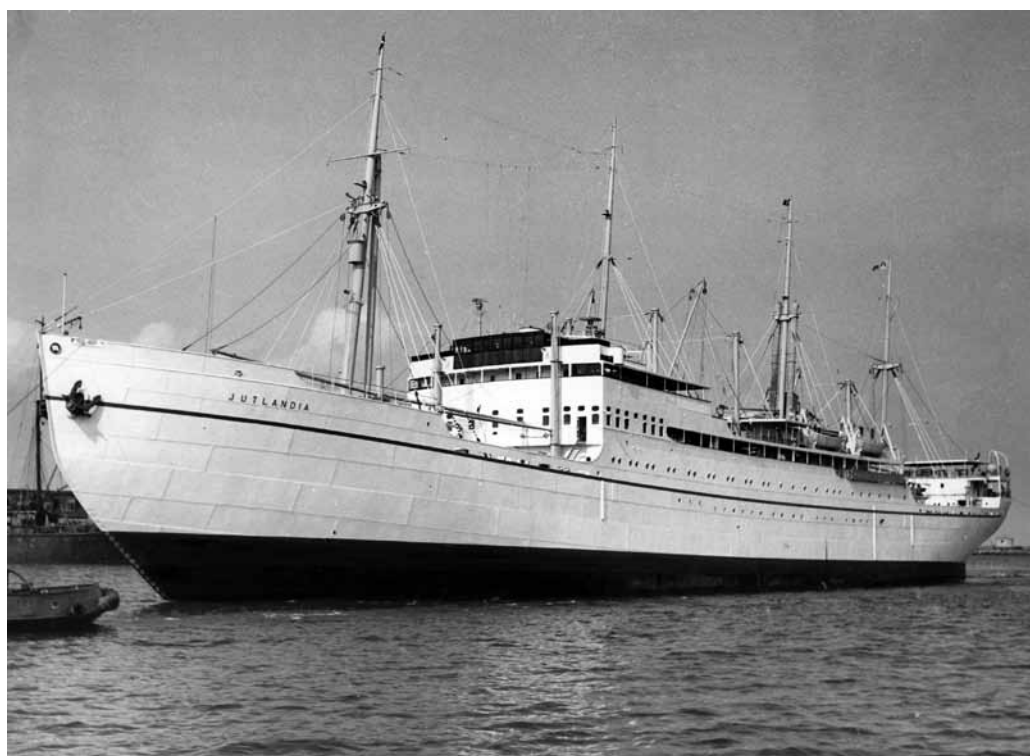
Rejsen hjem gik gennem Suez-kanalen, Middelhavet og de forskellige havne. Europa er der ikke så meget at fortælle om. Den dag i dag undrer det mig, at jeg ikke blev om bord og tog en tur mere. Men sådan skulle det ikke være, efter ankomst til Frihavnen afmønstrede jeg. Jeg forsøgte at finde mine venner fra skoletiden. Men vi havde ikke længere noget at tale om. De troede jo, at jeg var fuld af løgn, når jeg fortalte om de oplevelser, jeg havde haft. Så der gik ikke lang tid, før jeg igen stod på et skibsdæk.

Korea

Det var i august 1964, at vi forlod Frihavnen. *Korea* var en ældre „dame“. Det var vel rimeligt at kalde den for en distanceblænder. Flot nymalet skrog, men når man kom tæt på, kunne alderen ikke skjules eller fornægtes. Kamrene var så små, at eventuelle møbler måtte males på væggene, da der ikke var plads. Var man oppe at diskutere med samboen, måtte man gå ud på gangen for at skifte mening.

Kabyssen hensatte mig til min farmors køkken med et stort oliefyrskomfur, som skulle startes af bageren, når han begyndte sin arbejdsdag om morgenen. Det var en del af hans arbejde at få gang i skidtet. Dette blev gjort efter alle kunstens regler. Han må have følt sig som kong Christian, han stod i røg og damp – mest røg. Vi, der boede tæt på kabyssen havde ikke noget problem med at vågne om morgenen, for han bandede og hostede, så det var en „ren“ fornøjelse at høre på. Man kunne lære mange nye ord som jeg ikke mener bruges i de danske folkekirker. Bageren kendte jeg fra *Jutlandia*, der var han ungbager, en herlig gut fra Randers-egnen. Han havde dog en fejl, han led simpelthen af en voldsom tørst. Han fik en helt anden opførsel, når der var nogen der havde puttet promiller i hans drikkevarer – nemlig en stor lyst til at flytte rundt på møblerne i sit lukaf. Tømreren måtte flere gange ned for at reparere på stumperne af møblerne.

Pakistan. Ved ankomst til Karachi blev der arrangeret en udflugt op til en hellig mand. Et besøg i den lokale zoo blev det også til, her var der en abe som var oplært til at vise, hvad små drenge kunne lave, når de ikke havde armene over dynen, som deres mor sikkert havde lært dem. Ligeledes kom vi med bussen gennem en flygtningelejr som havde et lille vaskeri. Dér hang skibets håndklæder til tørre, og lige ved siden af lå en død hest, hvor fluer og andet kryb levede lykkeligt. Det var ikke sidste gang, jeg gjorde



Motorskibet Jutlandia fotograferet i 1956. Skibets særlige såkaldte Maier-stævn ses tydeligt. (René Matthe)

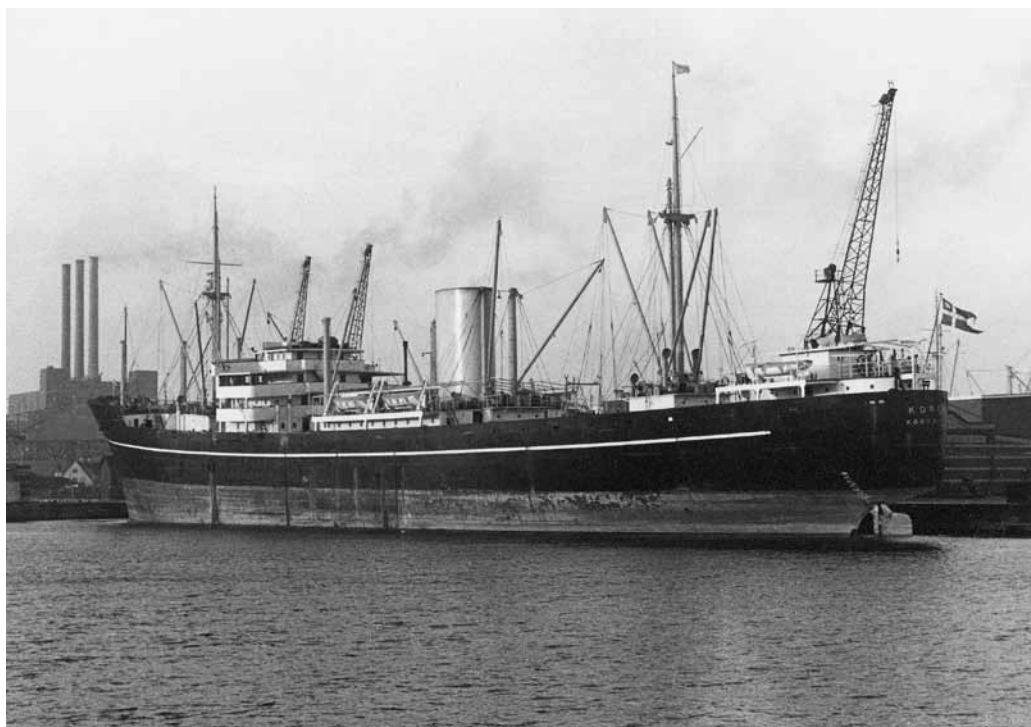
de bekendtskab med deres småkryb. Allerede næste dag, da vi fik proviant, mødte vi dem igen. Som altid blev vi drenge brugt til at slæbe tunge kasser og sække fra dækket og ned i provianten, bl.a. var der en del bastkurve med kartofler. Her opdagede vi dem, store som en pegefinger og fede som wienerpølser kom de kravlende op ad ryggen, når vi slæbte kurvene ned i proviantrummet. Det var såmænd bare hr. og fr. Kakerlak der var ude at bese deres nye bolig. Men vi fandt en positiv og til tider indbringende måde at omgås dem på, de kunne nemlig bruges til væddeløb. Der blev spillet om øl, og det var et spil som kun kunne spilles i kabyssen. Kakerlakkerne blev sat ned på komfuret, og den der fik brændt benene af først, havde tabt. Der blev affivet mange på den måde. Den almene mening var, at vi lige så godt kunne forene det fornøjelige med det praktiske, for der var mange af dem. Ofte når man vågnede om morgenen, var der en kakerlak som havde forvildet sig ind i munden på én. Disse havde heldigvis den normale størrelse som vi kender. Havde man gumlet på den i løbet af natten og den var godt kvast, så blev der harket og spyttet, for vi lærte aldrig at betragte dem som kosttilskud.

Der var ofte svind, når vi fik proviant. Det var ikke unormalt. Som regel var det øl eller lignende, der forsvandt, men en gang var det et helt lam. „Hvem i hede hule helvede

har stjålet det“, brølede hovmesteren, for han havde jo selv talt dem. Men væk var det. Vi blev enige om, at det nok var en af havnearbejderne som havde fået listet det med ud i et ubemærket øjeblik. Matroserne boede agter, og her fik dæksdrengen dagligt skideballe over en underlig lugt, „Nærmest noget råddent“, blev der sagt. Mysteriet om det forsvundne lam blev opklaret, en af matroserne var færing, og dette var en lækerbiskens for ham. Han opbevarede det på et badeværelse, men der var ingen der ville kendes ved lammet.

Vi kom helskindet gennem Singapore, Port Swettenham, Penang, Bangkok, Hongkong og det meste Østen. Det var nu blevet vinter, og vi var ankommet til det nordlige Japan, en lille by ved navn Otaru. Bageren og letmatrosen havde været i land sammen. Hvilken tur de havde haft er ubesvaret, men nogle ting undrede de sig over næste dag: hvor havde de fået fat i alle de tandproteser som var i deres lommer? hvorfor kløede deres hovedbund? og hvorfor tabte de håret et par dage efter? De fik svaret af politiet senere på formiddagen, de havde noget at tale med de herrer om. De havde på deres turné hevet i samtlige døre på deres vej og var gået ind for at undersøge stederne nærmere. De lokale havde alarmeret strisserne. Gebisserne kunne de ikke forklare, det var nok en tandklinik de havde besøgt, mente de. I frisørsalonen havde de prøvet samtlige flasker, for som de sagde, trængte de til at blive studset, og så kunne de lige så godt få den helt store omgang, nu hvor de var der. Der var jo høflig selvbetjening.

Selv havde jeg været i land med et par af de andre unge. Da vi senere på aftenen kom ned på kajen, var der ikke nogen båd til at sejle os ud til skibet, men der stod et skur, hvor der var ild i en kakkelovn. Jungmanden havde købt en flaske sake og den blev hældt ned i kedlen, og så drak vi af tuden. Dæksdrengen må åbenbart have ment, at det tog lige lovlig lang tid inden båden kom, for han besluttede sig for at svømme ud til skibet, men det fortalte han ikke os andre noget om. Det skal lige nævnes, at der flød store isflager rundt, og som en grønlander ville udtrykke sig: „Det er rigtig dejlig koldt i nat“. Vi opdagede først, at han manglede, da vi kom ud af skuret for at tage transportbåden der netop var ankommet. På kajen lå en bylt med tøj som blev genkendt som dæksdrengens. „JEG ER HER“, lød det ude fra mørket. „Hvor her?“ „Ude på BP-tankeren ... jeg sidder på roret“. Det viste sig, at der havde været for langt at svømme, eller også var vandet for koldt, jeg personlig tipper på det sidste. Men hvor så han ud! Farven var nærmest violet, tænderne hoppede op og ned i munden på ham, og vi forstod næsten ikke, hvad han sagde. Det lød som et maskingevær der blev affyret. Jo, han frøs som bare pokker, men det var jo hans egen skyld. Heldet havde været med ham, må man jo sidenhen konstatere. Jungmanden tog en rask beslutning. „Han skal have banket varme i kroppen!“ Som sagt, så gjort. Da vi var kommet om bord, blev dæksdrengen viklet ind i et par tæpper, så fattede „jumbo“ et kosteskæft og pryglede løs på knægten i en rum tid. Det skal lige i den forbindelse nævnes, at det blev gjort af et godt hjerte og ud fra, at han ikke vidste bedre. Der er trods alt forskel på at gnide og slå, men dæksdrengen fik varmen under højlydte skrig og klagen. Han overlevede, men var rød,



Motorskibet Korea fotograferet i København. (Niels Krebs/arkiv Nautilus Forlag)

gul og blåstribet længe efter. Han har nok ikke følt for at svømme i lang tid efter den episode. Men han var nu lidt af en vovehals, gennem det Røde Hav gik han armgang på rælingen. Jeg har siden hen mødt dæksdrengen. Efter hans debut som sømand var han vendt tilbage til skolebøgerne og virker i dag som lærer på et gymnasium i København.

Der har været flere juleaftener i min tid til søs, men den som jeg mindes bedst, var nok den i Penang. Efter at der var spist, blev juletræet med pynt og stjerne samt det meste af besætningen flyttet op til det nærmeste værtshus, og så var der ellers gang i den til den lyse morgen. Andestegen til salonen forsvandt ud i den blå luft. Der blev sagt, at det nok var en havnearbejder der havde snuppet den, men jeg ved bedre. En af maskinfolkene var glad og mæt, og vi knægte havde til et par øl. Kaptajnen, maskinmesteren og overstyrmanden fik den fornøjelse at smage på samme mad som vi andre dødelige lønslaver.

Julen var også en af de få gange, hvor kokken og undertegnede fik ros. Vi mente selv, at vores gastronomiske og kulinariske evner rakte til mere end bare den ene gang. Det havde også været rart, hvis de havde været ædrue, når de roste os, men som regel var det lidt sent på aftenen, når de kom vaklende og sagde: „Nå! du kan jo godt, når du tager dig sammen, og når du gider.“

„Du kok, tror du, at der kan fremtrylles en dåse med rejer?“ Jo, som regel var der bagtanker, men det skal nævnes, at for en sømand var der ikke de store forandringer i hverdagen, så måltiderne var dagens højdepunkt, og de blev set frem til. Levede det ikke op til deres forventninger, ja så fik vi det så sandelig at vide.

Ja, utak er nu engang verdens løn. Det måtte vi lære at leve med, men vi havde nu hellere set, at de havde sat pris på vores evner i det daglige, for det var ikke altid lige let at skulle fremtrylle en ret som levede op til deres forventninger. Når hovmesteren var nærig eller havde glemt at bestille kartofler hos skibshandleren, eller den proviant der blev tilbudt, var af en så ringe kvalitet, at man overvejede at løbe skrigende væk, måtte man være kreativ ud over alle grænser. Nærighed kan dog kureres! Der var lagt op til en stor gryde med forloren skildpadde. Kokken var af den mening, at så skulle der også sherry i. Hovmesteren var af en anden mening. Resultatet blev, at kokken smed hele molevitten ud over siden, gryden røg den samme vej, „Jeg serverer ikke halvfærdig mad“. Det hjalp. Kokken fik aldrig mere problemer, i hvert fald ikke i den retning – han fik hvad han bad om.

Jeg husker de syv slags pålæg, det var jo minimumskravet, ofte var der jo det dobbelte, men det var lige meget, for der kan gå sport i at klage, og den mulighed måtte ikke forspildes. Det var den følelse man havde, når man stod på den anden side af disken. En kunst ingen kan, det er at gøre alle tilfredse. Og slet ikke på en gang! Til gengæld så var man aldrig i tvivl, når matroserne eller fyrbøderne var utilfredse. En forloren hare-sovs står meget klart på min lystavle, den glemmes ikke lige på en gang. Den blev smidt efter kokken: „Du skal ikke servere sur sovs, har du forstået?“ Hvad de ikke vidste var, at sovsen skulle smage sådan. Der var kommet lidt blåskimmelost i for at give den vildtsmag. For at overbevise matroserne måtte kokken lave en ny sovs og lade dem smage undervejs. På den måde fik de ved selvsyn set, at maden var som den skulle være. Den aften var der lidt ekstra rengøring efter sovsekastningen.

Vi forlod Japan med hele besætningen intakt.

Næste stop var Hongkong. Her var der tid til at slappe af og samle kræfter til næste stop, nemlig byernes by i Østen, Bangkok. Hjernen var flyttet ned i underlivet, ingen tvivl om det. Slappe af? næ, hovmesteren havde bestilt et sjak af små mennesker til at rengøre kabyssen. Det skyldtes al den sod der opstod om morgenen, når bageren forsøgte at få gang i brændeovnen. Skotterne var over i de mørke farver, jeg er nok nærmere sandheden, hvis jeg siger sort. Det betød, at vi måtte sno os rundt mellem malerbøtter, opsatte stilladser og folk der kravlede rundt alle vegne. Det mindede næsten om abeburene i Zoo, alt imens der skulle kreeres et måltid.

Ved afrejsen var besætningen forøget med to personer. Kaptajnen var ved at rive håret af hovedet, da det gik op for ham, at der var uventet besøg på hans skib. De fik kærligheden at føle, for alt det som matroserne ikke kunne lide at udføre, det blev nu deres arbejde. Vi havde dem med helt til Genova i Italien. Med hjælp fra det lokale politi blev de overført til et andet af ØK's skibe, så de fik en rejse retur.

På vej nordpå fik maskinmesteren den idé, at hans gulvtæppe trængte til at blive rengjort. Kammerdrengen var ikke sådan at hyle ud af fatningen. Han fik bakset tæppet ud agter, og med en line om hjørnet på tæppet blev det smidt ud over siden. Nu kunne det blive rigtig gennemskyllet, mente han. Ideen havde måske været god, lige bortset fra, at han glemte alt om tæppevasken. Et par timer senere var der en klokke der ringede, og de røde lamper begyndte at lyse: TÆPPE! Vi havde talt med ham om, hvor meget vand, der var suget op, hvor tungt tæppet ville blive, og at det sikkert ikke var muligt selv at hale det op. Han havde så allieret sig med bådsmanden som ville starte spillet og på den måde hale kluden om bord. Det viste sig, at alle vores bekymringer havde været unødvendige, for efter båden hoppede en lille uldtot op og ned på vandoverfladen. Tæppet var simpelt hen blevet flået i stykker af at være brugt som drivanker, så det var resterne af maskinmesters ægte tæppe som var indkøbt i Port Said for en enorm pris.

Middelhavet var ikke specielt opsigtsvækkende at sejle igennem, bortset fra et par enkelte havne som man kom indenom fra tid til anden. Et par vulkaner kunne også ses i det fjerne. Jeg forsøgte med held at smide en flaskepost ud ved Stromboli. Den kom hjem fjorten dage senere, men der var jo folk som havde det som en beskæftigelse at samle flasker op, og det er vel unødvendigt at sige, at de ikke gjorde det gratis. Her kostede et frimærke det hvide ud af øjnene, for ellers var det ikke sikkert, at posten nåede frem.

På vej mod Gibraltar blæste det en halv pelikan. En af matroserne huskede, da han som barn var med til at sætte drager op. Det skulle afprøves. Matroserne var enige med bådsmanden om, at der skulle afsættes personale til denne opgave. Der var flere, som følte sig selvskrevne og mente, at de var eksperter i dragebygning. Der blev arbejdet med plastik og andre materialer. Dragen blev stor som en ladeport – og virkede! Den svævede efter skibet i flere dage. Men dagen kom, hvor den ikke kunne mere, vindmodstanden blev for stor. Jeg erindrer, at det næsten var som at miste en ven, for dragen var det første man så efter om morgenen, „Hænger den der endnu?“

Den sidste del af rejsen er åbenbart forsvundet ud i glemslen, jeg erindrer ikke noget der er værd at skrive om. Men rejsen er sikkert gået godt.

Jeg havde været hjemme i knap en måned. Udlængslen var begyndt at melde sig igen! Jeg var urolig, og det var ligesom om maven snørede sig sammen. „Så se dog at komme ned og få en hyre“, var beskeden fra min mor. Hun kunne mærke, at jeg savnede noget og havde gættet rigtigt! Jeg måtte ud, koste hvad det ville. Det er forhåbentlig kun en skrøne, men der blev fortalt om dem, hvor konen eller kæresten havde lagt søfartsbogen klar sammen med morgenmaden og pålægget på frokosten bestod af ølkapsler, så man var dum, hvis man ikke havde forstået vinket med vognstangen. Dermed ikke sagt, at jeg ikke var velkommen hjem, men min seng var blevet skiftet ud med en smal briks, så måske ...?



Motorskibet Sibonga, der var bygget i Nakskov i 1953. Skibet sejlede for ØK indtil 1975, og det blev ophugget i 1979. (Niels Krebs/arkiv Nautilus Forlag)

Sibonga

24/3 1965. Denne gang gik turen den anden vej, nemlig vestover. Vi var på vej til USA og Canada.

Vi lagde ud med en tur til Gdynia i Polen. Her havde tiden stået stille. Der var fortsat intet at købe, forretningerne var tomme for varer og de store boulevarder lå øde hen. Det kunne ske, at der kom en gammel Trabant eller Lada hostende, men ellers åndede alt fred og ro, lige bortset fra cyklister og fodgængere. Jeg var blevet advaret om landets mangel på varer. Jeg var også blevet fortalt, hvad der stod i høj kurs, såsom nylonskjorter og damestrømper. Det var selvfølgelig en stor del af min bagage, og det gjorde lykke. Da vi om aftenen skulle i land, var vi så udstoppede, at vi næsten lignede Michelinmænd, flere lag af skjorter og bukser. Vi kunne næsten ikke kravle ned ad landgangen, og vi gik som gæs der vraltede af sted over til toldbygningen, hvor vi måtte igennem den store omgang. Tingene blev ikke konfiskeret, men vi måtte jo aflevere en del som bestikkelse. Tolderne havde dog sat prisen ned i forhold til den som var gældende oppe i byen. Jeg blev meget fuld den aften, for det havde alligevel været indbringende, selvom tolderne havde skummet fløden.

Jeg må på en eller anden måde være havnet i mindre pænt selskab. Det hændte, at man fik praktet en „souvenir“ på, som man sagtens kunne have været foruden. Her er der ikke tale om almindelig forkølelse, det var en rigtig grim sygdom! Andre ville nok have kaldt det en kønssygdom. Det var en rigtig dårlig start på turen. Øv. Jeg havde heldigvis lidt tilbage fra den gode tid i Bangkok. Her havde vi jo lært at helbrede os selv, når der opstod problemer. Ude på Østen kunne man købe næsten alt, hvad man havde brug for, lige fra tørrede biller, slanger i gelé, peppiller og antibiotika. Det er et Guds under, at man siden hen i livet har været i stand til at sætte børn i verden.

Fra Gdynia gik det videre op til Kotka i Finland, Göteborg, Oslo og ned til Tyskland. Derfra gik det ellers vestover.

Første stop blev de tidligere Vestindiske øer St. Thomas og St. Croix. Jeg havde aldrig forestillet mig, at jeg om morgenen skulle blive mødt med et „God morgen, landsmand“ fra en kulsort mand. Det var kun fordi han smilede med sine hvide tænder, at jeg var i stand til at se ham. Det var stadig bælgmørkt om morgenen.

Vi blev senere på formiddagen bedt om at komme hen i salonen, hvor vi skulle til p...parade. Det de ville vide var, om der var nogen i besætningen, der havde kønssygdomme. Jeg slap fri, så min egen dosering havde virket. Om aftenen gik vi i land, og jeg husker, hvordan der flød med tomme dåser alle steder. Det problem fik vi først herhjemme mange år senere ... desværre. Det var spændende at se livet udfolde sig og lytte til musikken. Det var olietrommer der blev brugt som instrumenter. Calypso var jo tidens musik på disse breddegrader med Harry Belafonte som den toneangivende. Jeg husker også gadenavnene: St. Kongensgade, Bredgade osv. Det var meget tydeligt, at dette ørige engang havde tilhørt Danmark.

Den aften investerede jeg i fast ejendom! Godt nok var der en del klausuler på skødet. Det var ikke tilladt at opføre højhuse, og der måtte heller ikke udgraves til svømpepøl. Hele skødet var udformet med øerne i baggrunden, en masse flotte underskrifter og stempler samt bånd og segl. Det var på størrelse med en søndags-Berlinger. Hele baduljen kostede kun 1 US dollar. Men selvfølgelig blev jeg snydt, grundstykket var kun på en halv kvadratcentimeter. Desværre er skødet blevet væk.

Efter dette stop gik det videre mod Panama. Da vi havde ventet nogle timer, fortsatte vi rejsen gennem kanalen, som jeg var meget imponeret over, videre op imod Los Angeles og derefter San Francisco. Tjeneren om bord viste sig at være barnebarn af operasangeren Lauritz Melchior. Han havde planer om at besøge sin morfar, så vi slog halv skade om at leje en bil. Han havde kørekort, så på den måde fik jeg set en hel del. Turen ind til Hollywood var spændende. Vi fik set Disneyland, filmstudier, Golden Gate-broen og ikke at forglemme Alcatraz-fængslet. Videre op til Long Beach, hvor vi absolut måtte se det lokale tivoli (The Pike). Det skyldtes, at rutsjebanen (Cyclone Racer) var med i en forfilm til „Dr. Ziwago“. Vi var næsten alle de unge fra båden samlet. Vi kunne ikke få serveret noget på barerne, da vi ikke var gamle nok, man skulle være fyldt 21 år.



Motorskibet Patagonia i Panamakanalen. (Arkiv Bernt Skjøtt)

På vej tilbage blev vi i tvivl om vejen. „Intet problem“, sagde tjeneren, som talte et godt engelsk, „Vi spørger da bare nogen om vej“. Længere fremme stod en mand og vaskede sin bil. Han blev råbt an, men i stedet for at svare hev han en stor kanon frem fra baglommen og beordrede os til at standse. „Don't come closer“, skreg han, men synet af hans revolver havde allerede fået os til at standse op, så vi blev, hvor vi var! Han var nu hjælpsom, men kun så længe vi blev, hvor vi var. Vi blev meget overraskede over hans reaktion. Den angst han havde, var ny for de fleste af os. Vi havde på det tidspunkt endnu ikke fået kendskab til bander som Hell's Angels der raserede i storbyerne her i California.

Nå, men vi fortsatte op til British Colombia og Vancouver i Canada. Vancouver var en storby som så mange andre, bortset fra at bygningerne var tre eller fire gange højere, end dem vi kendte hjemmefra.

Næste stop blev New Westminster. Her fik vi besøg af en dansker, som havde fundet en levevej i denne lille flække. Han var blikkenslager og monterede swimmingpools. Det viste sig, at han var opvokset i samme gade som mig. Jeg blev udstyret med en masse gaver, som jeg senere fik afleveret til hans familie. Han var nu også selv godt

belæsset, da han forlod skibet om aftenen, rugbrød, rullepølse, spegepølse, leverpostej, kryddersild, spegesild og meget andet. Jo, han havde absolut haft en god dag.

Derfra gik det til Vancouver Island, hvor vi måtte gennem sluser og lå for anker midt i søen, mens vi lastede. Hovmesteren fik en genial idé: „Vi sætter en båd i vandet og fisker“. Der var ikke langt fra ord til handling, båden blev firet ned og fiskeriet begyndte. Der kunne næsten ikke smides en snøre ud, uden at vi ramte en laks i hovedet. Det viste sig senere, at søen blev brugt til opdræt, og at alle former for fiskeri var forbudt. Men fiskene smagte godt, og hovmesteren var meget populær i en tid, men alt godt har jo en ende.

Hjemrejsen var en tro kopi af udrejsen på nær et stop i England. Vi fik en kontraordre om at gå indenom Liverpool. Det var som bekendt byen, hvor Beatles startede sin karriere. Det var jo lige noget, vi kunne bruge og ikke at forglemme, vi kunne købe en øl! Selvfølgelig var vi i den kælderbar, hvor Beatles startede deres karriere. Der var en del af besætningens unge medlemmer der havde ondt i hårrødderne næste morgen, nogle af dem havde ikke nået køjen. De påstod, at de havde fået læderallergi, for når de vågnede om morgenen og stadig havde sko på, havde de ondt i hovedet.

Derfra gik det hjemad mod mors madgryder. Turen sluttede som sædvanligt ved Orientkaj i Frihavnen.

Sidenhen

Sidenhen blev det til en kort karriere i DFDS, for jeg var blevet udstyret med et certifikat på, at jeg havde kundskaber til at søge hyre som ungtok. Det blev til et par måneder på ruten København-Aalborg på det gode skib *Jens Bang*, en kort tid på *Prinsesse Margrethe* og til slut *Axelhus*. Begrebet ungtok havde man kun i ganske få rederier. Da jeg søgte i ØK, blev jeg tilbudt *Nordic Heron*, men jeg takkede nej, for jeg mente, at jeg havde haft min del af tankflåden. Derfra gik jeg så over på Kongens Nytorv og prøvede lykken hos Mærsk. „Der var du vel nok heldig“, sagde manden bag skranken, „Vi står og mangler en ungtok, kan du rejse i overmorgen?“

Det var også et tankskib, øv, øv, øv, men det var der jo desværre ikke noget at gøre ved. Der blev jeg i et år, det var mere end rigeligt.

Kaptajnen var en underlig starut. En ting var helt sikkert! Det var ikke vægten af hans hjerne der havde gjort ham platfodet. Han var simpelthen en ubehagelig mandsperson. Jeg oplevede ham som en der selv mente, at han var en Guds gave. Det var også muligt, at han var det, men så havde den gamle mand med det lange hvide skæg været i dårligt humør, siden han tillod denne tyrann at indånde samme luft som os andre dødelige. Den ene efter den anden blev hevet op i søretten. Som regel med det resultat, at de blev ommønstret i søen til work away. Som regel var det i Golfen det blev gjort, for så sparede han lønnen i 30 dage, til vi nåede tilbage til Europa igen. Jeg vil ikke undlade at



Ungkok-certifikat. (Ronny Fabricius)

fortælle, at jeg blev afmønstret på samme måde. Jeg fandt egentlig aldrig ud af, hvorfor jeg var i søretten. Et gammelt ordsprog siger, at tale er sølv og tavshed er guld, men jeg fortalte, hvad jeg syntes om ham, da han spurgte – og så var jeg på vej hjem. Det er ikke altid, man skal sige sin mening, men denne gang følte det nu rart! Så mine udsagn må have været i afdelingen for gammelt jern og blik.

Forskellen på ØK og Mærsk var nu ikke så stor. Der var selvfølgelig farven på malingen og ikke at forglemme, i ØK fik man to spejlæg om morgenen samt bacon, i Mærsk var det kun ét. Af andre forskelle kan nævnes, at i ØK spiste officererne af en tallerken med en blå stribe. Gud nåde den stakkels messedreng der ved en fejltagelse havde fået sneget en tallerken med ind i messen uden striben, han kunne godt begå harakiri med det samme, „Kan du ikke se din ..., vi kan sgu da ikke spise af de samme tallerkener som den øvrige besætning, din ...“. Her skal nævnes, at ofte var aspiranterne de værste til at brokke sig. De var som regel kun et par år ældre end os andre unge – MEN de var „officerer af Guds nåde“.

Jeg gjorde et forsøg igen med ØK, det blev om bord på det gode skib *M/S Sinaloa*. Det viste sig at være en fejl fra min side. Måske var det kemien med kokken som var grunden. Jeg havde ikke været om bord i mange dage, før jeg havde den opfattelse, at jeg var kokkens personlige slave, og det ville jeg ikke stå model til, så efter rundturen i



Motorskibet Sinaloa. (Kristian Kielsholm Madsen)

Skandinavien afmønstrede jeg igen. Det kunne selvfølgelig også skyldes, at jeg var gået ned i løn for at komme tilbage til ØK, hvem ved? Det må stå ubesvaret.

Så kom det store spørgsmål. Hvad nu? Jeg lallede rundt i en periode på må og få, indtil jeg fik hanket op i mig selv. Pengene var også ved at slippe op. Jeg fik nogle småjobs hist og her. Jeg var begyndt at lide af sygdommen ungdomssløvhed, så derfor gjorde jeg et desperat forsøg på at komme af sted på langfart igen. Men denne gang klappede fælden! Militæret stod og ventede. De mente, at jeg skulle bruge et år af min ungdom på at forsvare fædrelandet – og vi var ikke engang i krig. Et år i flyvevåbnet blev det til, og det var efter min mening spild af tid. Jeg kunne måske have båret over med systemet, hvis de havde sendt mig til marinen.

Men jeg mødte en sød pige, det var det eneste positive ved min soldatertid. Vi besluttede os for at prøve livet til søs sammen. Det blev så en rejse til Østen med et rederi fra Bergen. Herefter sluttede mit sejlerliv.

Til alle jer jeg har sejlet med og I der gav jer tid til at læse mine erindringer: jeg håber, I har hygget jer med at læse dem lige så meget, som jeg har med at skrive dem, for når man når op i årene, er der jo kun minderne tilbage, og dem har man da lov at have – men de kan være svære at holde styr på.

God vind !



Motorskibet Basra. (Niels Krebs/arkiv Nautilus Forlag)

Med Basra til Østen

Af Flemming Mortensen

Efter at have gået i næsten to måneder i København og ventet på hyre, vidste jeg, at jeg efterhånden var den ledige letmatros der havde flest stempler, og derfor førsteretten til en god hyre. Det at gå ledig i København var ikke så let, når man kom fra Bornholm. Vi fik kun ca. 49 kr. om ugen i understøttelse, og det kostede ca. 46 kr. om ugen at bo på Mindehotellet, så pengene var små. Det ville ikke have kunnet lade sig gøre uden hjælp hjemmefra. Derudover havde jeg tidligere sejlet med 66-Bådene som både messedreng og dæksdreng, hvilket betød, at jeg var kendt af besætningerne på flere af skibene som hver morgen anløb Havnegade. I middagspausen fra Forbundet strøg jeg ned om bord på det skib der lå i Havnegade netop den dag, og fik mig et måltid mad imod at tage dæksdrengens bakstørn.

Pludselig en sen eftermiddag skulle der bruges en letmatros til *Basra* med påmønstring i Antwerpen to-tre dage senere. Jeg fik den på omkring 85 stempler; dengang var 90 stempler maksimum, derefter skulle man starte forfra, men det blev jeg da heldigvis fri for. Jeg gik på ØK's forhyringskontor og fik alle nødvendige papirer – og et forskud, da jeg var helt blank. Derefter ned at blive vaccineret, og så var jeg ellers klar til at tage ud i den store vide verden på egen hånd. Jeg vidste på det tidspunkt ikke, hvad jeg skulle komme til at opleve de næste to år, men jeg var selvfølgelig meget spændt på at skulle sejle med et ØK-skib. Jeg havde jo hørt fra andre, at det at sejle med ØK var noget særligt, og at en tur på Østen var noget helt specielt, samt at „stylen“ om bord også var noget særligt.

Desværre gik det sådan, at jeg under togturen ned til Antwerpen kom på et forkert tog ved togskifte til Innsbruck om morgenen. Det afstedkom, at jeg fik rejsen forlænget med mere end otte timer. Det betød selvfølgelig, at jeg blev noget anspændt og samtidig også bange for, at skibet var sejlet, inden jeg nåede frem. Det viste sig dog, at *Basra* ikke var sejlet, den skulle først afgå den næste dag.

Det var en træt letmatros, der kom om bord lige til spisetid om aftenen. Jeg blev modtaget rigtig godt af hele dæksbesætningen som hjalp mig med at få køjetøj m.m. Da jeg lidt senere var ved at pakke ud på mit kammer og ville til køjs, kom en matros (Kurt fra Esbjerg) og en motormand og spurgte, om jeg havde nogle penge, og i givet fald om de måtte låne dem. Som nyankommen var det svært at sige nej, og de syntes da også, at jeg lige kunne følge med dem i land og kigge lidt på sagerne. Også det var svært som ny at sige nej til. Så på trods af rejsetræthed oplevede jeg denne aften for første gang i mit liv at besøge Marie i Antwerpen og smage lidt på, hvad hun kunne servere.



Til venstre: Frede, Orla og Flemming Mortensen i Port Said. Til højre: Dækslast ved Penang. (Flemming Mortensen)

Besøget hos Marie kunne rigtig mærkes i de øverste etager næste dag, da jeg blev purret, men jeg overlevede da. Jeg havde nu fået min ilddåb med hensyn til at gå i land og besøge værtshuse.

Næste dag, da vi skulle sejle, sagde bådsmand „Olai“, at jeg kunne hente et par handsker henne hos 1. styrmanden, og han viste mig, hvor kahytten var. Jeg gik hen og bankede på, og da 1. styrmanden sagde: „Kom ind“, åbnede jeg døren og spurgte, om jeg kunne få udleveret et par handsker, da vi skulle arbejde med wirer i forbindelse med afgang. Han vendte sig omkring og sagde meget højt: „Hvem fanden er De?“ Jeg blev selvfølgelig lidt bange for hans bryske modtagelse og fik fremstammet, at jeg var den nye letmatros som lige var kommet fra Danmark. Så sagde han, at der hvor han kom fra, var det almindelig god skik at stikke hånden frem, sige goddag, fortælle hvem man var og hvad man hed, førend man bad en vildfremmed person om et par arbejdshandsker. Jeg har aldrig glemt hans velkomst og den fuldt fortjente, lidt bryske irttesættelse af mig. Den har fulgt mig siden, og hver gang – også i dag – når jeg møder et nyt menneske, som jeg skal præsentere mig for, dukker denne episode op i min bevidsthed. Denne korte, men præcise undervisning i almindelig opdragelse og omgangstone mennesker imellem har brændt sig fast i min bevidsthed. Jeg glemmer det aldrig nogensinde, og jeg er ham egentlig taknemlig for, at han på sin egen specielle facon lærte mig,

hvorledes man modtager og modtages af andre mennesker. Jeg fik mine handsker, og vi afgik fra Antwerpen mod Danmark, hvortil vi kom ca. to-tre uger senere.

I København sagde jeg ja til 1. styrmanden om at tage med på næste tur, så vi havde det fint nok med hinanden. Det har jeg aldrig nogensinde fortrudt, tværtimod. Jeg blev da også om bord på tre rejser som løb over næsten to år, selv om jeg overskred min sejltilid til matros. Det gjorde ikke mig noget, jeg havde det jo dejligt og ønskede vel dengang som 18-19-årig, at dette lille eventyr bare måtte fortsætte.

Jeg havde på alle tre rejser fornøjelsen af at sejle sammen med matros Peter Kleist der kom fra Grønland. Han havde på det tidspunkt, hvor vi var sammen, sejlet på Østen i ca. otte-ni år, og han mente ikke, at det skulle stoppe foreløbig for hans ved-

Erwinn, Tømrer og Peter. (Flemming Mortensen)



Harry klarer wirer. (Flemming Mortensen)



*"Fidus" og Flemming Mortensen bygger sampan.
(Flemming Mortensen)*



*Kalfaktrering af sampan.
Erik, Jeppe, Tømrer og Holger.
(Flemming Mortensen)*



*Sømandsklubben Singapore.
(Flemming Mortensen)*

Erwinn maler bommen. (Flemming Mortensen)



kommende. Det var blevet en livsstil for ham at turnere rundt i havnene derude. Han var kendt af mange mennesker, og veninderne i Bangkok, som han kaldte dem, kendte ham udmærket efter disse mange år. De kaldte ham for „Kimau“, hvilket skulle betyde „skidefuld“ på thailandsk. Når de så ham, flokkedes de om ham. De vidste, at han på et tidspunkt blev så fuld, at han faldt i søvn på bænken i Mosquito Bar, hvorefter de rullede ham for penge m.m. „Det gør ikke noget“, sagde Peter altid, „det går nok“. Det var jo for venindernes skyld, at vi sejlede derude, sagde han, og i øvrigt havde han haft det pragtfuldt og sjovt sammen med dem alle, inden han faldt i søvn. At det passede, hvad han sagde, kunne alle ved selvsyn konstatere ved at følge slagets gang på bænkerne i baren. Under smil og latter og megen ståhej sørgede veninderne rigtig godt for Peter. Han nød omsorgen og lavede sjov med dem alle. Topnummeret en sådan aften var, når der blev inviteret til Floor Dance. Så optrådte Peter som regel sammen med et par veninder med sin helt egen form for Floor Dance som nok ikke er set derude hverken før eller siden. Ikke et øje var tørt efter dansen, det han lavede var simpelthen urkomisk. Det kan ikke forklares, det skulle opleves. Alle så ud til at have det fantastisk, og derefter

gik det som det plejede, som Peter vidste det skulle gå, og som han intet gjorde for at forhindre. Tværtimod havde jeg ham mistænkt for, at han inden landgang „ladede“ sin tegnebog op til en omgang thailandsk rulning. Det var et helt ritual for ham som skulle gennemleves én gang ved hvert anløb af Bangkok.

Hvor mange år Peter rejste på Østen, efter vi skiltes i 1963, ved jeg ikke, men jeg tror og håber på, at eventyret fortsatte for ham i mange flere år. Indenfor de seneste år har jeg set en artikel i Familiejournalen, tror jeg det var, der omhandlede Christianshavns Venner eller lignende (en lille hyggeklub tror jeg), hvor Peter var med i sjakket. Ak ja, de Snesejlere er da også overalt.

Så var der kokken som kun var med på én tur. Han hed Philip og var vist hoteluddannet kok. Han havde et godt humør og var altid klar til en frisk københavnerbemærkning. Således også den dag, da en matros opdagede, at der ikke var hverken rødbejer eller asier sat frem. Matrosen spurgte da højlydt Philip, om der ikke var noget surt til maden den dag? Svaret faldt prompte og præcist fra Philip: „Jo, det er der, du kan få et billede af hovmesteren!“

En anden episode, som alle morede sig over dengang, var da vi lå i Marseille og skulle laste stærk spiritus. Havnearbejderne kunne ikke lade kasserne være og også nabolasten i det samme lastrum, som bestod af dåseøl fra Danmark, havde de fået et godt øje til, så det blev bestemt, at skibet skulle stille en vagtmand ned i lasten for at passe på, at der ikke blev stjålet for meget. Man valgte så matros Kurt fra Esbjerg som vagtmand. Det var uforståeligt for resten af besætningen, at det var ham der blev valgt. Ikke et ondt ord om Kurt fra mig, han var en super kollega, men tørstig, det var han. Og det gik da også som man kunne frygte. Havnearbejderne dannede fælles alliance med Kurt, og de fik det alle rigtig lystigt nede i lasten. Hvordan alle kom hele op fra det nederste lastrum, står hen i det uvisse. Styrmanden rev sig fortvivlet i håret over sit valg af vagtmand, men da var det for sent.

Kurt inviterede ofte ungmanden („Danmarks Viggo“) med i land. Viggo var 20 år, så det var ikke en mindreårig, han tog med. En af Kurts fornøjelser var at få Viggo drukket tilpas fuld, tage ham med hen til en tatovør og sørge for, at han fik en tatovering. Det blev en hel sport for Kurt til sidst, og Viggo lagde, efter min mening mere eller mindre frivilligt, gerne skind til fornøjelserne. Efterhånden skete der det, at Viggo mere og mere kom til at ligne en omvandrende tegneserie. „Satans også“, sagde han efter hver ny tatovering, mens han sendte et anerkendende blik til Kurt. Han syntes nok alligevel, det var morsomt. Vi andre var også meget spændte på, hvilken ny tatovering Viggo nu havde fået, efter hver gang de var i land sammen.

Nogen er her nævnt, men absolut ingen glemte, af de kolleger jeg mødte igennem disse to år på *Basra*. Det har altid været en glæde for mig at tage mit album frem og prøve at genoplive minderne fra dengang. Desværre falder enkelte navne væk, men jeg vil gerne nævne nogle her som jeg husker fra den gang.

Der var bådsmændene Orla (Olai), tømreren fra Vestsjælland, donkeymanden (Ru-

Svømmeturen nydes, så længe det varer. (Flemming Mortensen)



Vores pool. (Flemming Mortensen)



Poolen ødelagt af stormvejr. (Flemming Mortensen)



dolf) fra Ruds Vedby, matrosen Egon Sepstrup fra Jylland, matrosen Ole Hansen fra Assens, matrosen Ernst Jensen fra Bornholm, matrosen Peter „Fidus“ fra Århus, matrosen Erwind fra Sønderjylland, matrosen Kurt fra Esbjerg, matrosen Verner fra Agger, matrosen Erik fra Midtsjælland, matrosen Frede fra København, matrosen Peter Kleist fra Grønland, letmatrosen Erik Ungermann fra Brønshøj, ungmanden Viggo (Danmarks Viggo), forskellige dæksdreng, bageren fra Vejle, hovmesteren (pengeudlåneren) fra København, ungdokken fra Jylland, forskellige kokke, koksmater og mesedreng og ikke at forglemme en stewardesse som vi kaldte „Trunte“.

Trunte var sygeplejerske af uddannelse og var taget med af eventyrløst. Desværre oplevede hun tre døgn i en tyfon ude i Japan, hvor hun bare lå udenfor på dækket og var helt væk i sin søsyge. Vi måtte hjælpe hende med alt i disse dage, hendes radio var smadret, alle hendes skuffer var hoppet ud af kommoden osv., så der var virkelig brug for hjælp. I Hamburg på hjemvejen fortalte hun, at hun var ked af at skulle afmønstre, da hun ville komme til at savne kammeratskabet og livet til søs. Vi gjorde hende opmærksom på tyfonen fra Japan, og hun erkendte da, at hendes fremtid nok ikke lå til søs.

Hvis jeg husker rigtigt, så hed kaptajnen på de første to rejser E.O. Nielsen, men han blev kaldt „Jokeren“ på grund af hans lidt tøffende gang med små skridt. (Det er den bedste måde at beskrive hans gang på). Han havde vistnok selv gjort, hvad han kunne for at bringe sig i den situation, idet – som de andre, der kendte ham bedre, fortalte mig – så havde for meget god mad gjort, at han var ret overvægtig. Spiritussen, som han indtog lidt rigeligt af og for mange smøger – alt dette i skøn forening havde sat sit præg på ham med skinnebessår, dårlig kondition, åndenød osv. Han var ellers en flink mand, som vi ikke hørte meget til, så for os var han ikke noget problem.

Jeg husker dog en morsom episode med Jokeren, hvor vi havde taget lods i Penang. Jeg stod til rors, og da lodsens kom op og skulle hilse på Jokeren, fortalte lodsens hvad han hed. Da Jokeren skulle præsentere sig for lodsens, kunne han ikke holde på luften, den slap fra ham højt og tydeligt. Lige efter blev der meget, meget stille på broen, for det var på samme tid både hylende morsomt og dødpinligt. Jokeren reddede situationen for sig selv ved hurtigt at vende omkring og tøffe ind til sig selv, alt imens der stadig slap luft ud for hvert skridt han tog. Jeg syntes, at jeg i farten kunne se et lille frækt smil omkring hans mund, han syntes nok selv, at situationen var lidt morsom.

Den næste kaptajn, efter at Jokeren havde afmønstret, hed Pittelkow. Det var en herre, som havde sin egen mening. Ind imellem blev han af 1. styrmanden vist rundt på skibet på inspektion, og så kunne der godt falde en skideballe af, hvis der var noget, der ikke passede herren. Jeg husker en ældre matros der hed Verner, som lå syg i sin køje, fordi han en stormfuld nat mistede fodfæstet på lejderen op til broen og slog sit knæ ret slemt. Pittelkow mente, da han talte med ham på hans kammer, at han sagtens kunne ligge i køjen og splejse tovværk og stropper, således at der ikke gik nogen arbejdstid tabt. Joh, der var rigtig god omsorg for de syge.



Motorskibet Basra blev bygget af B&W i 1959. Basra sejlede for ØK indtil 1977. Skibet blev ophugget i 1985. (Bo Oemig)



Rustskraberens arbejde. (Flemming Mortensen)



*Basra ved kaj i Klong Toy
Bangkok. (Flemming Mortensen)*

Mange tidligere besætningsmedlemmer fra dengang står helt sikkert tilbage med en følelse af, at vi har været fantastisk heldige at kunne komme til Østen dengang for mange år siden, hvor det gamle Østen stadig var tilbage, hvor der endnu ikke var noget Internet, og hvor nyhederne kom over kortbølgeradioen, blev nedskrevet på et A4-ark af „gnisten“ og derefter uddelt i messerne til gennemlæsning.

Selvom hver rejse kun tog fem-seks måneder, var vi altså på langfart, også selvom vi i nogles øjne „kun“ var Snesejlere.

Alle mine oplevelser til søs igennem syv år har sat sig rigtig godt fast i mit system. Selv i dag, hvor jeg er blevet 64 år, er jeg nødt til at tage en tur på havnen næsten dagligt for at stå og spytte lidt på bolværket og spille lidt klog over for de landkrabber, man møder dernede. Joh, man glemmer det aldrig, og en Snesejler fornægter sig heller aldrig. Han har selvfølgelig en mening om hvad som helst, og skulle nogen være i tvivl, så fyrer man bare et par stærke oplevelser fra Østen af – lige i hovedet på dem – så bliver de lidt paffe og lidt stumme, og det virker bagefter ligesom om, at de forstår det hele lidt bedre.

I restaurationsbesætningen i 1950'erne

Af *Dietrich Vetter*

Annam

En tidlig morgen i 1950 sejlede jeg fra Toldboden over til værftet sammen med en masse værftsarbejdere. Skibet lå i dokken, så vi klatrede op ad en masse lejdere og kom om bord.

Hovmesteren tog imod det, man kalder restaurations-besætningen. Det var en kok, koksmat, bager, tjener og fire skibsdrenge som skulle rengøre kahytter og bringe mad til de forskellige messer. Der var matros-, fyrbøder-, assistent- og officersmesser, mit område var salonen. Der spiste kaptajnen, maskinchefen og 1. styrmanden. Desuden skulle jeg servere for de gæster der var inviteret om bord, når vi lå i havn. Der var plads til seks passagerer på skibet. Vi fik anvist vores kahytter, jeg fik min egen, som var god.

Om eftermiddagen skulle vi alle i land og bo på Sømandshotellet i Nyhavn, og så først møde næste morgen. Skibet skulle gasses for at udrydde rotter og andet utøj. Da vi mødte på skibet igen, fik vi stukket en pøs i hånden og så gik vi gennem alle gange og kahytter og samlede rotter op. Det blev til nogle spandfulde, det var ækelt. Derefter skulle jeg gøre mit pantry og salonen ren, tørre glas og hylder af. Pludselig kom der en tropekakerlak løbende, den var lige så stor som en tommelfinger. Jeg sprang op, da jeg jo aldrig havde set sådan et bæst før. Hovmesteren grinede og sagde, at dem ville vi få mange af, når vi kom ned på varmen.

Annam var et af ØK's første dieselmotorskibe. Det var på 10.000 tons, havde to skruer og fire master og langs den tredje mast gik der to udstødningsrør op. Derfor sagde de ude på Østen: „Four pieces of bamboo and no fut fut“. Før dieselmotorskibene var alle skibe dampdrevne og kulfyrede.

Dokken blev fyldt med vand, og vi sejlede til kaj inde i Frihavnen. Rederifolkene og familie og venner kom om bord og sagde goodbye.

Kaptajnens kone var siameser, og han havde også to smukke døtre som glædede sig til, at han kom hjem igen, da det var hans sidste rejse, inden han skulle pensioneres.

Der blev stiftet en idrætsforening om bord, alle mødte på dækket kl. 7 om morgenen til gymnastik, og der var også et eftermiddagshold.

Vi var 37 mands besætning. Deriblandt var en kvinde på 21 år, hun hed Eva Boserup og var telegrafist. Hun sad om natten og modtog nyheder og maskinskrev dem

og satte et eksemplar op i hver messe, desuden var hun mellemlid mellem rederiet og kaptajnen.

Når det engang imellem var dårligt vejr, fik skipperen kaffe og brød op på broen. Jeg anbragte bakken i et viskestykke, holdt godt ved foroven og godt fat i gelænderet, op ad lejderen og så var det godt at komme i læ oppe på broen.

Bageren Erik Paaske (som mange år senere solgte Påskebrød til hele landet) havde en masse bøvl, han kunne ikke bage rugbrød, det smuldrede, og matroserne brokkede sig. Efter at bageren havde ringet til proviantafdelingen i Frihavnen og fået gode råd og andre opskrifter, lykkedes det efterhånden at få godt rugbrød. Bageren var også pant-rymand, som hjalp kokken med pålægsbakkerne til aftensmaden. Der skulle være syv slags pålæg efter overenskomsten, og hvis de ikke blev varieret, nedlagde matroserne arbejdet, så det var ikke altid sjovt at være kok. Hver dag fik vi „frisk“ mælk, det blev lavet af mælkepulver og smør.

Hos hovmesteren købte vi små hæfter med ti boner i hvert, og så fik man på lageret udleveret pålydende. Der var forskellige sodavands- og ølhæfter, på spiritus fik man en bon, man underskrev. En gang om måneden blev beløbet så trukket fra hyren.

Vi sejlede til Göteborg, hvor vi skulle laste træ til Australien. I Göteborg lå vi i ca. tre uger på grund af strejke. På kajen i nærheden af skibet stod der en lang række godsvoogne som blev åbnet, og så kunne folk gå hen og hente alle de bananer, de kunne

Annam blev bygget i 1913 og var dermed et af verdens første motorskibe. Annam sejlede for ØK til 1952, men skibet blev først ophugget i 1972. Den ene af skibets hovedmaskiner findes på søfartsmuseet i Gdansk. (Arkiv Nautilus Forlag)



spise. I Danmark havde der ikke været bananer efter krigen, de var for dyre at importere dengang. Vi hentede bananer i spandevise. Om aftenen gik vi i biografen eller så på byen, der var blandt andet Liseberg – noget à la Tivoli – og i „Gamlastaden“ var alle husene af træ.

Senere gik vi ind i Biscayen, hvor der havde været dårligt vejr, der var nogle store dønninger. Så forbi Cap Finisterre i Nordspanien og langs Portugals kyst. Vi passerede Cap Vicente, en stejl klippekyst, hvor der lå et nonnekloster.

Ned gennem Middelhavet blev det lunere i vejret.

Da vi nåede Port Said ved Suez-kanalen, måtte vi vente i køen, indtil der var en konvoj på seks-syv skibe samlet, som så fik lods og sejlede igennem kanalen. Der kom en masse arabere om bord, og vi fik besked på at lukke alle køjer og låse vores døre, for de stjal med arme og ben. De solgte alt muligt: marokkopuder, vægtæpper, sandaler, skjorter, undertøj, radioer, termosspande til isterninger osv. Handelsfolkene blev sat i land, når lodsens kom om bord, og så sejlede vi stille og roligt gennem kanalen.

Der travede kameler inde i ørkenen, og på den anden side af kanalen susede eksprestoget til Cairo. Ned gennem det Røde Hav blev der rigtig varmt; selv om køjerne stod åbne med vindfanget sat på, var der ulideligt i kahytterne, så vi slæbte vores madrasser op på dækket og faldt i søvn under stjernehimmelen til motorenes summen. En nat begyndte en cikade at larme. Det var irriterende at høre på, så vi jagede den og fik has på den.

Vi kom til Aden. Der fik vi olie til motorerne, vand og proviant, blandt andet nogle store sværdfisk, som alle fik til middag – de smagte rigtig godt. Der kom også handelsmænd om bord som solgte alt muligt. Så gik det over det Indiske Ocean, og der blev lavet en swimmingpool på dækket. Ellers lå vi på 5. lugen og slikkede sol i vores fritimer.

Når man skulle ind til styrmandens kahyt med en spand is, fyldte man lige lungerne med frisk luft og styrtede gennem gangen ind i hans kahyt, der stank simpelthen forfærdeligt. Vi mente, at der nok lå nogle døde rotter fra dengang skibet blev gasset. Tømreren brækkede panelet ned, og der lå nogle rotter som blev fjernet.

Der var en matros der blev syg. 1. styrmand havde et stort apotek og operationsudstyr. Patienten havde høj feber og ondt i maven, og diagnosen var blindtarmsbetændelse. Telegrafisten og jeg blev udnævnt til sygepassere, og der blev gjort klar til operation. Via radioen var vi i kontakt med en australsk læge som skulle vejlede. Det endte med, at der skulle lægges varme omslag, og hvis feberen ikke faldt, så måtte kniven i brug. Feberen faldt.

En nat da vi lå oppe på dækket og sov, lød brandalarmen. Der var røg henne agter, hvor en af smørerne var faldet i søvn i sin kahyt. Han må have røget i sin køje, for der var gået ild i skumgummimadrassen. Ilden blev hurtigt slukket, men han døde af den giftige røg. Der var langt til Australien, så det blev en begravelse til søs. Tømreren syede en presenning som en slags kiste, og deri blev lagt en sjækket fra ankeret, så han kunne gå til bunds. Der blev lagt en planke på rælingen, hvorpå den døde blev lagt. Besætning-



Handelsfolk i Aden. (Dietrich Vetter)



Dietrich Vetter med kaffen. (Arkiv Dietrich Vetter)

gen var stillet op til begravelsen, skipper læste op fra bibelen og flaget var på halv. Med et hyl fra sirenen blev bisættelsen afsluttet, og han gled over planken ned til Neptun.

Jeg var gode venner med styrmanden, så jeg var oppe på broen og stod til rors ind imellem. Det var et lille ror med gyrokompas, så det var nemt. Jeg var også på besøg i maskinrummet, der skulle man helst have paraply med, der dryppede olie alle vegne. Skibet havde dobbelte skruer, dvs. to tunneller med hver sin skrueaksel. Jeg var helt

ude i gangene, hvor akslerne drønedede rundt. Der var en del larm, og akslerne skulle smøres hver time, så de ikke brændte varme. Vi havde en tank fuld af kakaoolie til Australien. Under de store dieselmotorer var der nogle dæksler, som kaldtes sumpen, der løb al spildolien ned og blev så pumpet op i en centrifuge, renses og brugt i motorerne igen. En dag langt ude i oceanet gik hele molevitten i stå, og det eneste der kunne køre var lysmotorerne. Skipper var tosset og maskinchefen helt hylet ud. Det viste sig, at tanken med kakaoolie var læk, og noget af olien var løbet ned i sumpen og derefter pumpet i motorerne med det resultat, at stemplerne brændte sig fast. Vi drev rundt i nogle dage, hvor vi havde gang i fiskesnørerne. Kølemaskinerne var gået i stå, så der måtte smides noget proviant over bord. Efter at der var trukket stempler og lækagen tætnet, blev kursen atter sat imod Melbourne.

På *Annams* næste tur skete der igen et uheld, det var i november 1951. Hovedmotoren og hjælpemotoren gik i stykker, og der var så lidt strøm, at telegrafisten ikke kunne sende SOS. Skibet drev rundt i 22 døgn, men blev så fundet af ØK's *Malaya* som var sendt ud for at lede efter *Annam*. *Annam* blev så slæbt til Colombo på Ceylon, hvor det blev repareret og kunne derefter sejle videre til Australien.

Ellers gik dagene stille og roligt, vi lå på dækket i fritiden, læste bøger og hørte musik.

Skipper mængede sig ikke med besætningen. Somme tider ringede han ned til pantryet, at jeg skulle komme op med en spand is og en flaske whisky eller rom. Når jeg kom op, sad han og læste i bibelen. Når han dukkede op næste dag og havde solbriller på, vidste vi, at flaskerne var tomme.

1. april 1951 kom der besked fra kong Neptun, at han havde hørt, at der var 25 urene sjæle om bord som ikke havde modtaget dåben og ej heller havde en af ham underskrevet dåbsattest med sig. For denne gode og tilstrækkelige grund ville han og hans følge borde skibet dagen efter og overvåge, at de gældende regler for renselse af den nordlige halvkugles synd og fordærvelse blev overholdt. Swimmingpoolen til dåben blev gjort klar. Neptuns følge var på 10 mand. Synderne skulle indfanges og betale en bøde som bestod af enten cigaretter, øl, vand eller en flaske sprut. Det hele blev anvendt om aftenen til festen. Når synderne var indfanget, skulle de spise nogle meget stærke kødboller med chili skyllet ned med eddikevand. Så blev de sæbet ind og raget og smidt i pølen til dåb. Så skulle de over til Neptun og hans dronning, ligge på knæ og underskrive en bøde. Om aftenen var der stor fest, hvor der blev spist og drukket bravt. Nogle dage senere fik vi vores dåbsattest. Jeg fik navnet Lodsfisken.

Nogle gange om morgenen til gymnastikken lå der flyvefisk på dækket. Kokken samlede dem ind og stegte dem som sild.

Om natten når vi sov på dækket, var der en helt anden stjernehimmel, bl.a. kunne man se Sydkorset som er i det australske flag. Ind imellem dukkede der en albatros op. De har et vingefang på 4 meter og de går kun på land, når de yngler på stormomsuste øer på den sydlige halvkugle.



Kong Neptun med følge og gnisten på vej i baljen. (Dietrich Vetter)

Omsider nåede vi Australien. Det vil sige, vi lå for anker sammen med fem andre skibe og ventede på, at der blev kajplads. De australske havnearbejdere havde stor magt, de fik store lønninger og de strejkede for et godt ord. Vi fik sat redningsbådene i vandet, og efter at vi havde fået stemplet vores pas, måtte vi sejle i land. Hvem havde troet, at jeg skulle ankomme til Australien i en redningsbåd? Det blev bestemt, at der skulle sejle to både frem og tilbage på bestemte tidspunkter.

Inde i land fik vi vores første milkshakes, de var gode. Pubberne havde de samme åndssvage åbningstider som i England.

Vi fik øl om bord i store papirsække, det var enliters flasker, som hed Tigerbeer, og dem kunne man så købe af hovmesteren. Alt hvad der hed vasketøj blev sendt i land i store sække, og efter et par dage kom det igen i store pakker.

Vi kom omsider til kaj i Victoria dok, og vi fik set meget af byen. I biograferne var der store reklamer, hvor de søgte folk til jernbanerne, postvæsenet og meget andet. Der var mange skibe der manglede det halve af besætningen, når de skulle sejle. Fidusen var at tage ud til en fårefarm og blive der, indtil skibet var sejlet, så blev man ikke eftersøgt mere, og så kunne man få job næsten alle steder.

Der var dansesteder, hvor der blev danset i flere etager med hvert sit orkester. Det var store sale, hvor der stod stole hele vejen rundt, og så var der en lang bar ved en af siderne. Selv når de gik i biografen, var folk klædt på som om de skulle til fest.

Efter 14 dage sejlede vi videre til Sydney, hvor vi kom til at ligge lige ved siden af Sydney Harbour Bridge. Ole, Palle, Leif og jeg lejede en bil, en Australsk „Holden“. Der var venstrekørsel i Australien, men det fandt vi hurtigt ud af. Vi kørte ud til The Blue Mountains, der var meget smukt at se på i de blå bjerge. Vi blev medlemmer af New

Australian Club, en slags natklub. Fra havnen sejlede man ud til Manley Beach. Der var hajtårne med livreddere, og når sirenen lød, var det bare med at komme ind på stranden.

Senere sejlede vi til Newcastle og op ad en flod, hvor der ved en af bredderne var en lufthavn for vandflyvere. Palle og jeg lejede et par heste, og så red vi lidt rundt i omegnen.

Så gik det videre til Brisbane. Der var rigtig tropisk varme, og byen var flot i engelsk stil. Der besøgte vi en ananas- og bananplantage, hvor vi købte frisk frugt for næsten ingen penge.

Derefter sejlede vi til Port Pirie, som lå lidt oppe ad floden i South Australia. Det lignede en rigtig wild west-by med en hovedgade med butikker og salooner med svingdøre, og midt i gaden kom toget kørende, mens det ringede med klokken og tudede ligesom i en wild west-film.

Vi lastede erts, som bruges i stålindustrien. Det lignede groft sand men var meget tungt, til sidst stod skibet næsten på bunden af floden, så vi sejlede ud på reden for at få den resterende last der blev sejlet ud i store pramme. Ertsen skulle losses i Avenmouth ved Bristol i England.

Kaptajnen havde inviteret agenten, tolderne og emigrationsfolkene til lunch i salonen, da den sidste last var kommet om bord. De skulle have rigtig dansk mad: forskellige slags sild, som varmt frikadeller med stuvet blomkål og derefter forskellige oste. Jeg havde lige budt frikadellerne rundt anden gang og snakken gik livlig efter sild, øl og snaps. Pludselig faldt skippers hoved ned i tallerkenen, jeg så lige en rødbede fra hans tallerken suse hen over den hvide dug. Jeg gik så ud til hovmesteren, hans kahyt lå lige ved siden af, og sagde: „Skipper er lige død“. Han grinede og sagde: „Pjat med dig“, og gik med ind i salonen. Da havde de andre fået lagt skipper på gulvet og knuppet op, men det var for sent. Diagnosen var hjertestop. Kaptajn Valdemar Relster døde kl. 12.45 den 5. juli 1951. Han blev 65 år og nåede aldrig at komme hjem til sit pensionistliv.

Så blev der travlt. Der kom læge fra land osv. Jeg gik over til kokken og sagde: „Den blomkål var da vist giftig“. Han blev helt hvid i hovedet, da jeg sagde, at skipper var død, så han susede over dækket til salonen og fik bekræftet, hvad jeg sagde (han skulle jo lige have noget gas). Dagen efter kom der en toldkrydser med en flot mahognikiste, hvori skipper blev anbragt. Hele besætningen blev stillet på rad og række, kisten stod på dækket, styrmanden sagde nogle bevingede ord fra bibelen, og kisten blev hejst ned på toldbåden. Der blev kippet med Dannebrog og hylet med sirenerne, da toldbåden sejlede.

Om aftenen sejlede vi mod Aden uden skipper. 1. styrmand skulle overtage kommandoen til Aden, hvor der skulle komme en ny kaptajn.

Der var varslet storm, da vi afsejlede. Skibet var så tungt lastet, at når det kom til at ride på en stor bølge, kunne det ske, at det ville knække over. Derfor blev alle rednings-



Skovtur på Middelhavet. (Dietrich Vetter)



Annam idrætsklub laver hestevæddeløb. (Dietrich Vetter)

både gjort klar med ekstra proviant og frisk vand. Vi skulle lave en bylt med de vigtigste papirer og tøj som var pakket vandtæt, kahytterne måtte ikke låses, og dørene skulle stå på krog. Hvis alarmen lød, var det bare om at komme op på båddækket.

Orkanen kom. Når begge skruer kom fri af vandet, rystede skibet så meget, at de elektriske pærer hoppede ud af fatningen (det var bajonetfatninger). Kokken kunne ikke lave varm mad, kabyssen havde oliefyr, og hver gang skibet krængede over, gik ilden ud. Det varede fire dage, og man var godt øm i benene af at holde balancen.

Skippers kahyt skulle gøres klar til den nye kaptajn. Alle skippers ejendele blev puttet i kuffert og sæk, så hans familie kunne hente dem i Frihavnen, når vi kom hjem. Urnen blev sendt hjem med fly.

Den nye skipper kom om bord i Aden. Vi fik olie og proviant og sejlede op gennem det Røde Hav. Den nye skipper og maskinchefen havde sejlet sammen i deres unge dage, så efter spisning i salonen bragte jeg diverse flasker og is op i skippers kahyt. Næste morgen var jeg oppe med kaffe og rundstykker og tog de tomme flasker med ned. Skipper fortalte, at mester havde fået en ordentlig bjørn på; hvordan han var kommet over til sig selv, vidste han ikke, men han havde glemt sin uniformsjakke.

I idrætsklubben holdt vi skovtur, mens vi sejlede gennem Middelhavet. Der var hestevæddeløb, tombola, bar, Leif solgte Paaskeis, og så var der fællesspisning på dækket.

Vi kom ikke i havn, før vi nåede Bristol. Da var besætningen blevet godt irritabel, der skulle ikke siges ret mange forkerte ord, før de kom op at toppes, vi havde haft 31 døgn i søen. Alle drikkevarer var sluppet op, og da lodsens kom om bord, kunne der kun bydes på en romtoddy.

Efter ca. otte måneder var vi atter ved de danske kyster. Vi passerede Kronborg og lagde til i Frihavnen kl. 9 den 10. september og blev afmønstret samme dag. Turen varede 227 dage, og vi havde tilbagelagt 26.105 sømil = 48.372,5 km.

Jeg tog hjem til familien med diverse gaver, tog rundt til drengene og fortalte lidt om den store verden, og der blev holdt nogle gode fester.

Så kom der et telegram fra ØK om at påmønstre som tjener på *M/S Malacca*, en såkaldt „sort båd med 12 passagerer“, som det hed i ØK-sprog. Den lå på værft i Nakskov og skulle til Australien. Det var jeg ikke så meget for, jeg ville hellere til Østen, men på den anden side havde jeg dasket rundt i tre uger hjemme, så det var plat eller krone. Jeg ringede til ØK og sagde OK!

Malacca

Jeg påmønstrede på værftet i Nakskov 1952, og så sejlede vi til København. Derfra skulle vi helt op i Østersøen og laste træ. I Sverige skulle vi til Härnösand, Piteå, Munksund og Sundsvall og derefter til Kotka i Finland. Senere sejlede vi gennem Kielerkanalen.

Arne havde sejlet med *M/S Batory*. Det var et polsk passagerskib, som gik i rute Gdynia-København-New York, og Niels havde lige været med en ØK-båd til Amerikas østkyst. Niels fik tilnavnet Francis, fordi han lignede æslet Francis, som vi lige havde set i en film. Vi skulle også agere kahytsjomfruer (stewarder). Vi havde ingen passagerer på Østersøturen, kun gæster der skulle bispises i havnene.

Maskinchefen kom aldrig til morgenmad i salonen, han ringede gerne op til pantryet som lå ved siden af salonen og sagde: „Kom lige ned med tre kolde“. Da vi var

på vej til Kotka ringede messedrengen som gjorde rent hos mester op til pantryet og sagde: „Kom lige ned med tre kolde“. Jeg sagde OK, og så sagde han: „Jeg tror sgu, han er død“. Jeg snuppede øllerne og kom ned i kahytten, og der sad han i sin stol og var borte. Vi tog os lige en tår øl og ringede så til kaptajnen og hovmesteren.

Mester kom i land, og der kom en ny mester i Rotterdam. Der fik vi også 12 pas-sagerer, det var mejerister, som emigrerede til New Zealand. I Rotterdam fik vi også to isbjørne som blev anbragt i to bure på 3. lugen lige ved indgangen til maskinrummet, de skulle til Adelaide's zoologiske have.

Næste stop var Las Palmas på de Kanariske Øer, der skulle vi have proviant, olie og vand. I Las Palmas lå vi ved General Franco molen, som beskyttede hele inderhavnen mod uvejr. Der kom en mængde handelsmænd om bord, de havde bl.a. små bure med kanariefugle. Mange af matroserne var gået i land og på bar. Vi skulle sejle kl. 16, og da de ikke var dukket op til tiden, blev styrmanden sendt i land efter dem. Der blev hylet med sirenerne, og til sidst dukkede der et par æselkærrer op med fem-seks skidefulde matroser. Skipper var tosset.

Nogle af mejeristerne havde købt nogle malede gipsmadonnaer i Las Palmas. De var så flotte, men da vi hørte, hvad de havde givet for dem, fandt de jo ud af, at de var blevet snydt gevaldigt. Da vi var sejlet fra Las Palmas, røg vi om natten ind i nogle gevaldige atlanterhavsdønninger. Næste dag, da vi var ved kahytstørnen, beklagede mejeristerne sig over, at figurerne var blevet stjålet i nattens løb. Så spurgte jeg dem, hvor de havde stået. Jo, de stod jo på chatollet, og der var skuffer neden under, og når de ikke var røget på dørken, så måtte de jo være et andet sted. „Prøv at lukke skufferne op“. Jo, jo, den var god nok. Da skibet krængede over om natten, røg skufferne op og figurerne drattede ned i skuffen; da skibet så krængede den anden vej, røg skufferne i igen. Figurerne var reddet.

Suez-kanalen var lukket på grund af krig, og der lå flere sænkede skibe i kanalen, så vi måtte syd om Afrika. Vi troede alle, at vi skulle ind til Cape Town efter vand, men skipper rationerede vandet, så det kunne holde til Adelaide. Undervejs røg vi ind i en storm, hvor hele dækslasten på 20 traktorer røg over bord, og der røg også nogle vinduer i rygesalonen.

Det bedste ved at sejle langfart var at være i søen. Dagene gik stille og roligt, vagterne skiftede og der blev gjort rent. Man fattede ikke, hvor skidt det kom fra, vi var jo langt ude på havet, og der kom jo ikke nogen om bord, bortset fra kong Neptun som atter havde meldt sin ankomst.

Jeg havde ikke min dåbsattest med, så jeg måtte igennem hele ritualer igen.

En motormand kom galt af sted. Hver formiddag skulle han op til mester med rapporten fra maskinrummet. Der stod, hvor meget brændstof der var brugt, og hvad der var blevet lavet på vagten. Hver gang han kom forbi isbjørnene, skulle han lige have hånden ind og pille ved dem med rapporten, men den dag fik han et ordentlig dask af bjørnelabben, så rapporten røg ind i buret. Han fik sig nogle dybe flænger i armen, og



Motorskibet Malacca passerer Golden Gate. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

så var han færdig med at drille bjørnene. Rapporten blev senere raget ud af buret – den var temmelig laset.

Efter morgenmaden måtte passagererne gå i rygesalonen eller på dæk, for da gik kabinestewarderne i gang. Der skulle ordnes badeværelser, støvsuges, lægges rent sengetøj på og rene håndklæder en gang om ugen. Sengene havde tæpper som skulle ligge stramt med ØK-logoet lige på midten, og der måtte ikke være nullermænd under sengene. Hver formiddag var der inspektion i kahytterne af kaptajn og hovmester. Skipper lod en tokrone falde på sengetæppet, og hvis den ikke hoppede, måtte sengen redes om (det skulle være forskriftsmæssigt ligesom ved søværnet.) Alle passagerkahytter havde køjer af messing ud til dækket, og de skulle pudses mindst to gange ugentligt, da de hurtigt irrede til af havgus.

Når vi kom i havn, var sømandspræsten en af de første der kom om bord. Han sørgede for, at de ugudelige sjæle fik et Guds ord med på vejen ved at invitere i kirke, hvor der også kunne spilles dart, billard eller kort og blev budt på te og sandwich. Hvis der lå

et andet skandinavisk skib i havnen, arrangerede præsten sammen med sportsklubben fodboldkampe. Biltransport til de forskellige baner betalte klubben, og turneringerne mellem skibene blev ordnet af telegrafisten.

Omsider kom vi til Adelaide, hvor isbjørnene kom i land. Senere blev hele besætningen inviteret i zoo for at se, hvordan bjørnene havde fået det.

Så sejlede vi til Sydney, hvor vi kom af med passagererne. Efter et par dage gik det videre til Townsville, hvor vi lå på reden i nogle dage. Der var hajer i farvandet, og hver gang kokken hældte affald ud henne agter, dukkede de op. Matroserne satte en line ud med en ordentlig luns kød på en kødkrog. Det varede ikke længe, før der var en tre meter lang haj, der bed på. Den blev hejst op på dækket i kranen og kokken kogte hovedet og senere fik vi alle nogle hjattænder som souvenirs. Skipper fik lavet en spadserestok af ryggraden.

Verdens største koralrev, Great Barrier Reef, løb op ad Australiens kyst, og der gik vi ud ved ebbe. Der var koraller og fisk i alle mulige farver, og længere ude så man ind imellem en hajfinne dukke op. En dag da vi havde fri, sejlede vi ud til Magnetic Island, en rigtig tropeø. Der var vi hele dagen og badede i Alma Bay, hvor der var spændt hajnet ud, så der var ingen fare.

Så sejlede vi til Melbourne, hvor vi fik sidste last. Havnearbejderne kom hver morgen i egen bil, så klædte de om og gik i gang. De var helt vilde med hestevæddeløb og pludselig sad de alle nede i lasten og hørte radio, ja, så blev der jo ikke lavet noget. En af messedrengene havde en vandpistol. Den tømte han i nakken på en havnearbejder der blev helt hysset, og det endte med, at alle arbejdere gik hjem, så det var dyrt for rederiet. De kom dog igen næste dag.

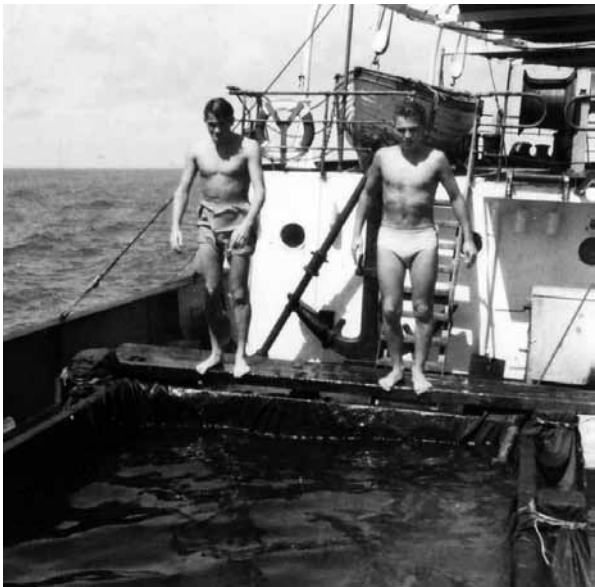
Der lå en nordmand ved siden af os som skulle sejle, men der manglede tyve mand af besætningen, de var smuttet for at blive i Australien. Vi manglede syv mand, men vi fik nogle englændere med der ville hjem i stedet for. Vi fik 12 passagerer med til Hamburg.

I den Australske Bugt røg vi ind i en storm, og på vej til Aden mødte vi ØK's *Java* som var på vej til Australien; vi sejlede tæt på hinanden, hylede med sirenerne og kippede med flaget.

I Aden var vi en tur i land for at handle, og jeg blev også klippet. Op gennem det Røde Hav legede delfinerne rundt om skibet, og så gik det ind i Suez-kanalen, hvor skibsvragene var blevet fjernet. Vi var også i land for at handle og se på byen. Der lå et stort fransk troppetransportskib med fremmedlegionærer, de skulle til Indokina for at slås med kommunisterne, og ved siden af os lå en stor norsk hvalkoger som skulle til Sydpolen.

Vi kom til Genova i Italien. Der lå vi nogle dage, og Zanzibar var vores faste tilholdssted om aftenen. Så gik det videre gennem Middelhavet op langs Portugals kyst, gennem Biscayen op i den Engelske Kanal til Dunkirk for at losse. Hele havneområdet lignede stadig en slagmark, seks år efter krigen.

Messepeter og Vetter ved poolen.
(Dietrich Vetter)



Så kom vi til Antwerpen, der lå vi en uges tid. Jeg havde fri og tog til Bruxelles, hvor jeg havde en penneveninde som jeg besøgte, hun hed Denise. Vi var i byen at spise og bagefter på danserestaurant. Hun var meget sød.

Fra Antwerpen gik det til Rotterdam, Hamburg, Kieler-kanalen og til Gdynia i Polen. Der stod vagtposter ved landgangen med maskinpistoler under armene, de skulle forhindre folk i at snige sig om bord og dermed flygte fra det kommunistiske styre. Inden vi sejlede, blev skibet gennemført af politiet, men de fandt ingen blinde passagerer. Derefter sejlede vi til København og blev afmønstret 15. maj 1952.

Selandia

Efter diverse fester med vennerne og dagligdagen i land kom der besked fra ØK. Job som tjener på *M/S Selandia* til Østen, hvad skulle jeg gøre? Mit pas var i København på det tyske konsulat, da jeg skulle til Karlsruhe på ferie den 2. juni. Jeg var ikke meget for at tage ud nu, da jeg lige var afmønstret fra *Malacca*. Plat eller krone. Det blev *Selandia*, og jeg fik fart på, jeg skulle være i København fredag kl. 13 på forhyringen.

Jeg påmønstrede i Frihavnen den 31. maj med kaptajn Krolls som skipper og Kristensen som hovmester, han var sønderjyde og kaldtes „Tysker-Kristensen“.

Vi var 71 mands besætning og kunne have 110 passagerer. Vi var i restauranten en overtjener, en bartender, en decksteward, to ungtjenere og fem tjenere. Niels fra *Malacca* var med som tjener. Vi gjorde rent i spisesal og gangene, og kahytjomfruerne gjorde kahytterne klar.

Første pinsedag var vi færdige og skulle have 27 ØK-folk med til Hamburg som passagerer. Passagererne kom, og kajen var fuld af mennesker.

Vi kom til Göteborg. Vi gik i biografen og så „Generalen døde ved dagry“. Dagen efter var vi på morgenmads- og lunchvagt og to dage senere sejlede vi til Oslo. Om formiddagen var Francis og jeg i land. Vi besøgte hans kusine som er sygeplejerske. Det regnede hele tiden, og da vi skulle hjem, gik vi forkert. Da vi endelig kom ned til havnen, lå vores skib på den anden side af Oslofjorden. Vi havde ikke en brik på lommen til en vogn, så vi kom først sent om bord. Om aftenen gik vi i land igen og havnede på Skansen; der var musik og dans og borde ude i det fri, og Francis havde en pige med hjem.

Vi kom til Middlesbrough. Byen var typisk engelsk, kulstøv i luften og meget lå i ruiner fra krigen, det var som om ingen gad rydde op. Dagen efter havde Francis og jeg fredag. Om aftenen var Finn, Helmuth, Francis og jeg i sømandsklubben, vi spillede snooker, og da vi gik derfra, gik vi en tur rundt i byen. Vi blev enige om, at byen var kedelig og snavset. Næste dag tog vi med toget til Darlington, hvor så vi verdens første lokomotiv, som kørte fra Darlington til Stockton. Vi tog toget til Richmond, der var et pragtfuldt landskab. Byen var meget gammel og bugtede sig langs en lille flod, og på toppen lå Richmond Castle. Slottet stammede fra Richard Løvehjertes tid og var delvis i ruiner. Da vi kom tilbage til Darlington, gik vi ind i restauranten og fik kaffe og sandwich, vores tog skulle gå kl. 18.00. Der holdt et tog udenfor som vi regnede med var vores. Da tiden var inde, blev der fløjtet, og vi styrtede ind i vognen. Da vi havde kørt en halv times tid, fandt vi ud af, at vi var med det forkerte tog. Vi passerede stålindustriens mange højovne, stod af i en mineby som vi besøgte, og tog så toget tilbage til Darlington og derfra videre til Middlesbrough. Vi kom i snak med en soldat som skulle til Tyskland i den engelske zone. Vi havde haft en fin dag. Dagen efter var vi i teater og så for første gang „90-års fødselsdagen“. Det var så godt spillet, at vi faldt ned af stolene af grin.

Vi lagde til ved ØK's kaj i Antwerpen. Vejret var kedeligt, og det øsede ned. En dag kom ØK's *India* hertil. Niels og jeg var et smut om bord, den lignede gamle *Annam*. En formiddag kom *Malacca* ind på vej til Curaçao. Niels og jeg gik derover og hilste på skipper og konen. Kokken var med og Julle og et par matroser, og der kom passagerer om bord. De nye tjenere havde ikke sejlet før.

Næste stop Hamburg. Niels, Gert og jeg gik i land. Vi lå ved Petersens kaj, og sporvogn 33 gik lige til hovedbanegården, der stod vi af og købte fotoudstyr. Vi mødte tre danske piger fra Sæby, de var med en turistbus for at se på byen. Vi gik ud til Reeperbahn, og der var vi inde et sted med musik og piger og fik et par øl. Derfra gik vi rundt og så på Sct. Pauli, bl.a. i Herbertstrasse. Vi blev enige om at se noget med revy og artistopræden og gik ind et sted, hvor der var et fint program, men der var vintvang, det vidste vi ikke. Der var mange danske gæster, deriblandt pigerne fra Sæby. Senere tog vi U-banen til Berliner Tor, men sporvognen kørte ikke derhen, hvor vi skulle. Til sidst tog vi en taxa hjem, og Gert klarede det med en tier. Tom og Helmuth havde et par piger med hjem, så der var flasker på bordet, da vi kom hjem, så vi kom sent til køjs.

Finn, Niels og Dietrich. (Dietrich Vetter)

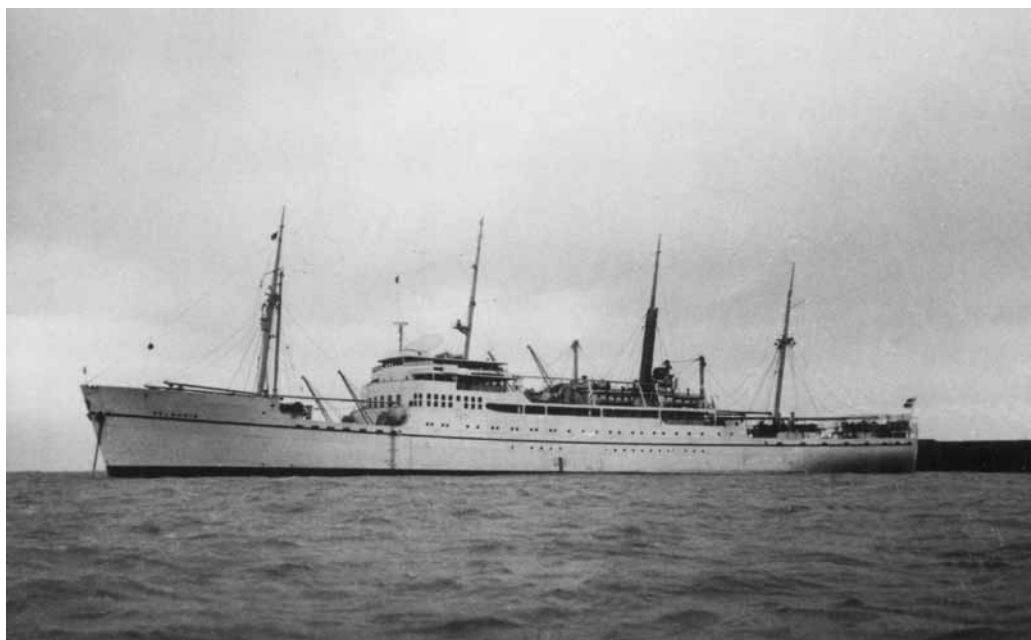


Fest på 113. (Dietrich Vetter)

Vi sejlede til Rotterdam og smed en flaskepost ud. I Rotterdam lå vi sammen med ØK's *Morelia*, og elektrikerens fra *Malacca* var med der. Niels og jeg var ovre på visit, ellers var jeg ikke i land, dvs. ingen penge taget op. Inden man kom i havn, skulle man meddele skriveren (purseren), hvor mange penge, man skulle bruge. Det vil sige, om man havde noget på bogen. Hyren, månedslønnen og overtid blev indsat på bogen. Ellers var det drikkepenge fra de passagerer, man havde ved sine borde, man levede af.

Vi gik igennem Gibraltar-strædet og stævnedede med fuld fart gennem Middelhavet op mod Genua. Vi havde maskinstop et par gange. Vi lå i redningsbådene henne agter og slikkede sol, varme var der nok af, puha. Imod os kom ØK's *Meonia* sejlede, den var på vej hjem fra Bangkok, vi smuttede op ved siden af den, hylede med sirenerne og kippede med flaget.

Vi ankom til Genua. Midt i indsejlingen gik vi i stå, slæbebådene lå klar til at skubbe os til kaj, og det varede længe, inden vi fik motorerne i gang. Lodsens blev bestukket af skipper, han fik masser af skinker, pølser og cigaretter med i land. Hvis slæbebådene havde opdaget vores maskinproblem, havde de kunnet forlange bjergeløn.



Motorskibet Selandia. (Arkiv Nautilus Forlag)

Helmuth, Per, Finn, Niels og jeg gik i land. Vi tog sporvognen op til byen. Jeg købte en film, og vi var inde på flere barer, hvor vi drak nogle flasker Chianti. Senere gik vi længere op i byen, hvor vi mødte purseren, og så blev vi enige om at spise spaghetti, og dertil fik vi dejligt brød og nogle flasker Chianti. Ved midnat forlod vi restauranten. Finn og jeg tog en sporvogn hjem, de andre ville gå. Da vi kom hjem, tog vi os et koldt bad, da vi var godt støvede.

En aften havde vi film på dækket, vi så to Skipper Skræk-film, et par film fra ØK's nye plantager i Mombasa, rejsegilde af hovedkontoret og Galathea-Ekspeditionens besøg i Mombasa. ØK's direktør i Mombasa fremviste filmene og holdt et foredrag.

Vi ankom til Port Said, hvor der kom en masse handelsmænd om bord som solgte alt muligt, marokkopuder, lædervarer, skjorter og bukser osv. Vi ventede på konvoj, som skulle sejle sammen med os gennem kanalen.

Ned gennem det Røde Hav med fint vejr og godt med varme. Ankomst til Aden. Finn, Oswald og jeg splejsede til en isboks som vi købte af de arabiske handelsmænd. Jeg købte et spil kort og to kartoner cigaretter, samtidig stjal de en ny frotteskjorte fra mig. Vi havde ellers fået besked på at lukke køjerne og låse dørene, men det sagdes, at de kunne stjæle fløden op af kaffen. Vi sejlede om aftenen. På menuen var der sværdfisk, og det smagte godt.

Der blev varslet storm, da vi kom ind i det Indiske Ocean, og alle steder blev blændklapperne skruet til. Francis havde fødselsdag. Det var meningen, at der skulle have

været gilde, men det blev udsat, da stormen kom. Alt kørte rundt, som ikke var surret fast, og på kammeret var der brølende hedt, så vi sov på verandaen. Stormen hylede og peb og skumflagerne fløj rundt i luften, mange var søsyge.

Et par dage efter fejrede vi Francis og Oswalds fødselsdage. Søen havde lagt sig nogenlunde. Der var inviteret 14, og der blev rigtig knald på. Chefkokken havde sin jazzguitar med, og jeg havde min mundharpe, så vi gav nogle numre, bl.a. Mandalay. En passager kom ned, han kom også snart i sving. Senere tog jeg mig en svømmetur i poolen, derefter gik vi til køjs. Det var frygtelig varmt, men vi kunne ikke åbne køjerne uden at få vand ind. Ventilatorerne kørte for fuld fart, og man skulle passe på, at man ikke fik fingrene i dem om natten. Når man havde prøvet det nogle gange, sørgede man for, at ventilatoren ikke kom for tæt på ... Elektrikeren havde travlt med at reparere dem, de kørte jo i døgn drift.

Vi ankom til Penang. Francis og jeg gik i land. Vi gik rundt og så på byen, det var meget interessant. Kloakkerne var nogle dybe render som løb langs alle fortovskanter, og der lugtede ikke godt. Rickshawkulierne styrtede hele tiden efter os og råbte og skreg, men vi ville ikke køre endnu. Til slangetemplet nåede vi ikke denne gang, da vi sejlede igen dagen efter. Da vi havde vadet rundt og set basarerne osv., tog vi en rickshaw op til Picadilly, hvor vi mødte de andre. Dansepiger var der nok af, senere gik vi i byen, og jeg købte et par sandaler. Derefter var vi på Citylight og kigge på piger, og tog senere båden ud til skibet.

Port Swettenham ligger et godt stykke op ad floden. Ved indsejlingen fik vi nogle Gurkha-soldater med, som skulle skyde på oprørerne, hvis de skød på skibet. Det skete ikke, og vi kastede anker på floden. Derefter kom der nogle lægtre og en masse kulier, som begyndte at losse skibet. Selve havneområdet hvor vi gik i land var beskyttet af pigtrådshegn, og der gik bevæbnede Gurkha-soldater.

Om aftenen gik vi op i byen, bl.a. i Mariner's Club som var meget hyggelig. Gekkoerne løb op og ned ad væggene og fangede fluer. Vi spillede bordtennis og snooker. Så ville vi gå over den store græsplæne for at skyde genvej, men der blev sagt, at det var farligt, for slangerne kom derud om natten, så vi gik pænt den rette vej. Junglen gik helt ned til vandet på begge sider af skibet, så man kunne se aberne lege nede ved bredden.

Singapore. Vi ankom en lørdag aften. Nogle passagerer gik straks i land og søndag morgen gik vi til kaj. Vi lå ved gate 8. Francis og jeg havde morgenvagt, og efter at have spist til middag tog Finn, Helmuth, Francis og jeg en taxa til Tiger Balm Garden. Der var nok at se på, bl.a. Djævelens Værksted, hvor man torturerede mennesker på alle mulige måder. Så besluttede vi at gå ind for at få noget rigtig indfødt mad hos en kineser. Vi bestilte „chickenrice and curry“, og der blev vild jubel, da vi forlangte chopsticks i stedet for kniv og gaffel. Opdækningen blev så lavet om, vi fik ris i skåle og små fade med krydderier og kylling, og det gik for fuld kraft med pindene. Jeg blev først færdig, så jeg fik en skål ris mere. Da vi var færdige, var vi godt tørstige og kørte ud til et sted, hvor der var „nice girls and cold beer“.

Vores afsejling blev udsat, så Francis og jeg strøg i land, vi ville købe læderkufferter. Med bus kørte vi op til byen og så tog vi en rickshaw til kufferthandlerne. Vi støvede rundt for at finde de rigtige, og omsider fandt vi det, vi ville have. Jeg købte en til 50 Singapore dollar og Francis en til 30 dollar, vi blev budt på cigaretter og coke. Senere gik vi rundt og så på kamfertræskister. De var flotte ... 115 dollar. Slangetasker, elefanter osv. var dyre, syntes vi, men det kunne vi jo købe på hjemvejen, når vi anløb Singapore, så vi tog en taxa hjem til skibet.

Så gik det videre op til Siam-bugten, hvor vi ankom til Koh Sichang. Der kom vi af med noget af lasten, da vi ellers ikke kunne komme over sandrevlen ved flodmundingen. Vi lå på strømmen, mens losningen foregik. Vi gjorde hovedrent, gangene blev skrubbet og bonet. Kulierne rendte rundt over hele skibet. På poop'en kom pigerne op af ku...lejderen hver aften, så der blev rigtig regeret om bord. En lørdag havde vi poop-fest, et rigtig knaldparty. Der var rigget en bar op med kulørte lamper og musikanlæg, og så gik den vilde jagt med at få kapret en pige til natten.

Næste dag sejlede vi op ad floden til Bangkok. Der var en Mærsk-båd som også skulle op til Bangkok, det var *Jeppesen Mærsk*. De to rederier var jo konkurrenter, så det gjaldt om at komme først op til den nye kaj. De to skibe satte fart på op ad floden, så der rejste sig nogle store bølger bag skibene. Mange sampaner på floden væltede, og der skete skader på mange bambushytter langs floden. Mærsk Line stod dengang for transporten af Tuborg øl og ØK stod for Carlsberg øl til Siam. Senere var der en stor artikel i Bangkoks aviser om de to skibes sejlads op ad floden, og kaptajnerne fik hver en bøde.

Da vi lå ved kaj, blev det foreslået af de gamle sejlere, at vi skulle over på Mosquito Bar i middagspausen. Baren var ikke langt fra skibet. Det var alle tiders, vi blev budt velkommen af nogle dejlige piger, og vi bestilte „fried rice with prawns“. Så kom der en flaske Mekong whisky og fire colaer på bordet, og så gik det derudad. Nå, vi skulle jo om bord og arbejde videre. Da vi kravlede op ad landgangen var vi lidt støjende, og hovmesteren stod deroppe og grinede – vi kunne godt skrubbe af og holde fri. Så blev vi noteret for en halv fridag.

Efter Mosquito Bar-besøget var vi jo noget matte i sokkerne. Pigerne sad nede på vores kammer og spillede kort. De gik op på dækket, hvor der var lavet køkken til kulierne, og så kom de ned med stærk kaffe. Efter et brusebad og en ren skjorte var vi klar til at drage med pigerne i byen for at handle. De kendte jo de steder, hvor vi ikke blev snydt for meget. Vi kørte i motorcykel-rickshaw, og handlet blev der. Jeg købte bl.a. en Ronson-lighter, et cigaretetui, en armlænke, en broche, en tempeldanser, et bæltespænde og en ring – alting i sterling sølv. Senere var vi ude at spise, og så fandt vi efter nogen søgen en fotograf, hvor Finn og jeg blev fotograferet. På hjemturen var vi inde på nogle hoteller efter kuffertmærker. Det var in dengang at komme hjem med en kuffert fuld af plakater fra fremmede steder. Så tog vi en taxi hjem til den nye kaj, hvor vi lå.

*Kuliernes spisepause.
(Dietrich Vetter)*



Klong i Bangkok. (Dietrich Vetter)



En aften var hele besætningen inviteret ud i den Danske Klub. Der underholdt en skuespiller ved navn Ebbe Rhode, og vi fik hele turen med „Sangforeningen Morgenrøden“ og mange andre historier. En vellykket aften med lettere servering og drinks.

Når vi ellers gik i byen, kørte vi med sporvogn. Det var gamle danske sporvogne, som var blevet importeret til Bangkok. I starten var der ingen der ville køre med dem, man troede, at der var onde ånder i dem. Så kørte kongen en tur med dem, og derefter gik det fint, men der var for mange som glemte at betale for billetten. Så fandt bystyret på at lave et ugentligt lotteri på billetnumrene, og så gik det strygende.

Ved siden af skibet lå der nogle både, hvor der blev lastet store teaktræsstammer. Ved et uheld røg en af stammerne ned i sampanen og en indfødt fik knust hovedet. Så blev alt arbejde indstillet, for der var onde ånder i den kran der tabte stammen. Næste dag kom munke og præster med sang og røgelse og drev de onde ånder ud af kranen.



Borddækning. (Dietrich Vetter)



Farewell dinner. (Dietrich Vetter)

Vi kom til Singapore. Vi var ude at handle, jeg købte en stor kamfertræskiste og nogle udskårne figurer og en Buddha udskåret af elfenben. Kisten blev hejst op på dækket, og bådsmændene fik den stuvet ned i lasten. Senere var vi inde på Raffles Hotel og i Tiger baren havde de nogle specielle drinks som var berømte i hele Østen – „Singapore Sling“. I gamle dage lå hotellet så tæt på junglen, at der en dag kom en tiger spadserende ind i baren. Det blev der så en god historie ud af. Når man er i Singapore som sejler, så mødes man på et eller andet tidspunkt ud på natten i Bugis Street, der er masser af små boder med mad og drikke og hurlumhej – rigtig hyggeligt. 29 år senere besøgte jeg igen Thailand med min familie og bl.a. Singapore i nogle dage, hvor vi fik dinner på Raffles Hotel og drinks i baren.

Vi kom til Colombo i Ceylon. Her var der en slangetæmmer som viste sin kobraslange frem. Så blev man fotograferet med slangen om halsen; den havde nok fået fjernet sine gifttænder. På hjemvejen købte jeg to ibenholtefanter.

Så var der afgang til Genova. Dagen før ankomst var der Captain's Diner og salonen var pyntet med hatte, serpentiner og ØK-flag osv. Det så flot ud. Da passagererne kom ind i spisesalonen fra cocktailpartiet, var de alle godt i stødet og oplagt til skæg og bal-lade.

Næste dag kom vi til Genova, hvor 20 passagerer skulle af. Der var U.S. Navy-besøg i byen. Et hangarskib, to destroyere og to tankskibe.

Alle mine passagerer var i land, så Finn og jeg gik i land. Vi smuglede en karton smøger gennem tolden og fik den hurtig afsat. Vi havnede på Zanzibar, hvor jeg mødte min gamle flamme som nu var blevet mørkhåret. Efterhånden havnede det halve af *Selandias* besætning der.

Jutlandia

Skibet var lige bygget om til fragt- og passagerskib efter et par år i tjeneste som hospitalsskib i Korea.

En bemærkelsesværdig rejse kom skibet på 10 år senere, da det førte Danmarks tronfølger Prinsesse Margrethe til Thailand, Japan og andre eksotiske steder.

Vi skulle sejle fra København den 17. oktober 1955 til Nordamerika og undervejs anløbe Aalborg, Hull, Antwerpen, Rotterdam, Hamburg, St. Thomas, Curaçao, Balboa, San Pedro, San Francisco, Portland og Vancouver.

Jeg tog lyntoget til København, pris kr. 27,30, plus en pladsbillet til kr. 2,50. Møn-strede to dage før afgang. Kaptajnen var J. Borck, han var også skipper på *Malacca* i sin tid, så det var da en, jeg kendte.

Alt gik fint. Efter at have anløbet de europæiske havne gik det over Atlanten, hvor vi havde mange dage i søen. Dårligt vejr havde vi nogle dage, men efter at vi havde passeret Azorerne, blev det lunere, så man kunne sidde på dækket og sole sig.

Så nærmede vi os Virgin Islands, de tidligere Dansk Vestindiske Øer. Vi ankom til Charlotte-Amalie på St. Thomas, og der var kun ca. 10 minutters kørsel fra kajen ind til byen. I byen lå stadig de gamle pakhuse fra kolonitiden, slavemarkedet og den tidligere danske guvernørbolig. På kirkegården var mange gravsten med danske navne, og ga-derne havde også stadig danske navne, Dronningensgade, Vestergade osv.

I Riises Winestore var der billig spiritus, en flaske Bacardi kostede 1 dollar, og man fik rabat, når man købte en kasse. Det var rigtig varmt, så man gik jo ind i den nærme-ste bar, hvor der var klimaanlæg og fik sig den berømte Planter's Punch. Når man kom ud efter et par stykker, var det ligesom at få et gok i hovedet.

Om bord havde vi en rundrejsepasager som hed fru Dahl, hun var med på rekrea-tion efter et fald med sin hest, hvor hun havde brækket lårbenet. Hun havde Møller til at servere ved sit bord. Hun inviterede Møller og mig med på sightseeing. Vi blev kørt rundt i taxi og chaufføren viste os en masse seværdigheder, bl.a. Drakens Seat med en

fantastisk udsigt over en perlerække af små øer i det azurblå hav. På toppen lå der et stort hotel, og fru Dahl inviterede os ind i baren som også havde en skøn udsigt, der var de specialister i at lave banan daiquiris, så dem fik vi nogle af. Da udflugten var slut, havde vi haft en fin dag.

Fra St. Thomas var der mange dage i søen med fint vejr. Så anløb vi Curaçao, hvor vi fik olie og vand.

Panama-kanalen var en oplevelse; vi lossede en del til *Balboa*, og så sejlede vi ind i sluserne som løftede os op til et højere niveau. Kanalen var 86 km lang og passagen varede ca. 8 timer.

Omsider lagde vi til i San Pedro som var havneby til San Diego. Vi havde nogle fri-dage og besluttede at leje en bil og køre til Los Angeles og se Hollywood. Virum og jeg tog op i byen og lejede en Chevrolet med kaleche. Der var mange knapper, man lige skulle vænne sig til, og der var ingen kobling, kun bremse og speeder.

Los Angeles er en stor by med en masse lyskryds, og da det var ved juletid, var der en masse juletræer med kulørte lys på. Vi fandt et sted, hvor vi kunne overnatte, og om aftenen gik vi i byen for at spise og gå på barer. Senere havnede vi i en natklub, hvor der var jamsession, der spillede Duke Ellington og hans orkester. Lige så snart en session var slut, kom tjenerne styrtende, for så skulle der købes nye drinks, der var ikke noget med at hænge over en drink hele aftenen. Da jeg endelig kom til køjs, så jeg røde og grønne lys det meste af natten. Næste dag kørte vi op til Beverly Hills og så på skuespillerens flotte villaer, og vi var også inde på et af de mange filmstudier. I det hele taget en vellykket tur uden buler.

I hver havn vi kom til på vestkysten, var der arrangeret modtagelse på rådhuset af skibets besætning, og der var stillet busser til rådighed til sightseeing. Det hele kom af, at skibet havde været med i Koreakrigen og havde reddet en hel del amerikanske soldater fra døden.

Så sejlede vi under Golden Gate Bridge ind til San Francisco. Vi lå nede ved Fishermens' Wharf. Der lå en masse fiskerestauranter, hvor man bl.a. spiste store krabber, hummere og andet godt fra havet. Vi kørte op til byen i cable cars, det var en slags sporvogne, som blev trukket op ad bakken. Nytårsaften blev holdt på forskellige barer, og vi endte på The Top of the Mark, en stor skyskraber med restaurant på toppen. Det væltede ind med drinks, så snart folk fandt ud af, at vi var med *Jutlandia*.

Senere kørte vi over Golden Gate Bridge til Oakland. Der var en naturpark der hed Underwood. Der var et kæmpetræ så stort, at man kunne køre igennem det med en bil. Træet var 315 fod høj og havde en diameter på 21 fod ved bunden.

Efter Frisco gik det til Portland. Op ad floden lå der fabrikker som udelukkende puttede laks på dåser, når de hvert år søgte op ad floden for at gyde.

Efter Portland gik det til Vancouver i Canada. Vi havde nogle ØK-folk med som skulle til Vancouver Island for at arbejde med skovdrift. Vi var igen på udflugt med fru Dahl. Vi så på omegnen og så totempæle, hvor indianerne havde holdt til.

*Mod fjerne horisonter.
(Dietrich Vetter)*



*Jutlandia slæbes gennem Panamakanalen.
(Dietrich Vetter)*



*Om bord på Jutlandia.
(Dietrich Vetter)*





Motorskibet Jutlandia langs kaj. (Kristian Kielsholm Madsen)

Blandt tjenerne om bord var også en decksteward, der hed Ole Ingholdt. Ham mødte jeg mange år senere på *M/S Stockholm*, der blev vi makkere i spisesalonen, hvor vi havde seks borde at passe. Han var restauratør på Kristianslund Badehotel i Nyborg, og konen passede butikken, mens han var på krydstogt. På en landgang i Nassau på Bahamasøerne kom han galt af sted, skulderen blev strakt af led og han kunne ikke arbejde. Han kom på hospital og blev senere fløjet hjem.

På hjemturen anløb vi bl.a. Dublin i Irland, der lærte vi at drikke Guinness på pubberne.

Den 23. februar 1956 var vi igen i København. Efter at slæbebåden havde fjernet isflagerne med skruen, lagde vi til kaj i Frihavnen, og vi blev afmønstret samme dag. Der var is og sne over det hele og hundekoldt. Vi havde sejlet 22.042 sømil, det svarer til 39.675,6 km.



ØK's elegante motorskib Sinaloa. (Arkiv Nautilus Forlag)

Elektriker på Sinaloa

Af Jørgen Klausen

I januar 1960 afsluttede jeg min el-installatøreksamen, og skulle jeg ud at se mig lidt omkring, var det en god idé at tage ud at sejle som elektriker en tid.

Som sagt så gjort, jeg tog toget fra Lolland til København, og henvendte mig på maskininspektionen hos ØK. Jeg kom til at tale med hr. Faber som straks fortalte mig, at jeg nok var lidt for ung – „Men lad mig se Deres papirer“. Efter en hurtig gennemgang spurgte hr. Faber mig, om jeg havde sejlet før. Det mente jeg, at jeg havde, da jeg en kort tid arbejdede på færgen mellem Nakskov og Spodsbjerg for mit firma, hvorefter Faber udbrød: „Nå, var der el om bord på den færge“. Jeg forlod kontoret med den besked, at der var flere elektrikere på venteliste, så udsigterne var ikke særlig gode.

To dage efter jeg var kommet hjem, ringede ØK til mine forældre og bad om, at jeg kontaktede dem. Jeg undersøgte, før jeg ringede, hvornår jeg kunne være i København med toget, for de ville nok tale med mig igen. Under samtalen fik jeg besked på at møde på kontoret næste dag kl. 9. Det passede mig ikke særlig godt, da toget først var i Kø-



*Kaffepause på officersdækket.
(Jørgen Klausen)*

benhavn kl. 9.30, så jeg foreslog, at vi udsatte det til 9.30, men fik den besked, at det var kl. 09.00, så der var kun ét at gøre: pakke og af sted med overnatning i København.

Jeg blev tilbudt job på *Sinaloa*, som lå ved kaj tæt ved kontoret. Der var en del vedligeholdelsesarbejde der skulle udføres, inden vi skulle sejle først i februar 1960.

Chief var Svend Lehmann Nielsen.

Da vi først var lagt fra kaj i København, var det min opgave at sørge for, at alt det elektriske virkede. Det gav lidt søvnløse nætter i begyndelsen, kunne jeg nu klare det tilfredsstillende ...

Sinaloa var bygget i 1956 og var et jævnstrømsskib. Hvorfor man ikke havde skiftet til vekselstrøm, ved jeg ikke, men teknikken til styring og regulering af motorer med vekselstrøm var nok ikke så udviklet på det tidspunkt. I maskinen havde vi fire dynamoer som hver producerede 120 kW ved 220/440 V. De blev koblet ind efter behov, størst var belastningen naturligvis, når vi var i havn og alle spil kørte.

I de fleste havne i Østen var det vores egne spil, der sørgede for at laste og losse skibet, og det var lokale havnearbejdere, der betjente spillene. De tænkte naturligvis ikke på den stakkels elektriker der efter hvert havnebesøg skulle renovere alle de kontakter der er i styringen af et spil, de blev ofte ret forbrændte efter en hårdhændet behandling.

Jeg havde mit eget værksted med alle de reservedele der erfaringsmæssigt var nødvendige, dog opstod der af og til problemer, hvor det var nødvendigt med nødløsninger indtil næste havn.

Hver morgen gik jeg en runde for kontrol af lamper og en tur ned til de motorer som sørgede for styringen af skibets ror, de var særligt vigtige. Hele dette system var

dubleret, og der blev ofte skiftet mellem disse to systemer, og der kunne altid foretages eftersyn og reparation af det system der ikke var i brug, en særdeles god sikkerhed.

Alt hvad der blev forbrugt af reservedele blev omhyggeligt noteret ned, det skulle senere bruges til at supplere lageret op ved hjemkomst. Jeg skrev dagbog hver dag om det arbejde som var blevet udført, og den blev afleveret til maskinchefen.

På turen mod øst sejlede vi om natten gennem Suez-kanalen i en lang kolonne. Det var her min opgave at være lysmand og passe projektøren i stævnen. Via et samtaleanlæg fik jeg ordre på i hvilken retning, lyskeglen skulle rettes. Selv om det var under varmere himmelstrøg, var det en kold tjans at sidde der hele natten, men et smukt syn – især ved solopgang.

Jeg havde telefon på værelset og kunne tilkaldes når som helst. En nat i det Indiske Ocean ringede styrmanden og bad mig skifte hæklanterne. Jeg kravlede op i skibets højeste mast i kraftig søgang og mørke – lidt af en opgave – og konstaterede, at lanternen lyste, som den skulle. Efter lidt søgen fandt jeg den rigtige hæklanterne i en mere behagelig højde, men hvad forstand har en landkrabbe på den slags ting.

Sikkerheden var i højsædet, og der blev jævnlige holdt redningsøvelser. En dag i Kobe ventede vi nogle dage på lasten, og alle fik fri til at tage på ture, men inden vi kom af sted, opdagede 1. styrmanden, at motoren til nedfiring af redningsbåden ikke virkede, så trikkeren måtte blive tilbage for at løse dette problem. Forståeligt nok, men lidt surt for mig.

Ellers var det obligatorisk, at jeg skulle være på skibet, når der blev lastet og losset, for at kunne gribe ind i tilfælde af fejl på det elektriske anlæg. Jeg mener, at et lille smut op på Mosquito Bar i Bangkok kunne tillades, hvis vagten var orienteret. Vi lå som regel meget tæt ved.

Når vi lå langt fra land, var der ikke noget at høre på besætningen og passagerernes radioer. Jeg tænkte: „Det må du gøre noget ved“. Da jeg var radioamatør og havde lidt forstand på sendere, byggede jeg en lille sender af en gammel radio som sendte på mellembølge. En af maskinassistentene havde en stor båndoptager med en masse musik på båndet, den blev tilkoblet senderen, og nu kunne hele besætningen og passagererne pludselig høre musik. Vi kaldte stationen for „Radio *Sinaloa*“. Den var til stor glæde for alle.

Samarbejdet og det sociale samvær på skibet var meget stort, i hvert tilfælde i den gruppe jeg tilhørte, nemlig maskinen, 2., 3. og 4. mester og mig. Vi mødtes daglig kl. 5 til en lille drink skiftevis hos hinanden, før vi skulle spise.

Maden om bord var absolut i top, begyndende med spejlæg og bacon, og bageren havde bagt friske rundstykker hver eneste morgen. Midt på dagen frokost med alt i pålæg, afslutning med middag ved 6-tiden, og ind imellem var der kaffe mv.

Det var en tid, hvor der var plads til at få sjælen med, der var ofte flere dage i hver havn, for ikke at tale om Bangkok, hvor vi ofte var op til 14 dage. Så der var tid til mange ture for at se sig omkring. Sømandshjemmet gjorde et enormt arbejde for at aktivere

besætningen med mange arrangementer, som blev formidlet af sømandspræsten, der kom om bord straks efter, vi var lagt til kaj, en fantastisk service for besætningen.

Jeg traf Ulla på *Sinaloa* på min første tur. Ulla var stewardesse om bord, og hendes arbejde var servicering af passagererne. Vi var blevet noget interesserede i hinanden, men det kunne vi ikke vise om bord på skibet, så det var tys tys. Ulla og jeg arrangerede flere ture sammen. I Manila lejede vi en bil med chauffør en hel dag og fik set en del af byen og lidt af oplandet. Vi havde lidt US dollar som vi ønskede vekslet, og det var chaufføren mand for, han kendte en eller anden „røver“ uden for byen. Lidt betænkelige var vi, men der var ingen problemer. Hele turen kostede nogle kartoner cigaretter plus en karton til toderen, når vi passerede ud af gaten.

Den korte sejltid har været en meget positiv oplevelse i vores liv, med utrolig mange minder og oplevelser fra den tid.



Motorskibet Lalandia blev bygget i Naskov i 1927. I 1947 blev Lalandia moderniseret, og to af skibets fire master blev fjernet. I 1961 blev skibet solgt til ophugning. (Kristian Kielsholm Madsen)

Til Østen i 60'erne

Af Jens Ole Højborg Jensen

Lalandia

Lalandia var et ældre skib, der havde set sine bedste dage, men var alligevel velbygget fra den gang man nittede stålpladerne sammen.

Jeg vil fortælle om nogle af mine oplevelser på *Lalandia* i 1960. Mit arbejde bestod hovedsageligt af rengøring, servering og hånd-opvask til den store guldmedalje efter passagererne. De moderne bekvemmeligheder i form af opvaskemaskine eksisterede ikke.

Efter at have besøgt de sædvanlige havne i Sverige og Norge gik turen over Nordsøens oprørte vande. Vi havde nogle af Kompagniets medarbejdere med som passagerer, og de skulle bespises, uanset vejret. Min opgave var at hente maden fra kabyssen og



Motorskibet Lalandia til søs. (Arkiv Bernt Skjøtt)

bringe fadene med mad til pantryet. Det var ikke nemt, da skibet rullede så meget i søen, at jeg måtte sætte en fod på skottet for at holde balancen og tungen lige i munden for ikke at tabe fadene med mad, inden jeg nåede pantryet. Da det var første gang, jeg var ude i en så hård sø, måtte jeg hurtigt løbe ud på dækket og læne mig ud over lønningen og aflevere det, jeg havde spist til aften.

Kompagniets folk stod af i Hamburg, og i Dover havn kom der 80 engelske passagerer om bord, de skulle med til Østen.

Lalandia fortsatte sin rejse uden større problemer, indtil vi var på strækningen mellem Genova havn og Port Said. Vi måtte søge nødhavn i Messina på Sicilien, da en matros blev syg og måtte på hospitalet. Når et skib anløb Messina havn, strømmede alle byens handlende til det ankomne skib for at sælge deres varer. Jeg blev fristet af nogle store flotte dukker, som jeg købte og gav til mine niecer, (dukkerne var lidt større end niecerne, der var 1½ år gamle).

Turen igennem Suez-kanalen var en oplevelse. Alle blev advaret om at holde alle døre og køjer lukkede og låste, da araberne var eksperter i at klatre op ad skibssider og „fiske“ i åbne køjer.

Vel ankommet til Aden havn i Yemen for at bunkre olie skete uheldet. Der var nogen der ikke holdt øje med, hvor meget olie der kom i tankene. Olien løb ud af svanehalsene på båddækket (passagerdækket), flød ud over teaktræs-dækket, ud over skibssiden og ned i havnebassinet. *Lalandias* hvide skibsside skiftede farve.

Aden var stedet, hvor man næsten kunne handle hvad som helst, ure, kikkerter, fotoapparater mm. og bruge håndsæbe og tobaksvarer som betalingsmiddel.

Selv om *Lalandia* var et ældre skib, havde det „aircondition“. Det bestod af en metalskærm der blev monteret i køjet, skærmen kunne fange luften og sende den ind i kahytten. En nat på strækningen mellem Maldiverne og Penang blev søen urolig med høje bølger, og *Lalandia* var begyndt at rulle i søen. Jeg sov, men blev hurtig vågen. Vindskærmen var blevet til et skovlblad, og havet væltede ind af køjet. Mig ud af køjen, fjerne vindskærmen og lukke køjet, og så var det ellers i gang med at få fjernet vandet der skvulpede frem og tilbage i lukafet. Alt mit tøj lå i en skuffe under den nederste køje, det var blevet meget vådt.

Turen videre fra Penang gennem Malacca-strædet forløb uden piratoverfald. Vel ankommet til Singapore, hvor de handlende igen invaderede dækket, blev jeg belært om, at der købte man de bedste sandaler, kaldet „Singapore-sandaler“, i læder og svedeklude til at have omkring halsen.

Derfra sejlede vi til Manila på Filippinerne og videre til Saigon i Sydvietnam, der dengang var en fransk koloni. Inden vi sejlede op ad Mekong-floden, gav skipper ordre til at rigge brandslangerne til, da man ikke vidste, hvad der ville ske undervejs til Saigon. Om aftenen ville jeg se byen, den var mørk og trist, med fransk politi og militærfolk på alle gadehjørner, så det blev kun til en kort visit.

Hongkong var derimod en oplevelse. At se den store aktivitet i den flydende by, tempeltårnene der ragede op i landskabet, at sejle med færgerne mellem bydelene Victoria og Kowloon og sørge for ikke at komme i vejen for en af de gamle århusianske sporvogne der kørte rundt i gaderne. Hongkong var stedet, hvor man købte silke, silkebrokade og silkekimonoer til pigen derhjemme, og dengang var det også in at købe barskabe og kamfertræskister med asiatiske udskæringer.

Videre fra Hongkong til Bangkok, vente på lods og højvande for at komme over barren ud for Chao Phraya-flodens munding i Siam-bugten. 14 dejlige dage ved New Harbour kajen, ikke så langt fra Mosquito Bar og den engelske Mariner's Club, jeg mener at huske, at den havde tilnavnet Flying Angel. Ku...lejderen blev hængt ud over agterstavens bagbords side mod floden som en af de første opgaver. Den danske sømandskirke i Bangkok arrangerede byrundtur i Bangkok med besøg i det Gyldne Tempel.

Hjemturen forløb uden de store oplevelser. Én ting glemmer jeg dog ikke, det var da sulfoen til opvasken slap op. Høkeren havde ikke mere og der blev ikke købt mere, så høkeren gav os en bønne med soda, som vi så skulle bruge. Jeg kan fortælle, at soda er et dårligt produkt til opvask. Jeg vidste ikke på det tidspunkt, hvad soda var og hvilke egenskaber det havde, i dag ville jeg protestere og stille krav om gummihandsker for ikke at få ødelagt huden på hænderne.

For at illustrere nogle af de primitive vaskeforhold om bord kan jeg fortælle, at når der skulle vaskes tøj, blev det tøj der ikke skulle koges, blot lagt i sæbevand i en times tid. Skjorter der ikke tålte for varmt vand og var blevet lidt mere beskidte i halsen og på ærmerne fik lidt håndsæbe, og var dette ikke nok, blev skurebørsten taget i brug. Til det tøj der skulle koges, måtte jeg finde en ledig stål- eller galvaniseret spand der



Motorskibet Mongolia. (Kristian Kielsholm Madsen)

ikke var rustskadet, da rusten kunne ødelægge tøjet. For at få kogt tøjet kunne jeg enten bruge dampørret på baderummet eller anskaffe mig en dypkoger. Hvis jeg brugte dampørret, kunne jeg forvente, at tøjet blev rustpletet (da der altid følger rustvand med dampen), men høkeren solgte et vidundermiddel der hed „Maggi“. Det fjernede rusten, men det ødelagde også tøjet på længere sigt.

Mongolia

1961. En af min oplevelser med dette skib var, da vi „listede“ os ind gennem Gibraltarstrædet i tæt tåge. Ud for Gibraltar-klippen var tågen så tæt, at skibet næsten lå stille og tågehornet tudede med jævne mellemrum. Jeg var næsten færdig med opvasken efter passagererne og stod ude på dækket, lyttede og spejdede ud i tågen, da jeg pludselig så noget lys. Det var toplanternen på et andet skib der var på vej ud fra Middelhavet på vores styrbords bov. Skibet ændrede kurs til deres styrbord og kom på tværs af *Mongolia*, sammenstødet var uundgåeligt. *Mongolia* ramte det andet fragtskib lige midt på poop'ens bagbords side, og begge skibe lå nu med bagbords sider mod hinanden. Skaden på det andet fragtskib kunne nu tydeligt ses, det viste sig, at vi havde ramt ind i

deres grøntsagsrum. Der skete heldigvis kun materiel skade. *Mongolia* havde fået nogle små huller i stævnen der blev lappet med en ordentlig klat beton, da vi nåede Marseille. Jeg hørte senere, at det andet fragtskib var fransk og efterfølgende havde søgt havn i Gibraltar.

En anden oplevelse var, da vi nåede frem til Karachi, i det der dengang hed Vestpakistan – i dag kun Pakistan. Vi lå med meget lille fremdrift og ventede på lodsens, havet var roligt, men pludselig krængede skibet voldsomt, først til styrbord og så til bagbord. Krængningen var så voldsom, at løse genstande faldt på dørken, selv kopper, kander og skåle der hang på kroge under dækket i pantryet faldt af krogene; vinflaskerne der stod på anretterskabene i spisesalonen væltede på dørken og knustes – oprydningsarbejdet kunne begynde. Den efterfølgende forklaring var, at skibet kom til at ligge parallelt med nogle høje dønninger. Indrømmet, jeg blev sgu bange. Jeg kan ikke huske, hvor meget kokken bandede og svovlede over hændelsen, hans suppegryde, der altid stod og kogte på komfuret, røg på dørken. Vi havde nogle biler stående på mellemdækket i lasten, de havde det ikke så godt, de var blevet bulede. Jeg husker ikke, hvor meget af den øvrige last, der havde taget skade.

Når et skib sejlede linjefart, kunne det ikke undgås, at man mødte det samme skib fra et andet rederi flere gange. Vi fulgtes med et engelsk skib fra Port Said og gennem kanalen til Bombay, derfor blev der arrangeret en fodboldkamp på en nærliggende bane. Englænderne havde deres udstyr i orden, trøjer, bukser, strømper og fodboldstøvler i rederiets farver, ØK-mandskabet mødte op i det forhåndenværende udstyr i forskellige farver tøj. Sikke et syn, man kunne da se, hvem man var på hold med. Vi havde det sjovt, men vi tabte. Det engelske mandskab inviterede på „five o'clock drinks“. Jeg kan ikke huske, hvordan det endte, jeg havde fået nok og forlod selskabet, da arbejdet ventede.

Mens vi lå i Bombay, skulle vi da også se på byen. En aften gik vi fem mand i byen. Inden vi gik, blev jeg informeret om, at man der i byen kunne opleve, at pigerne blev holdt i bur og det ofte var bordeller, så det var et spørgsmål om at vælge, hvor „ettallet“ skulle poleres. Efter præsentation af stedets piger i sari og fuld krigsmaling og prisen sagde jeg „Nej tak“, det var min løn ikke stor nok til.

Når vi nåede en havn, skulle jeg som regel sørge for kaffe til lodsens, men det skulle jeg ikke, da vi nåede til flodmundingen der førte op til hovedstaden Rangoon i Burma. Jeg kan ikke lige huske, hvilken nationalitet denne lods havde, men han var ikke burmeser, og han drak i hvert fald ikke kaffe, han lodsede bedst på Johnnie Walker. Vi nåede Rangoon uden problemer og lastede teaktræ. Fra kajpladsen havde jeg udsigt til den guldbelagte Gyldne Pagode, det blev ikke til mere. Videre gik det til Chittagong i Østpakistan – i dag Bangladesh. Vi sejlede langt op ad Ganges-floden og ankrede op midt i floden. Der lastede vi jute der kom med nogle pramme fra et andet sted i floddeltaet. Juten stank og dampede som fra en mødding. Den skulle losses i Genova, og det skulle ske indenfor 30 dage, da der var risiko for, at juten ville selvantænde.



Under længere havneophold i Østen blev ØK-skibene ofte vedligeholdt af kulier. Billedet stammer fra Mongolias søsterskib Malaya. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

Calcutta i Indien var en oplevelse. Vi lå der i ca. 14 dage, lossede, lastede og fik kal-fatret teaktræs-dækkene med efterfølgende sandskuring – det blev flot. Der var mange kulier om bord. De var svære at holde øje med, og det medførte, at skibets malerlager forsvandt fra dækshuset – pist væk – ingen havde set eller hørt noget. Skipper tilkaldte skibsagenten og forklarede ham situationen, men agenten mente ikke, at det nyttede noget at tilkalde politiet, da man ikke kunne forvente, at de ville gøre noget. Hvis skipper ville have sin maling tilbage, kunne han nok købe det tilbage på det sorte marked.

Tiden i Calcutta gik bl.a. med at besøge sømandskirken og tage med på udflugt til et dansk udviklingsprojekt, det omhandlede andelslandbrug og mejeridrift. Inderne havde taget den danske model til sig. Jeg fik solgt en transistorradio, som jeg havde købt i Rotterdam. Jeg fik syet kakitøj efter mål, men man skulle passe på, da stoffet ikke altid var vasket inden syningen; hvis det ikke var, ville tøjet krybe ved førstkom-mende vask til to numre mindre. Sømandskirken arrangerede også en aftentur: ud at se på flyvende hunde. Det var nogle store krabater i forhold til de små flagermus, vi har i Danmark. Turen sluttede med et besøg på en begravesplads ved flodbredden og aftenkaffe på sømandshjemmet.

Turen gik videre til Madras, hvor vi lå et par dage. Oplevelsen her var, at det blev opdaget, at kulierne havde fjernet nogle brædder til høkerens proviantrum på mellem-dækket i lasten og havde forlystet sig, bl.a. med at drikke sodavand. De havde ikke fjernet kapslerne, men prikket hul i dem med deres lastekroge. De må have haft en masse besvær med at få sodavanden ud af så lille et hul. Tømreren blev sat i gang med at sikre proviantrummet mod yderligere tyverier.

En morgen, da jeg stod ude på dækket og nød udsigten, fik jeg set et sjældent syn. Pludselig dukkede en stor havskildpadde op til overfladen i havnebassinet og forsvandt lige så hurtigt igen.

Efter Madras kom vi til Colombo på Ceylon, hvor vi lå en uges tid. Her blev der tid til at gå i biografen, og vi så filmen „Ben Hur“. Biografen startede først efter mørkets frembrud, da det foregik under åben himmel. Det var besværligt at finde biografen, taxachaufføren talte meget dårligt engelsk; vi prøvede forskellige engelske ord og fag-ter, og til sidst lykkedes det, og vi kom også godt hjem til skibet igen. Når jeg i dag i år 2008 tænker tilbage på, hvor dristige vi var på steder, vi ikke kendte til i forvejen, må jeg betragte det som at have været på opdagelsesrejse. Ud over biografturen spillede vi igen fodbold mod et andet skib, og sømandskirken arrangerede en udflugt til en zoolo-gisk have der lå udenfor Colombo. I Colombo fik jeg købt nogle elefanter og en lampe i rosentræ.

Fra Colombo fortsatte vi til Cochin og Calicut for at laste kokosnøddeprodukter. Vi ankom til Cochin efter mørkets frembrud og ankrede op ud for byen. Der lå en tågedis over havet, så man ikke kunne se ret langt, men ud af tågen kom der en masse små både med kulier efterfulgt af pramme der skulle losses. Der blev arbejdet hele natten, for *Mongolia* var sejlet igen, inden jeg stod op næste morgen.

At styre et skib er ikke nemt, har jeg måtte sande. En dag, da jeg var på broen med kaffe, stod jeg og sludrede med rorgængerens og fik overtalt ham til at lade mig prøve at styre skibet. Det kunne jo ikke være så svært, troede jeg. Når man så, hvordan en rorgænger ser på kompasset og forsigtigt drejede lidt på roret for at holde kursen, så måtte jeg også kunne klare den opgave. Jeg gjorde det samme som rorgængerens, men nej, jeg havde slet ikke føling med roret, kompasset flyttede sig en grad til styrbord, og jeg drejede på roret for at komme tilbage til kursen, så flyttede kompasset sig til bagbord, og igen drejede jeg på roret. Pludselig var der nogen der rumsterede i bestikkulakket. Det var skipper der var på vej ud på broen. Jeg nåede lige at flytte mig væk fra roret, inden skipper så, hvem der stod ved roret, men han sagde ikke noget. Bagefter var jeg overbevist om, at skipper har kunnet mærke på skibets bevægelser, at der var noget galt på broen. Lidt efter forlod jeg broen via brovingen og kunne se på kølvandsriben, hvordan jeg havde styret skibet – det var ikke så godt. Det må have været endnu sværere i sejlskibenes tid uden styremaskine til roret.

På et tidspunkt blev høkeren tosset, han syntes, at drengene var blevet for langhårede. Han beordrede, at alle drengene skulle klippes, næste gang vi nåede havn. Det skulle høkeren i hvert fald ikke bestemme, så det medførte, at tre af drengene lod sig kronrage – til stor ærgrelse for høkeren, men drengene grinte.

Da jeg anden gang skulle sejle med *Mongolia*, blev jeg i al hast sendt med toget til Nakskov. *Mongolia* lå på værft og skulle sejle dagen efter. Det måtte blive en spændende tur, da vi skulle ned over ækvator til Australien, hvilket jo medførte en linjedåb på traditionel vis, og det havde jeg ikke prøvet før. Alt forløb som sædvanlig til Aden, herfra skulle vi til Fremantle som den første by i Australien.

Efter at have ligget 18 dage i søen uden at se land, var der tre af os drenge der fandt det morsomt at tage en af wirerne fra lossebommen og bruge som gyng fra lugekarmen og ud over skibssiden. Men en af drengene var så uheldig at ramme ind i rælingen og slog sig, så han måtte en tur på hospitalet i Fremantle til observation. Der var heldigvis ikke sket noget alvorligt. *Mongolia* fortsatte rejsen til Adelaide uden den tilskadekomne, han måtte efter endt behandling tage med toget de ca. 2.700 km gennem Australiens ørken til Adelaide.

Rejsen gik videre til Melbourne og Sydney. I Melbourne blev der talt om at arrangere en kængurujagt om natten med lys fra lastbiler. Det var der heldigvis ikke tilslutning til, men sømandskirken arrangerede en udflugt, hvor vi fik lejlighed til at afprøve vores færdigheder i at kaste en boomerang – at blive god til at kaste boomerang kræver øvelse. Efterfølgende besøgte vi den lokale zoologiske have. På returrejsen fik vi en afstikker til Port Pirie, en lille havneby nord for Adelaide, for at hente malm der skulle til Ålvik, en lille by dybt inde i Hardangerfjorden i Norge. I Ålvik blev der passet godt på de norske jenter (af deres fædre).

Kulier står klar til at gå i gang med arbejdet på ØK-skibet Malaya. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)



Asmara

Da jeg blev forhyret på *Asmara*, havde den lige været på sin jomfrurejse. *Asmara* var et skib med en moderne indretning set i forhold til *Lalandia* og *Mongolia*. Jeg fik mit eget lukaf med skabe, skuffer, skrivebord, håndvask, varmeapparat med separat blæser til de tropiske egne, og et toilet og badeværelse der skulle deles med stewardessen. På 2. dæk midtskibs var der også to kahytter med plads til fire passagerer. På 1. dæk var pantry og spise- og rygesalon, det var mit arbejdsområde, samt høkerens kontor og lukaf. På 3. dæk boede gnisten og styrmændene og 4. dækket var broen og kaptajnen.

En anden moderne indretning var et vaskeri – dog uden tørretumbler. Hurra, nu skulle jeg ikke vaske tøj i en spand mere og ingen fare for rustpletter på tøjet. Vaskepulveret skulle jeg stadig købe hos høkeren – Snevit vaskepulver med spillekortkonkurrence indlagt. Jeg vil ikke fortælle, hvor tåbelig man kan være, når der er en konkurrence, hvor man tror, man kan vinde. Det øvrige mandskab boede alle i agterbygningen, hvor også kabyssen med tilhørende messer til mandskab og officerer var.

Når kaptajnen og passagererne skulle have frokost og den varme aftensmad, hentede jeg maden i kabyssen nede agter. Til denne transport havde jeg en stor bakke. Herpå blev fade, skåle og gryder stablet og et viskestykke lagt henover for at beskytte

maden, når jeg skulle henover dækket i al slags vejr. Det gik ad h... til, viskestykket, salatbladspynt m.v. fløj omkring på dækket, og den varme mad nåede at blive kold. Der måtte gøres noget, stewardessen fik ordre på at sy en „badehætte“ med elastik af noget voksdug til bakken.

Morgenmaden klarede jeg stort set selv med de madvarer, jeg havde til rådighed i køleskabet. Jeg skulle jo kunne give passagererne og kaptajnen det, de ønskede – kaffe, te, brød, ristet brød, æg på næsten alle måder – altså det helt store morgenbord. Der var en episode, jeg ikke kan glemme. Jeg skulle jo sørge for, at passagererne fik kaffe efter aftensmaden, og at de i øvrigt ikke manglede noget, inden jeg holdt fri. Men en aften havde jeg glemt at slukke for elkomfuret, og jeg havde efterladt kaffekanden på kogepladen med det resultat, at kaffekanden kogte tør og kaffeposen, der var af stof, brændte. En matros havde på hundevagten lugtet noget brændt og havde snuset sig frem til pantryet, men da pantryet altid var aflåst, når jeg ikke var der, måtte han vække hokeren, der havde lukket lige overfor pantryet. Da jeg lukkede pantryet op næste morgen, kunne jeg godt lugte, at der var noget galt. Kaffekanden stod i vasken og var sort indvendig, og kaffeposen var brændt væk. Jeg fik travlt med at rengøre kaffekanden og få skaffet en ny kaffepose, så jeg kunne få lavet morgenkaffe.

Asmara var udstyret med en moderne skrue, den tekniske betegnelse var Kamewa, skruebladene kunne drejes under fremdriften, således at skruen fik en bremse- og bakkoeffekt, det syntes jeg var smart. Vores skipper var en dygtig og erfaren mand der havde styr på *Asmaras* moderne udstyr, det ville han vise, da vi skulle sejle ind i Marseille havn. Jeg ved ikke, om skipper og maskinmesteren havde talt sammen om, hvad der skulle ske, inden vi sejlede ind i havnen. Lodsens var kommet om bord, og der skulle ikke bruges slæbebåde som ellers var normalt, skipper kunne jo med skruen få skibet til at sejle frem og tilbage, når det passede ham. Alt gik fint, indtil vi nåede ind i det kajbassin, hvor vi skulle fortøje. Skibet gled ganske langsomt frem, skipper ville vel stoppe skibets fremdrift, inden vi sejlede ind i kajen – men nej, der skete intet. *Asmara* gled lige så stille og roligt ind over kajen, og stævnen blev trykket godt ind. Nu blev der brug for slæbebådene for at få *Asmara* lagt til kaj. Skaden var så stor, at vi lå 10 dage i Marseille, så der blev tid til at være turist. Hvad der efterfølgende er sket i søforhøret, ved jeg ikke, men skipper og maskinmesteren talte ikke sammen under resten af turen til Østen og retur til Genova, hvor skipper blev afløst.

Da vi sejlede fra Manila, skulle vi til en meget lille ø i øhavet syd for og laste ananaskonserves til Irma i Danmark. Der var kun én anløbsbro med plads til et skib, så vi lå på red og ventede. Da vi endelig kom til kaj og besætningen havde fri, skulle det nærliggende værtshus besøges for at kontrollere, hvad der blev udskænket der. Værtshuset lå et pænt stykke væk fra anløbsbroen, men ikke længere end man kunne gå. *Asmara* blev lastet, og der blev talt om, at vi snart skulle afsejle, men der manglede den del af besætningen der sad på værtshuset. En stafet blev sendt af sted for at meddele, at skibet skulle sejle. Stafetten kom tilbage og meddelte, at besætningen ikke havde lyst

Stævnen skæres af efter kollision med kajen i Mar-seille havn 1962. (Jens Ole Højborg Jensen)



Skipper har inviteret gæster og bedt en thailandsk tjener om at hjælpe. (Jens Ole Højborg Jensen)



til at forlade stedet, da de lige havde det så godt. Styrmandene og skipper havde et problem, skulle man agterudsejle besætningen, og var der nok mandskab om bord til at fortsætte uden at bryde reglerne? Bageren løste problemet. Da han var en habil harmonikaspiller, tog han til værtshuset med harmonikaen og spillede nogle fællessange, som fik besætningen op at stå, og besætningen fulgte så den harmonikaspillende bager som en anden rottefænger tilbage til *Asmara*, der nu kunne afsejle.

Vi sejlede videre til Hongkong, Kobe, Yokohama, Otaru, Shanghai og retur til Hongkong og Bangkok.

Da vi jo skulle ind i kinesisk farvand, skulle besætningen, hvis de havde kort eller atlas m.v., hvorpå navnet Formosa var trykt, ændre navnet til Taiwan.



Asmara laster i Bangkok. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

Vi ankom til Kobe uden de store problemer, bortset fra sejlad i udkanten af en tyfon, dette var en gyngende oplevelse i sig selv. Skipper planlagde, at *Asmara* skulle præsenteres for honoratiorenes ved receptioner i Japan og Thailand. Høkeren og bageren fik besked på at vise deres konditorkunst ved at fremstille de bedste danske kager og petit fours. Bageren knoklede som en sindssyg for at nå at blive færdig til den første reception. Informationen om receptionen kom i sidste øjeblik, og uden besked om, hvor mange gæster der kom. Høkeren og jeg skulle arrangere receptionen i spise- og rygesalonen. Bageren lavede så mange kager, at de havde kunnet mætte besætningen i flere dage. Der kom ca. 10 gæster plus skibets officerer. Jeg kan fortælle, at kagerne var super lækre – jeg fik i hvert fald min part af dem. Bageren var tosset og dybt skuffet, nu havde han knoklet i flere dage i sit ansigts sved, og så kom der kun 10 gæster! De kager der ikke kunne holde sig i køleskabet, fik besætningen til kaffen. I den efterfølgende tid talte bageren meget om at emigrere til Amerika.

I Kobe blev *Asmara* invaderet af diverse „skibshandlere“, bl.a. en porcelænshandler der demonstrerede, hvilket tryk tallerknerne kunne tåle, ved at stille sig på en taller-

ken. Porcelænet var med utallige orientalske mønstre, lige fra det fine tynde rødmaledede kinesiske porcelæn til mere moderne design. De der var interesserede, kunne komme op i butikken og udvælge det, de ville have. Det var svært at vælge. Jeg valgte et spisestel til 12 personer med tekopper og kande som kostede 13.000 yen (1962). Men jeg var også blevet advaret om at kontrollere porcelænet ved leveringen på skibet, da andre havde erfaring med, at porcelænet ikke altid var i den kvalitet som var aftalt. Det var det heller ikke, jeg fandt porcelænsdele der ikke var ordentligt glaserede. Jeg var skuffet og blev vred, pakkede det hele sammen og skyndte mig op i forretningen og brokkede mig. Butiksejeren undskyldte mange gange og fik sat folk i gang med at finde de porcelænsdele frem der ikke var i orden. Det var en stressende situation, da *Asmara* skulle sejle til Yokohama senere på dagen.

Receptionerne gentog sig i Yokohama og Otaru med lige så stor skuffelse for bageren (konditoren).

I Otaru oplevede jeg, at nogle gæster inviterede mig ud om aftenen på en japansk bar, hvorfor vidste jeg ikke, men jeg tog imod tilbuddet. I løbet af aftenen fandt jeg ud af, at de blot ville have kontakt med en, der kunne tale og skrive engelsk, da de ikke selv var gode til det og mente, at de kunne lære det ved at have kontakt med mig. Der blev budt på rigeligt med drikkevarer, men da de serverede den japanske delikatesser, rå fisk, sad jeg og lurede, om jeg skulle prøve at spise et stykke eller sige nej tak. Af høflighedsgrunde tog jeg et stykke. Føj, hvor det smagte. Jeg tyggede lidt på det og mærkede, at der virkelig skulle bides igennem for at spise det. Føj, hvor det vendte sig i mig, men jeg kunne ikke så godt spytte det ud, så jeg besluttede at sluge det. Det der imponerede mig mest den aften var, at hver gang jeg forlod toilettet, stod der en geisha uden for døren med en varm vaskeklud og tørrede mine hænder – det har jeg aldrig glemt.

Høkeren købte juletræer i Otaru. Hokkaido-øen havde et klima som på vore breddegrader om vinteren (når vi har rigtig vinter), for der var islagte veje og skidekoldt, selvom øen lå på højde med Venedig. Juletræerne skulle bruges juleaften, som vi skulle fejre i Bangkok. Vi fortsatte rejsen til Shanghai.

På *Asmaras* sejlads mellem Otaru og Shanghai meddelte skipper, at alle indkøbte souvenirs, fotografiapparater, kikkerter, skrive- og tegneblokke m.m. samt alle danske og udenlandske penge skulle opbevares under forsegling, mens vi opholdt os i Shanghai. Jeg forstod først senere, hvilken betydning og konsekvenser det kunne have fået, hvis ikke alle havde fulgt denne beslutning. Maoisterne havde magten i Kina og lå stort set i konflikt med alle på det tidspunkt. Kineserne var mistroiske over for alle fremmede der kom til landet. Da *Asmara* var fortøjet i Shanghai, blev vi mødt af det maoistiske systems embedsmænd og skibshandlere (hæmmelige agenter). Besætningen skulle stille til pas- og lægekontrol (pik-parade) i rygesalonen, inden der kunne udstedes et landgangspas, derefter skulle vi opholde os i vores lukafer, indtil det sorte gæng havde undersøgt vores lukafer for effekter der var uønskede i Kina. Hver gang jeg bevægede mig ud på dækket, blev jeg fulgt med øjnene af de kinesiske vagtmænd. En

af skibshandlerne ville hele tiden sælge farvestrålende kinesiske frimærker, men kun for udenlandsk valuta og helst US dollar, der kunne absolut ikke handles med kinesiske penge. Ham anså jeg for at være en hemmelig agent, som forsøgte at lokke skjult udenlandsk valuta frem i lyset. En anden skibshandler solgte beklædningsgenstande, bl.a. vatterede frakker, dem var der rift om, og der kunne handles med kinesiske penge; jeg købte to vatterede frakker til mine niecer.

Shanghai's barer skulle besøges, for jeg havde læst, at Shanghai før Mao's tid havde været en rigtig munter by med fest og farver og masser af lysreklamer, og i Shanghai fandtes verdens længste bardisk på 16 meter. Jeg havde forestillet mig en bardisk, hvor skummende ølkrus kom susende hen ad disken lige som i en gammel amerikansk westernfilm. Jeg fandt den aldrig. Shanghai havde forandret sig, ingen munterhed eller lysreklamer, ej heller nogen bordeller. Et lyspunkt fik jeg, for under eftersøgningen af verdens længste bardisk blev min nysgerrighed vakt af kinesisk musik. I døren ind til musikken blev jeg standset og udspurgt om, hvem jeg var, og om jeg talte østtysk. Jeg blev lidt overrasket, for troede kineseren virkelig, at der var forskel i det tyske sprog? Efter lidt palaver blev jeg inviteret indenfor, det viste sig at være et sted med kinesiske artister og musikunderholdning.

Asmara ankom til Bangkok omkring den 20. december 1962. Juleaften samlede skipper besætningen i mandskabsmessen, juletræet var pyntet og lysene tændt. Der var hældt gløgg op i glassene, sømandspræsten holdt en lille prædiken og en julesalme blev sunget. Sømandspræsten havde medbragt en sæk med missionsjulegaver til besætningen. Selvom klimaet i Bangkok på den tid af året var drønende varmt, bestod middagen af god traditionel dansk julemad. Efter spisningen sivede de enkelte besætningsmedlemmer ud af messen og op til Mosquito Bar, hvor festlighederne fortsatte. Mosquito Bar var et dejligt sted, men kunne også være et farligt sted, man kunne „falde for pigerne“ og ende i „sumpen“ og komme under behandling, og så først vågne op næste morgen og håbe, at opholdet i sumpen ikke havde medført en følgesygdom, som skulle behandles af overstyrmanden eller ØK's lokale læge i Bangkok. *Asmara* forlod Bangkok den 31. december om eftermiddagen.

Asmara lagde kursen mod Danmark. Ruten gik normalt via Singapore, Penang og Aden, men denne gang sejlede vi op i floden ud for Kuala Lumpur i Malaysia. Mens vi lå ud for Kuala Lumpur, fik vi et SOS-signal om hjælp til det lokale hospital, der lå en dansk kvinde alvorligt syg, og hospitalet manglede blod til videre behandling. Skipperen bad overstyrmanden undersøge, om besætningen ville hjælpe den danske kvinde og hospitalet. Alle sagde ja, men ikke alle kunne forlade skibet. Jeg var blandt dem der kom af sted. På kajen blev vi mødt af kvindens mand og ØK's lokale agent. Carlsberg bryggeriets biler transporterede os til hospitalet, og personalet stod klar til navneregistrering og til at tage blodprøver til typebestemmelse med efterfølgende blodtapning. Da blodtapningen var overstået, serverede hospitalet frokost. Efter frokosten kørte Carlsbergs biler en turistrundtur i Kuala Lumpur, og vi endte senere i baren på hotel



Motorskibet Asmara på Whangpoo-floden ved Shanghai. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

Hilton. Styrmanden der var med i gruppen sagde, at vi nu kunne bestille en drink, og han skulle nok betale. Det lød næsten alt for godt til at være sandt. Det var det også, for styrmanden havde fået penge af hospitalet for blodtapningen, og alle pengene blev brugt på hotel Hilton. *Asmara* fortsatte sin hjemrejse, og vi hørte ikke mere om den danske kvindes helbred.



Motorskibet Patagonia. (Kristian Kielsholm Madsen)

Passager på *Patagonia*

Af Jørgen Kirknæs

Da min kone, vores to drenge og jeg sejlede som passagerer på *Patagonia* i 1967 som emigranter til Australien, tænkte jeg, at det kunne være sjovt at se sejladsen fra passagerernes side. Jeg har derfor skrevet lidt om vores oplevelser på denne rejse fra Rotterdam til Melbourne.

Endelig blev det den 26. april 1967, hvor vi skulle med toget fra Københavns Hovedbanegård om aftenen. Vi havde sendt det meste af vores bagage af sted i forvejen, undtagen det vi ville få brug for på sejlturen, tøj, klapvogn og bleer til Ivan som lige var blevet 1 år.

Ved ankomsten til Rotterdam næste morgen satte vi os i forbindelse med ØK-agenten for at få de sidste instrukser vedrørende ombordstigningen på *Patagonia*.

Efter at vi havde overnattet på et hotel i Rotterdam, tog vi spændte ned til havnen for at lede efter vores skib, og kort efter gik vi op ad landgangsbroen til *Patagonia* som skulle være vores hjem i de næste fem uger.

*Ung passager på Patagonia.
(Jørgen Kirknæs)*



Udsigt fra forskibet. (Jørgen Kirknæs)



Vi blev budt velkommen af en tjener der hed Svend, som kom fra Strib på Fyn. Han viste os op til vores kahytter, to dejlige tomands-kahytter med bruse, karbad og toilet og vinduer ud til promenadedækket.

Vi var kun otte passagerer i alt på skibet, foruden os fire var der et dansk par, en enlig dansk mand, og en australsk tandlæge der hed Gordon Castle, som vi skulle komme til at se meget til i de næste mange år.

Den enlige mand der hed „B“, var lidt kedelig at være sammen med, han kunne ikke fordrage børn, specielt ikke til måltiderne. Da vi første gang skulle hen i „salonen“ og spise, var der dækket op til alle passagererne samt kaptajnen ved det ene af de to lange borde. Ivan, som jo ikke havde lært noget om bordskik endnu, elskede at klaske skeen ned i kartoffelmosen, mens han pludrede højlydt, men det kunne hr. B ikke snuppe, så han nægtede at spise sammen med os. Efter en længere rådslagning mellem kaptajnen og kokken endte det med, at vi fire skulle sidde for os selv ved det andet bord. Det blev



*Passagerliv på Patagonia.
(Jørgen Kirknæs)*



*Udsigt over agterskibet.
(Jørgen Kirknæs)*

Gordon, som vi kaldte „Hoppalong“, så fornærmet over, at han i solidaritet satte sig over til vores bord, og således blev det på resten af turen. De to tjenere syntes også, det var noget pjat, at vi skulle sidde for os selv, så de serverede for os, som om vi var en kongelig familie, specielle vegetariske retter, med fine menukort lagt ved hver tallerken, hvorimod de bare demonstrativt „klaskede“ maden op på hr. B's tallerken.

På turen gennem den Engelske Kanal, over Biscayen til Gibraltar-strædet havde vi fint vejr uden de helt store bølger, og da vi sejlede ind i Middelhavet, begyndte temperaturen at stige, det blev helt sommerligt med strålende solskin.

Ved indsejlingen til Suez-kanalen lagde vi ind til Port Said for at vente på at få en lods om bord.

Næste dag begyndte sejladserne ned gennem Suez-kanalen, og nu blev det rigtigt varmt. Nogle steder var kanalen så smal, at der kun kunne sejle ét skib, derfor var der gravet en parallel kanal for skibe der sejlede i modsat retning, og når man kiggede mod

Med ØK kunne man som passager komme til alle egne af verden, som det fremgår af denne brochure. (Arkiv Nautilus Forlag)



øst over Sinai-ørkenen, så det ud som om de sejlede gennem sandet. På den vestlige bred kunne vi se en masse dadelplantager og beduiner som kom ridende på kameler langs kanalen. Men hvad vi ikke vidste noget om var, at ægyptiske tropper var i gang med at forberede et angreb over kanalen på Sinai-halvøen, for at erobre denne tilbage efter israelsk besættelse.

Efter vi var nået gennem Suez-bugten og kommet ud i det Røde Hav, fik vi at vide, at angrebet var gået i gang, og at et australsk fragtskib som havde sejlet efter os, var blevet sænket i kanalen og nu spærrede for al videre gennemsejling, så vi havde været heldige med at slippe igennem som de sidste. Kanalen var i øvrigt spærret i flere år.

Da vi havde sejlet gennem det Røde Hav, nåede vi endelig ud i det Indiske Ocean og satte kursen direkte mod Perth i Australien.

Der begyndte nu at blæse en frisk brise, som vi nød i forhold til den varme lumre luft som hang over kanalen og det Røde Hav. Efterhånden som vi kom længere ud på

oceanet, opstod der nogle enormt lange og høje bølger som under resten af turen til Perth fik skibet til at vugge langsomt fra den ene side til den anden, hvilket vi dog hurtigt vænnede os til.

Vejret var behageligt varmt, og vi kunne fylde vores badekar med havvand og tage et forfriskende bad, når vi trængte til det. Vi havde taget et lille oppusteligt badekar med til ungerne, som vi fyldte vand i ude på dækket, det var lige noget, de kunne li' at ligge og pjaske i. Ellers fik vi tiden til at gå med at kigge på flyvefisk og delfiner, og en dag så vi en kæmpehval der dukkede op under skibet og fulgte os i lang tid.

Efter en måneds sejlads lagde vi endelig til i Fremantle, en mindre havneby tæt ved Perth, hvor vi skulle ligge et døgn tid, inden vi skulle ud på den sidste del af turen syd om Australien til Melbourne. Det var dejligt at komme i land igen, men Ivan som lige havde lært at gå på et gyngende skib, kunne slet ikke holde balancen på land og der gik lang tid, før han lærte at gå på fast grund.

Vores ven Gordon havde sin bil med på skibet, og ville selv køre resten af vejen tværs gennem Australien til Melbourne. Han anbefalede os at køre med ham, da han vidste, at sejlturen som ville tage en uge, plejede at være rigtig barsk med storm og kæmpebølger. Men vi valgte at sejle det sidste stykke til Melbourne.

Jeg skal love for, at han fik ret, det blev de værste syv dage, jeg nogensinde havde oplevet på havet. Søerne stod ind over skibet og alt var kaos, alle var søsyge, og det var umuligt at spise i spisesalen, da al mad og service kurede ned af bordet og stolene væltede rundt på gulvet.

De eneste som ikke blev søsyge, var vores to drenge, de syntes, det var mægtig sjovt. Alice og jeg var også kun lidt dårlige en enkelt dag, vi var ude på dækket det meste af tiden og nød at betragte de store albatrosser som svævede hen over bølgerne.

Men vi åndede da lettede op, da vi endelig sejlede ind i Port Phillip Bay og lagde til i sikker havn i Melbourne.

Efter at vi havde spist det sidste måltid på skibet, tog vi afsked med besætningen som vi efterhånden havde lært rigtig godt at kende. Tjeneren Svend, som vi havde haft et særlig godt venskab med, besøgte os næste dag oppe i bjergene i Olinda, hvor vi skulle bo det næste års tid.

Til Asien og Amerika

Af Børge Fruelund Jensen

Patagonia

Det var 1964. Jeg var 17 år og færdig med skolen. Jeg ringede til ØK's forhyringskontor på Tordenskjoldsgade 24 i København. Svaret var: „Vi sender et ansøgningsskema. Hold dig parat.“ Jeg fik en opringning: „Stil på Orientkaj i Københavns Frihavn, du er forhyret på *M/S Patagonia* som restaurationsdreng. *Patagonia* skal til Indien“.

Jeg ankom til Københavns Frihavn. Der lå det mægtige (sådan forekom det) sorte skib og lastede. Jeg havde aldrig før været i en handelshavn og var forbavset over den utrolige leben på kajen. Kraner halede mægtige ladninger om bord i skibet, trucks spurtede frem og tilbage, og det myldrede med havnearbejdere.

Så vidt jeg husker, præsenterede hovmesteren mig for den „afgående“ mesterkammerdreng. Jeg fik et lynkursus i at rede en køje. Der var ikke tale om dyner men, på engelsk vis, to eller tre tæpper – afhængigt af temperaturen – samt lagen og hovedpude. Lagnerne skulle, foldet om tæpperne i siden, have knivskarpe hjørner på militær vis.

Vi skulle kaste los hen på aftenen. Da trosserne var kastet, kom den lyd, jeg kom til at elske: lyden af det mægtige maskineri der gik i gang, mens lodsådene langsomt trak os ud på åbent hav. Lyden der varslede eventyr, rejse, orient, andre dufte, andre sprog, andre hudfarver – kort sagt: lyden der varslede spænding og liv.

En mesterkammerdrengs job startede om morgenen. Så teknisk set havde jeg fri, da vi stod ud på Øresund og stak mod syd. Vi skulle gennem Kieler-kanalen til Bremerhafen. Jeg husker denne aften, en skyet juni aften. Vi var fire drenge, der skulle hilse på hinanden: en styrmandskammerdreng, en messedreng, en pantrydreng og mig. Det var den første lange sejltur for os alle. Mens vi gik rundt inde i skibet og undersøgte vores omgivelser (jeg noterede mig en kalender fra det fjerne Singapore), mødte jeg pludselig en fantastisk skikkelse: en middelhøj mand, der bar sarong (Østens klædning). På hans nøgne mave var tatoveret en fuldrigger, som en indskrift meddelte var *Cutty Sark*, på hovedet havde han en blå strikhue, ørenringe af guld i begge ører og de tøfler jeg lærte at kende som „Jesus-tøfler“ ... det var bådsmanden Georg, matrosernes umiddelbare chef (under styr mændene).

Den første morgen jeg som ung knøs havde forladt min fædrene gård og så ud over skibssiden, så jeg grønne marker og fredeligt græssende køer på en afstand af 50 meter. Jeg var nær gået bagover. Vi lå i Kieler-kanalen.

Aldrig så snart var vi ved kaj, før jeg blev kaldt op til kaptajnen af en matros. Hvad i alverden! Hvad havde jeg gjort? Så stod jeg på broen, for første gang i mit liv konfronteret med „Orkan-Zacho“, som jeg allerede vidste var skipperens øgenavn. Han viste sig at være en lille, overmåde behåret mand med en vorte nær næsen og en udslukt cigar i munden. Rygtet ville vide, at han undertiden solgte en redningsbåd (eller to) til fattige fiskere i Østen. Når så Kompagniets mænd kom om bord hjemme i København, var hans evige forklaring: „De både røg i en orkan“. Deraf Orkan-Zacho. Nå, sagen var, at jeg havde tømt en spand sæbevand ud over rælingen, og sæben havde efterladt en hvid stribe ned langs siden. Jeg indrømmede min tankeløshed. „Nå skidt, gør det aldrig mere, mester!“ Orkan-Zacho kaldte ALLE under sig „mester“. Det gjaldt overstyrmanden, det gjaldt maskinchefen, det gjaldt mig. Han var den totale tyran. Alle under ham selv behandlede lige. Langt senere, to dage op ad Brahmaputra i Østpakistan (en bred flod, der løber parallelt med Ganges), hørte jeg pludselig, mens jeg gjorde maskinstrengens toilet rent, et helvedes brøl: „Mester!“ Både maskinchefen og jeg stillede. Men også denne gang var det mig: han mente ikke, at jeg havde det rette „tav“ på at gøre et lokum rent! Snart efter stod Orkan-Zacho på hovedet i lokummet med en skurebørste: „Sådan, mester!!“ ... Orkan-Zacho var afholdt af os alle. Han kendte alle knebene i Østen. Han fik os ind i Bombay fire dage før planlagt af havnemyndighederne ved at morse, at der var medicin i lasten.

Bremerhafen, Rotterdam og Antwerpen var skuffelser. Men vi lærte hinanden at kende. Pantrydrengen var Peter Ringgaard fra Silkeborg, senere filminstruktør og kæreste med Anne-Marie Max-Hansen. Han og jeg kom godt ud af det sammen. Det skulle blive et årelangt venskab. Jeg husker kun svagt de to andre drenge.

Så kom Portugals lange, klippefyldte kystlinje til bagbord, og vi rundede Gibraltar og satte nordpå mod Marseille. Jeg husker meget fra Marseille. Jeg havde valgt fransk i 3. real. Jeg husker sælgere om bord på skibet, der solgte pornografiske billeder. Disse billeder var åbenbart taget i sidste århundrede, og jeg fortryder i dag, at jeg ikke købte nogen, da de i dag ville være samlere objekter. De solgte „hjortespring“, en eliksir som formodedes at styrke potensen. Men mest husker jeg den lange klatretur, en brændende varm dag, op fra havnen til den nærmeste bar. Jeg husker svagt baren og mændene derinde. Jeg husker en aften på havneterrænet (gammel træningsplads for Fremmedlegionen), hvor vi drenge blev forfulgt af en vanvittig bilist i en 2CV. Han havde åbenbart til hensigt at dræbe os. Det endte med, at en af drengene kastede en stor sten gennem forruden på hans bil, og han kolliderede med en mur.

Sejlturen mod Suez. Vi passerede i det bløde middelhavstusmørke vulkanen Stromboli, fra hvis kratere der til stadighed var flammer og røg. Der var fire dage til Port Said ved indsejlingen til Suez-kanalen. Det eneste man så var en moské og en klynge palmer, moskeens kuppel var gylden. Og så kanalen. Skibet vrimlede af arabiske sælgere der tog turen med os ned til Ismailia som lå ved en sø halvvejs gennem kanalen. „Fine grejer. Fine grejer. Ingen kan se, det er pap“. Hvilken dansk sømand, der havde lært dem



Passage af Suezkanalen, her set fra en Patagonias søsterskib Panama i 1965. (Søren Tuxen)

den remse, ved jeg ikke. De falbød alt: kamelsadler, kamelpiske, fotoalbums i såkaldt læder m.m. En matros vi kaldte „Cykelsmeden“ købte et fotoalbum for at se, om det nu også var pap. Det var det. Da han kom ud på dækket efter at have tjekket sit køb, lå sælgeren på 4. luge og bad til Allah. Cykelsmeden tog ham i hoved og røv og smed ham ud over siden. Nu var det sådan, at kanalens sider var sten, der skrånede let op mod den omgivende ørken. Araberen kravlede op og løb langs skibet i ørkensandet, idet han overøste os med arabiske forbandelser.

Det Røde Hav var forfærdeligt varmt. Der var sådan et varmemiljø, at vi måtte bruge sirenerne.

Aden. Vi skulle bunkre, altså tage brændstof om bord. Igen vrimlede skibet med arabiske handlende. Men denne gang tilbød de japansk teknologi: transistorradioer, kameraer, grammofoner osv. De var halvnøgne, kun klædt i lændeklæder, og det forlød om bord, at de bar dette lændeklæde, fordi de mente, at Muhammed skulle genfødes af en mand. De stjal, hvis de fik chancen. Børge Fruelund var for alvor kommet hjemmefra!

Vi skulle derefter nordpå mod Karachi, hovedstaden i Vestpakistan. Indtil da havde vi haft mildt opholdsvejr, men nu ramtes vi af passaten, der blæste i det Indiske Ocean. Vi havde høje bølger ind, men fra agter. Vi passerede nær forbi en engelsk sejlbåd, der

kom skøjtende ned ad en mægtig bølge. Flot syn. Delfiner og flyvefisk ... Vi ankrede op ud for Karachi. Det var uvist, hvornår vi kunne komme i havn.

Nu var det således, at det var mit job at bære tomme ølflasker ned i kabyslastrummet hver morgen. Udenfor mit lukaf, som jeg delte med en anden dreng, stod der stablet en 15-17 ølkasser op hver morgen. Det var dengang der var 50 i en kasse. De skulle bæres ned ad en trappe (lejder) hver morgen. Jeg stank konstant af gammel øl. En nat mens vi ventede ud for Karachi, vågnede jeg ved et frygteligt brag. Jeg konstaterede straks, at skibet tumledes voldsomt fra side til side, faktisk så voldsomt, at jeg troede, der var kæntringsfare. Jeg fløj ud af køjen. Ude på gangen var alle ølkasserne væltet og gangen flød med glasskår, mens skibet tumledes fra side til side. Men tilsyneladende sov alle andre trygt. Jeg gik hen og åbnede døren ud til dækket, men det eneste jeg så i det tropiske mørke var en mur af vand der nærmede sig. Jeg skyndte mig at lukke døren. Men – havde jeg ikke set noget andet? Stod der ikke en mand derude? Længere henne langs rælingen? Jeg åbnede døren igen. Jo! Der stod 1. mester ravende fuld. Tilsyneladende vidste han dog ikke, om skibet virkeligt tumledes rundt, eller om det blot var ham der var fuld. Han tog flaske efter flaske og placerede på rælingen, og så hver gang med den yderste forbavelse på den, når den væltede ud over siden. Jeg var for forskrækket til at le dengang, men jeg har tit leet ved erindringen. Det viste sig senere, at en tyfon var passeret nogle hundrede sømil sydligere, og vi var blevet omtumlet af dønningerne.

Karachi. En vrimmel af mørke, dårligt klædte havnearbejdere på den solbagte kaj. Om aftenen lejede vi en hestevogn og tog på sightseeing. Jeg tror, vi var fire drenge. De andre ledte vel efter et bordel eller var blevet om bord, da de vidste, det var vanskeligt at finde et værtshus i det muslimske Karachi. Gadernes menneskemylder! Hundreder, hvis ikke tusinder, der sov i porte og på fortove. Jeg husker en der sov i den brede karm i et vindue i „Bank of England“.

Fire dage til Bombay. Der lå vi „på floden“ i umindelige tider, måske en uge, og vi var ikke alene. Parallelt med os i morgengryet lå fragter efter fragter opankret. Så var det, Orkan-Zacho fik den idé at morse ind til havnemyndighederne, at der var medicin i lasten. Vi lettede straks anker. Det første jeg så af Bombay var en badutspringer på kajen. En halvnøgen, mørk ung mand slog kraftspring hen ad kajen i håb om at få mønter tilkastet. Her i Bombay mistede jeg min uskyld. Det måtte jo ske. En alfons fra bordellet „47“ i Jeweller Street kom om bord. Der var få værtshuse i Bombay, men denne alfons drak som en fisk. Det hele blev arrangeret. Vi skulle køre i hestevogn. Hvem var med? En motormand i hvert fald, det husker jeg. Halvfulde passerede vi i hestevognen gennem en park. Én skulle tisse. Han stillede sig i vejkanten og lettede sin nødtørft ned mellem de mægtige, knudrede rødder på et mangrovetræ. En mand sprang ud af mørket mellem rødderne. Man havde tisset ned i hans soveværelse!!

Vi kom til bordellet og blev ledt ind i hallen. Her sad en 20-30 piger i sarier og af varierende skønhedsgrad. Vi fik serveret cola. De andre forsvandt med piger, en efter



ØK-skib i hårdt vejr. Billedet stammer fra et skib i S-klassen. (Søren Tuxen)

en. Jeg sad tilbage. Horemutter troede, jeg var kræsen. „Sheila“, råbte hun ud gennem et forhæng. Og ind kom en virkelig indisk skønhed med et kastemærke i panden (alle de andre var pariaer). „How much?“, „45 rupees“, „Okay“. Jeg gad ikke forhandle. Det var en uhyrlig sum. Jeg havde hørt de andre tale om 8 og 10 rupees. I dag tror jeg, at jeg ved siden af pigens uomtvistelige skønhed betalte for kastemærket i hendes pande.

Hvordan var det? Forbavsende lidt sexet, men meget orientalsk. Hun havde en kalender der viste Gandhi i hendes (store) værelse. En overvældende sødlig duft af røgelse. Efter den pauvre forestilling tog jeg om natten hendes petroleumslampe og undersøgte, hvordan en nøgen pige ser ud. For at komme ned skulle man klatre ned ad en „hønsesige“. Overalt lå glædespiger i den dybeste søvn. Jeg snublede på ét af trinene og faldt ca. halvanden meter ned i en dobbeltseng, hvori der lå mennesker. Postyr. Petroleumslamper tændtes. I sengen lå, som det skulle vise sig, en hollandsk marinesoldat, endnu med kraven på. Han havde to piger i sengen. Vi fik en snak. Hvordan jeg kom tilbage til *Patagonia*, husker jeg ikke.

Vi lå næsten fem uger i Bombay. Tiden blev lang. Nogle ville i biografen. Men overalt spillede man sødladne, indiske film der averteredes med unge elskende (alle med kastemærke) med tårevædede øjne. Indiske film er kvalmende sentimentale. En aften gik Peter Ringgaard og jeg gennem Bombay. Vi mødte en frugthandler. Jeg forlangte



Motorskibet Patagonia. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

for 1½ rupee bananer. Jeg fik et banantræ. Den distribuerede vi til det utal af tiggende børn som i indiske byer altid følger en med fremstrakte hænder. Fattigdommen var rystende. Måske en anelse værre end Karachi. Vi besøgte banegården. Gamle damplokomotiver fra kolonitiden. Vi fik også en spåmand om bord. En lille, vissen mand kun klædt i et lændeklæde. Jeg indvilgede i at lade mig spå. Det foregik ved, at jeg skulle rulle nogle kobberterninger i mine hænder, hvorefter han studerede resultatet. Betalingen skulle foreligge bagefter, en sjov ordning, da man næppe ville have betalt et stort honorar, skulle man blive spået en brat død! Så, kloget nok, spåede han mig et langt liv (jeg skulle blive 90) samt et utal af børn – den indiske ønskedrøm: hvem skulle ellers forsørge mig i min alderdom? Jeg besluttede imidlertid at bruge spåmanden til mine egne hensigter! Bageren om bord var fra Gadbjerg, en landsby sydøst for Give. Da vi kom fra samme egn, havde han fortalt mig meget om sig selv, sin familie og sine venner. Jeg lavede nu en aftale med spåmanden. Jeg fortalte ham alt om bagerens baggrund, hvorefter spåmanden skulle spå ham, naturligvis efter på mystisk vis at have fortalt ham om hans barndom, familie m.m. Som sagt, så gjort. Bageren blev spået. Han kom ud af restaurationsmessen hvid i ansigtet over resultatet. Jeg fortalte ham det senere i søen. Meget grin, men også en anelse bitterhed.

Vi forlod langt om længe det beskidte havnebassin og stak ned langs Indiens vest-

kyst. Af en eller anden grund var Colombo på det daværende Ceylon blevet slettet af udturen – måske fik vi ikke last dertil. Så næste destination var Madras på Indiens sydøstkyst.

Madras: en palmebræmme. Jeg husker to motormænd, der stod ved lønningen og kiggede på palmebræmmen. „Hvor langt tror du der er derind?“ spurgte den ene. „Hvad mener du?“ svarede den anden, „til det nærmeste horehus?“ I Madras så vi disse store flokke af hjemløse børn der tiggede i et væk. De indiske småbørn var kønne og fattige. 6-årige småpiger med spædbørn på armen. Store flokke af sovende småbørn på byens brede trapper. Vi gik op i en tagrestaurant – uden tag. Der var ikke mange gæster, faktisk kun en kvinde i en fornem sari af sølvbrokade og med et kastemærke i panden. Hun sad og lyttede til indisk musik fra jukeboksen. Da stykket var færdigt, puttede vi mønter i jukeboksen og satte et Beatles-nummer på. Beatles var på højden af deres popularitet, og de hørtes overalt i verden. Den fornemme dame henvendte sig til tjeneren. Vi fik en reprimande. Ingen europæisk musik. „Damen brød sig ikke om det“. Sådan. Jeg gik ud for at handle, og jeg besluttede at købe silkebrokade til min storesøster Bodil, der selv kunne sy. Jeg gik ind i én af de utallige butikker, der handlede med silke. Efter afsluttet handel (der blev naturligvis pruttet om prisen) kom den handlende med en lille flad pakke pakket ind i sølvpapir. Den var på størrelse med et stykke pålægschokolade. „For you, Sir. You take!“

Jeg troede naturligvis, det var noget spiseligt, og efter at vi var kommet ud på gaden, tog jeg en bid af den brune plade. Det smagte forfærdeligt, men jeg fik det ned. Skik følge eller land fly. Derefter en gyselig mavepine. Jeg råbte på en rickshaw (disse blev dengang stadig trukket af en kuli). Tilbage til skibet. En forfærdelig nat med en gyselig mavepine og underlige vrangforestillinger. Jeg havde spist hash! Det var vist i Madras, at motormand Svend fik fat i „grinecigaretter“. Vi røg dem til søs. Det var joints. Vi grinede og grinede. Grinet ville ingen ende tage.

Så kom Calcutta. Gamle Calcutta. Oh, du gyselige gamle, rystende by. Dine slumkvarterer, dine bazarer, dine paladser fra kolonitiden. Jeg skulle koge vand til at vaske undertøj, eller rettere: i kabyssen var der en container med evigt kogende vand. Jeg fyldte en spand og gik ind mod mit baderum. Så snublede jeg over dørtrinnet og faldt i det kogende vand. Jeg skoldede mig. Det gjorde avs. Op til overstyrmanden der var skibets „læge“. Jeg råbte en del. „Du har vist en lav smertetærskel, Mess“, var reaktionen på mine brøl. Forbinding. Salve. En dag i køjen, hvor de andre drenge gjorde mit arbejde, så op og humpe rundt. De indiske havnearbejdere var lamslåede. Derude betød liv og død intet, men man frygtede smerte.

Et utroligt beskidt havnebassin, som en havnearbejder måtte svømme rundt i for at binde trosserne fast. En forfærdelig by. Bombay og Madras var slemme. Men Calcutta. Vi var efterhånden, selv os drenge, begyndt at blive mere om bord, også om aftenen, i indiske havne. Den samme forfærdende elendighed overalt. Jeg husker den sidste aften, da vi gik i bazaren. På vejen hjem skulle vi igennem et slumkvarter. Jeg havde vel

en 14-15 rupees tilbage i indiske penge. Og næste morgen var vi „bound for Rangoon“, som der står i sangen. Jeg besluttede at give dem alle til den mest værdigt trængende tigger, jeg så. Hun stod på et gadehjørne. Nøgen overkrop og en baby på hver arm. I munden havde hun en kobberskål til mønter. Jeg lagde alle mine penge, sedler og det hele, i kobberskålen. I chok over kæmpebeløbet droppede hun begge spædbørnene på fortovet og forsvandt ned ad en sidegade. Der stod vi med to skrigende børn. Hvad skulle vi gøre? Så vi ventede. Der gik nogen tid, så kom hun snigende. Hun greb børnene og forsvandt. Hun havde vel gemt pengene et sted. Farvel Calcutta!!

Næste destination var Chalna, der, så vidt jeg husker, ikke var opført på ruten som den blev beskrevet i København. Chalna lå i Østpakistan et par dages sejlads oppe ad Brahmaputra-floden, der løb parallelt med Ganges og havde et mægtigt delta. Vi vågnede en morgen oppe i deltaet. Vi var omgivet af jungle på alle sider. Østens floder var ikke som Rhinen eller Donau, næ, de var brede og strømmen så langsom, at man næppe anede, at man var på en flod. Et fantastisk syn om morgenen, hvor en rødlig sol hævede sig over den vældige bengalske jungle.

Ved hver havn fik vi lods om bord. Man skulle synes, at en lods var i høj grad påkrævet for at navigere på denne flod. Men Orkan-Zacho sparkede lodsens ned fra broen i raseri. De var blevet uvenner. På et tidspunkt sagde kokken til mig: „Prøv lige at gå ned i fryserummet og se, hvad der hænger der!“ Jeg gik derned. Der hang en flået hund som lodsens havde købt og nu skulle have med hjem til aftensmad. Dens kæft var forvredet i en snerren, men den var uomtvisteligt død. Allerede her, kan man sige, begyndte „det rigtige Asien“, her mellem For- og Bagindien.

I Chalna skulle vi laste jute, en plante der i vesten brugtes til hampereb. Efter en halvanden dags sejlads på Brahmaputra nærmede vi os. Der var ingen by at se, men floden blev smallere. Vi ankrede op. Omkring skibet roede halvnøgne kvinder i kanoeer sammen med børn og spædbørn. Deres evindelige råb var: „Empty bottles, empty bottles!“ som de kunne sælge på markedet. Om bord vrimlede det med handlende. Til min overraskelse en handlende der falbød is: „Ice cream, ice cream. Strawberry and banana“. Man falbød også aber og fugle, utvivlsomt for nylig fanget i fælder i junglen. Nogle købte. Koksmaten købte en abeunge. Motormanden Svend en temmelig stor og, som det skulle vise sig, temmelig vild abe. Flere matroser købte aber. Én matros, kaldet „Bornholmeren“, købte en papegøje. Jeg købte to små fugle i bur, der ikke var kanarie-fugle, men en art tropiske sangfugle. I junglen var der tigre.

Vi så et fantastisk syn. Som var vi tilbage i kolonitiden. Et jagtselskab på en tømmerflåde. Under solsejl. Med kølige drinks. Og foran dem et par bengalske tigre strakt på flåden. De drev lige så stille forbi.

1. mester var som sædvanligt fuld og ville leje et gevær og gå på tigerjagt. Det hele var ved at komme i stand ved hjælp af de indfødte om bord. Han kom vist i land, og ryg-tet ville vide, at han nedlagde en papegøje. Vi lå ude på floden og lastede jute. I træerne på bredden sad der tykt med gribbe. Vi var i Junglebogens verden. De bengalske tigre

var menneskeædende og måtte vist, af den grund, stadig jages. De tog børn i landsbyerne. Det var Chalna. Vi lå der fire dage, så tilbagevejen til den Bengalske Havbugt. Vi var „bound for Rangoon“!!

„Den som Østen først har kaldt på ...“. Rangoon fortjener sit eget lille kapitel. Rangoon var Burma, og Burma var Fjernøsten. En total anden verden. Farvel Indien, alt hvad der var indisk. Farvel islam og hinduisme. Goddag buddhisme. Vi troede selvfølgelig, de ville være gule og skævhøjede. Hvorledes kan en digter der skrev i slutningen af sidste århundrede have så meget ret. „Åh, den vej til Mandalay, fuld af flyvefisk i leg“. I den Bengalske Bugt var der flyvefisk. Masser. Når disse store flokke kom svirrende ud af en bølge, og vi fik søerne ind fra siden, landede de på dækket i store mængder. Vi stegte et par stykker, og de smagte fortræffeligt. Én fløj ind gennem kokkens åbne køje, mens han sov middagssøvn og landede i hans køje. Disse dage i den Bengalske Bugt. En svag varmedis. Passat. Koksmaten der sidder i døren til kabyssen og skræller kartofler. Byger af flyvefisk. Undertiden delfiner i bovvandet. Åh, den vej til Mandalay! Og aberne? De omkom på de underligste måder. De kendte ikke til teknologi, og det blev manges skæbne. Elektriske installationer. Koksmatens først: dette var en abeunge der var ganske tam. Den troede, koksmaten var dens mor. Den sov ved hans øre om natten, rullet sammen på hovedpuden. Nu var det således, at vi havde ventilationsvifter i alle lukaferne. Det var ren rutine at tænde sin vifte, når man kom ind i sit lukaf. Det gjorde koksmaten en dag i den Bengalske Bugt. Bang! Aben der havde taget ophold på viften, blev af centrifugalkraften slynget ind i det modsatte skot, død på stedet. Svends store, vilde abe? Den måtte overstyrmanden nedlægge med et gevær. Svend turde ikke gå ind i sit lukaf. Den raserede alt og angreb ham straks, han lukkede døren op. Matrosernes aber? Ja, en aften kom jeg ud på „poop'en“ Her sad matroserne ved et bord i det fri og spillede whist. En sad lænet op ad rælingen. Netop som en abeunge satte af fra én skulder for at lande på matrosens skulder, trumfer han. Dette bevirkede, at aben ramte fejl af skulderen og fortsatte ud over siden!! Tror I mig? Det er den rene, skære sandhed! „Bornholmerens“ papegøje? Det var det morsomste. Bornholmeren kom naturligvis fra solskinsøen, deraf navnet. En dag i den Bengalske Bugt kom han ud på dækket og sagde på uforfalsket bornholmsk: „Min papegøje er fløjen!“ Han pegede ud over det endeløse ocean: „Den røg den vej!“ Han havde glemt at lukke sit køje.

Det var ved middagstid, vi langsomt sejlede op ad den brede flod Irrawaddy der førte op til Rangoon. På begge sider velplejede rismarker. Vi var blevet fortalt om ”Den Gyldne Pagode“, Rangoons største seværdighed. Dens tårn var beklædt med bladguld. Et fantastisk syn. Det første glimt af Rangoon var pagodens tårn der ramtes af solen og skød som en fakkel mod himlen. Den østlige himmel var dækket af kulsorte skyer som varslede monsunregnen der satte ind umiddelbart over middag (hver dag). Havnen: ganske og aldeles forskellig fra indiske havne. Vi ankrede op på floden Irrawaddy. Rundt om os junkelignende både. Vi var i en anden verden. Vi var i Østen. I Rangoon lærte vi en del unge mennesker at kende. Disse var børn af militærfolk fra det engel-

ske kolonistyre. Deres fædre var engelske soldater („Kom igen, soldat fra England ...“), deres mødre var burmesiske kvinder. Den engelske hær sørgede godt for mødrene og børnene, men børnene var faderløse. De var kristne (anglikanere). De talte engelsk indbyrdes og burmesisk til deres tjenestefolk. De drev rundt i havneområdet for at møde europæere. Og vi var de eneste europæere i havnen på det tidspunkt.

Vi blev inviteret hjem. De boede i villaer i Rangoons udkant. Jeg husker en sådan aften hos min anglo-burmesiske ven Colin Sett. Vi blev placeret på puder langs væggene. Moderen klappede i hænderne og et par indisk udseende tjenestepiger kom ind. Jeg fik senere oplyst, at de tilhørte den indiske folkestamme „draviderne“ fra Nordburma. Der blev serveret cola og popcorn. Snakken gik. Vi blev inviteret til „garden-party“ af en sorthåret skønhed. Haven der stødte umiddelbart op til junglen, var oplyst af kulørte lamper. Der blev serveret en bowle. Jeg talte på et tidspunkt med datteren af huset, skønheden som havde inviteret os. Jeg gjorde hende opmærksom på, at man som europæer følte sig lidt utryg. Slang, gekkoer, skorpioner, alskens giftige insekter. Hun fortalte, at hendes far, (englænderen), havde bygget en sandkasse i et hjørne af den have, vi stod i. En dag hun sad og legede, var en tiger vandret tværs over græsplænen.

Vi blev inviteret til party i den amerikanske ambassade! Dans og cola. Jeg dansede med en sorthåret skønhed. Hun kiggede på mig og udbrød forbløffet: „Blue eyes!“ Det var Francis de Glanville som jeg skrev med en periode. Hun var da 17 og forelsket i Peter Ringgaard der gik rundt i Rangoon og kaldte sig „Pierre“ for at gøre sig interessant. Jeg har stadig et brev liggende fra hende. Heri beklager hun, at jeg må vaske mit eget tøj: „It really is a woman’s job“.

Jeg tog fri en dag i Rangoon. Der var tre fridage på hele turen, ellers var det arbejde hver dag. Jeg ville bese den gyldne pagode, eller Schwe Dagon-pagoden som var dens rigtige navn. Det var en brændende varm dag, da jeg stod i det sandede område foran den vældige pagode. Pagoden havde fire indgange, et til hvert verdenshjørne. Der gik en bred indre trappe op til en marmorbelagt platform. Før man steg op, satte man skoene og tog „Jesus-tøfler“ på, købt for en slik i Indien. På trapperne sad tiggere og krøblinge. Her, som i Indien, vrimlede det med vanskabte og krøblinge. Ham der sad på trappen, havde en syv-otte fingre på hver hånd. Man nåede så platformen, hvis marmor var brændende varmt. Jeg sprang rundt som en kakerlak på en kogeplade. Rundt langs pagodens yderside sad munke under skyggende tag, skaldede, klædt i safrangule kåber, og underviste i Hinayana, „Den lille vogn“ som buddhismen kaldtes i Indokina. I stedet for at konfirmeres skulle enhver ung buddhist i et halvt år være munk. Langs platformens (runde) inderside lå små separate templer beklædt med guld, fra hvis indre røgelse steg mod den blå tropehimmel. Det var et fantastisk syn, nærmest uvirkeligt. Først da monsunregnen kom lidt over middag, fik jeg dog den egentlige overraskelse. Marmoret på platformen skrånede let mod de fire udgange, så når troperegnet piskede ned, gjordes platformen ren. Vandet stod ned ad de fire brede trapper i kaskader. Naturen som rengøringskone.



Malerarbejde om bord på Panama i Bangkok i 1965. (Søren Tuxen)

Kun to steder i Rangoon kunne man få alkoholiske drikke. En smugkro, hvor man drak hjemmebrygget gin („Moonshine“ forkyndte etiketten) og luksushotellet Inya Lake Hotel. En aften (vi lå fire uger i Rangoon) ankom 2. maskinmester og jeg i en scootertaxa til hotellet. Vi trådte ind i den luksuøse foyer. Gulvtæpperne var flere centimeter tykke. Muzak vældede ud bag ægte malerier. En stor bar i hjørnet. Hvem så vi der. Den før omtalte matros Cykelsmeden. Der sad han i kedeldragt, med et stykke tvist stikkende ud af højre lomme, møgbeskidt, og kostede rundt med den burmesiske bartender. Han var jo HVID. Måske havde han blå øjne! Hvad betød det så, at han var klædt på som et svin? Intet.

Jeg undersøgte Rangoon sammen med Colin Sett, som jeg senere korresponderede med en årrække. Jeg husker, at han i et af de sidste breve skrev, at han var inde ved militæret. Han var blevet forflyttet til Mandalay. De frøs. Der var koldt. Kun 38-40 grader. Ikke som det varme Rangoon!

Så var det farvel Rangoon. Farvel til alle venner, kvindelige som mandlige. Mange stod på kajen, da vi kastede trosserne („Klar for og agter“). Der var tårer i mange øjne. Ikke mindst i mine. Dette var mit første besøg i „det rigtige Østen“. Det skulle ikke

blive det sidste. Det svor jeg, da vi forlod Rangoon (over for mig selv). Det lykkedes mig ikke at komme til at sidde „kind mod kind“ med en Burmapige og se ud over den „sjipsjapvåde havn“.

Igen Indien og så Europa

På hjemvejen var der Colombo på Ceylon. Hvor mange dages sejlads? Syv-otte stykker vel. Disse dage til søs. Mandskabet. Vittighederne. Talløse sømandshistorier fra hele verden, fra Rio til Yokohama. Delfiner i bovandet. Sommetider hajfinner. Disse dage gled ud i ét.

Colombo var en tordnende fiasko. Vi var i det „indiske livsrum“. Det var flot at se brændingen fra det Indiske Ocean ramme molerne i Colombo. Men selve Colombo! Som Bombay. Jeg fik tilbudt opaler, men sagde nej (hvilket jeg måske ikke skulle have gjort). Jeg fik tilbudt „a girl“ af en alfons om bord. Da jeg sagde nej, spurgte han: „You want a boy scout?“ Nej tak. Så vi gik i biografen. For en gangs skyld ikke en sentimental film, men „Zwei Männer im Schnee“ med Jean-Paul Belmondo. Der var aircondition i biografen, og vi oplevede for første gang i måneder temperaturer under 30 grader. Underlig fornemmelse at se sne på filmværret.

I Colombo lå en Skou-båd. Vi mødte messedrengene oppe i byen. Mens vi var en 17-19 år, var et par af dem 26 og 27. Én havde fuldskæg. De var påmønstret båden under den kontrakt, at de kun kunne afmønstre i europæisk havn. Og skibet havde ikke været i Europa i årevis. Vi blev inviteret om bord. De sejlede i trampfart i Østen, og de havde piger med om bord. Filippinske piger, thai-piger, et par hvide australske piger. De havde kronede dage. De fik lønnen udbetalt i dollars, ikke som os i lokale valutaer. De havde spændt en presenning ud over 5. luge og fyldt den med ferskvand. Men de savnede mor og familien!

Så videre til Aden, det Røde Hav, Suez, Genua. I Genua lykkedes det mig at få regulære bank af hovmesteren. Jeg havde på de store have anlagt den vane at smide beskidte tallerkner fra restaurationsmessen ud gennem køjet. Jeg gad ikke vaske dem op. Når hovmesteren så spurgte, hvorfor jeg så tit skulle have nye tallerkner, plejede jeg at svare: „De blev knust i høj sø!“ Den godtog han altid. Men i Genua gik det galt. Tidligt om morgenen var jeg så søvnig, at jeg ikke havde opdaget, at skibet havde lagt til kaj om natten. Om morgenen tog jeg rutinemæssigt en bunke tallerkner og kylede dem ud gennem køjet. Der lød et helvedes brag. Tallerknerne var landet på kajen. Det blev opdaget. Så vankede der.

Jeg afmønstrede i Århus. Ringede hjem fra banegården. Toget hjem. De stod på Give station og tog imod mig. Hjem til Fruelund. Det var en stor begivenhed. Det var først i december. Vi sad oppe i havestuen, og jeg fortalte og fortalte. Og jeg talte københavnsk. Mandskabet på *Patagonia* var i hovedsagen københavnere. Jeg havde vel ting



Motorskibet Pasadena fotograferet i Århus. (Kristian Kielsholm Madsen)

med hjem. I hvert fald silkebrokade til min søster. Et indisk tempel i en stor glasterning. En ibenholtelefant fra Suez.

Jeg var hjemme. Alt var ved det gamle. Det var det forbavsende som altid skete, når man vendte hjem: alt var ved det gamle. Man var fuld af indtryk, Østens farver, oceanernes skum, delfinerne i bovandet stod på ens nethinde. Men derhjemme var alt uforandret. Men denne stilstand kunne ikke vare ved. Jeg måtte af sted igen. På det tidspunkt kunne en sømand praktisk talt selv bestemme, hvor han ville hen. Hvordan jeg fik navnet „Dublin“ ind i hovedet, ved jeg ikke. Var det navnets musik? Dublin. Nu vidste jeg, at ØK's skibe der sejlede til USA på hjemvejen var inde omkring Dublin. Så jeg ringede til forhyringskontoret og sagde, jeg var parat, så snart et skib skulle til USA.

Pasadena

Jeg skulle på mønstre omkring midten af januar i Frihavnen. Skibet havde været i dok og lå næsten uden besætning. Efter kort tid var vi fuldtallige. Mange var gengangere. Mange havde kærester på ruten, idet skibet længe havde sejlet denne tur til USA's vestkyst. Igen måtte jeg erfare: målet sætter rejsen, definerer de mennesker der tager rej-



Patagonia i Panamakanalen. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg)

sen. Mandskabet var helt anderledes end på *Patagonia*. Der var faktisk en anelse snobberi og overklasse over foretagendet. Hovmesteren var en lille, venlig, visse mand og stewardessen der skulle opvarte de 12 passagerer, hed Ella, uundgåeligt kaldet „Sexuella“. Ruten var, hvis jeg husker ret: København, Hull, St. Thomas, St. Croix, Panama, Los Angeles, San Francisco, Portland, Seattle, Vancouver og stort set samme vej tilbage. Jeg blev igen mesterkammerdreng. Intet nyt i det.

Vi stod til søs i en brølende vinterstorm. På vejen mod Hull blev jeg fuld. Vi havde bragt snaps med (vi var stadig mindreårige). Skibet væltede rundt i Nordsøen, og jeg kastede op. Var det fuldskab eller søsyge? Sikkert en blanding. Men jeg havde ikke været søsyg på Indien-turen.

Første gang i England. Meterhøj sne i Hull. Istapperne hang ned over dækkets sidegange. Første engelske pub. Et dansested. Koksmaten i retten for slagsmål. Ellers ikke meget om Hull.

Vi skulle gå direkte fra Hull til St. Thomas. Skyerne blev mere og mere spredte. Og et par dage før ankomsten til St. Thomas sad vi på 4. luge og spillede kort med bar overkrop. Det var en menneskelig måde at rejse på. To timer efter ankomsten konsta-

terede jeg negrenes situation i Amerika. Jeg stod på dækket (strålende sol) og løftede en gulvklud i skulderhøjde. En neger på kajen dukkede sig. Han mente åbenbart, den var bestemt for ham.

St. Thomas var en toldfri ø. Man kunne få en flaske whisky eller vodka i supermarkedet for 1½ dollar. Vi drenge udtænkte nu en plan: vi ville købe masser af sprut på det toldfri St. Thomas og sælge det på det dyre, amerikanske fastland. Som sagt så gjort. Da vi sejlede fra St. Thomas mod St. Croix, var skabene i vores lukafer fyldt med sprut. På St. Croix gik vi tur på stranden om eftermiddagen. En tropisk ø. Hvidt sand. Ne-jende palmer. Dejligt. Skoleskibet havde fulgt os til St. Croix. Turen gik til San Cristobal, en skrækelig by. Der var kun værtshuse og bordeller. Af og til hørtes skudsalver i gaderne. Latinamerikanske politibetjente med små overskæg, krydslagte patronbælter og vældige revolvere patruljerede.

Jeg husker en episode, der kunne have endt grueligt galt. Bageren og jeg stod på værtshuset „Olympia“ og nedsvælgede forskellige latinamerikanske drinks serveret af en nedringet indianerpige. Bageren blev godt fuld. Dørene var svingdøre som i cowboyfilm. Da vi gik ud, så vi en latinamerikansk panser stå med ryggen til. Den fulde bager greb hans revolver bagfra og satte den i ryggen på ham, idet han lallede: „Hænderne op eller bukserne ned!“ Politibetjenten snurrede rundt, og så var det bageren, der fik presset et revolverløb ind i maven. Betjenten må have konstateret bagerens tilstand, for han lod os gå.

Så gennem Panama-kanalens slusesystem til Stillehavet. Dernæst kurs mod Los Angeles langs Mexicos kystlinje. Vejret var godt. Havet dybblåt. Af og til flokke af hajer, hvis finner sås i små klynger. Man følte for at tage solbad. Vi var ikke inde i Los Angeles. I San Francisco tog jeg en fridag. Jeg vandrede op ad Market Street med de verdensberømte sporvogne, og jeg beså kineserkvarteret. Jeg var turist. Så kom Portland, der næsten lignede San Francisco, Seattle, der næsten lignede Portland og Vancouver, der næsten lignede Seattle.

I Vancouver var det stadig vinter (det var vel sidst i marts), og nu gik turen sydpå igen til sol og varme. Vi var ikke i selve Portland, men i den lille by Longview og lastede træ. Der var én hovedgade. Op og ned ad den kørte teenagere i åbne sportsvogne. Da vi var noget så usædvanligt som fodgængere, henvendte de sig til os. Hvor vi kom fra? „Danmark.“ „Hvilken stat er det?“ „Det er i Europa.“ „Hvor ligger Europa?“ Vi mistede tålmodigheden: „Kender I The Beatles?“ „Oh, you’re British!!“

Da vi igen nåede Panama-kanalen og lå og ventede på gennemsejling, besluttede en matros sig til, at han ville fiske hajer. Han fik et stykke blodig roastbeef af kokken og monterede det på en malerkrog som han igen gjorde fast til et stykke reb. En anden matros ville bade. Han troede ikke der var hajer. Han tog sig en svømmetur rundt om båden (skibet) og gik op til den fiskende matros for at tørre sig og grine af hans tossede forsøg på hajfiskeri. I samme øjeblik brast rebet med et smæld. Matrosen der havde badet, blegnede. Kun en haj på en 3-4 meter kunne have sprængt den line!



*Et par billeder, der viser passage af Panamakanalen med et skib fra S-klassen i 1960'erne.
(Søren Tuxen)*



Igen igennem Panama-kanalens slusesystem. Vi sprang over de Vestindiske Øer på hjemturen og det var direkte San Cristobal-Liverpool. En rejse på vel 13-14 døgn. Vejret forværredes, som vi gjorde vores langstrakte kryds over Atlanten. Midtvejs havde jeg en oplevelse der forbløffede mig. Vi blev mødt i Midtatlanten af *Pasadenas* søsterskib *Pretoria*, der var på vej ud på samme rute som os. Vi måtte vige for hinanden. Det må kaldes præcision. Vores skipper var „Skuffe-Laurids“, men vi så ham aldrig. Han holdt sig i ensom majestæt på broen, og fik færget sprut op af ungtjeneren.

Jeg havde i tropisk Amerika fået en hudsygdom der bestod i, at overhuden skallede af i små pletter. Nogle drillede mig med, at jeg havde lopper. Jeg blev opfordret til at gå under bruseren med et spejl i hånden. Lopperne ville så, når det varme vand skyllede ned over mig, i ren ubehag hoppe over på huden, der stod i spejlet!!

Liverpool: vi var nede der, hvor det hele startede for The Beatles: dansestedet The Cavern. Næsten bælgmørkt. Jerry & The Pacemakers spillede til dans. Det var vel før deres gennembrud med „Ferry 'cross the Mersey“.

Dublin. Mit senere hen så elskede Dublin! Vi kom ind en aprildag i 1965. Det var koldt. Vi kom fra troperne. Da jeg kom ned ad gangvejen, blev jeg mødt af to ca. 12-årige piger. I hvert fald den ene var rødhåret. De var yderst fattigt klædt. Faktisk var de begge iklædt en bomuldssæk, hvor der var skåret hul til armene. Et smil: „Do you have a fag, Sir?“ Disse var de første ord, jeg hørte med umiskendelig Dublin-accent.

Jeg oplevede ikke meget. Jeg troede O'Connell Street var Dublins hovedgade, og anede ikke, at der var en by på den anden side O'Connell Bridge. Vi blev venligt modtaget. Selvfølgelig som „vikings“. Den faldt altid.

Dublin-København direkte. Da vi rundede Skagen, var det helligdag i Danmark, vi kunne se et dannebrogssflag, og syv timer efter Kronborg til styrbord Københavns Frihavn.

Patagonia/Asmara

Turen til Amerika var en skuffelse. Det skal ingen hemmelighed være. Ingen slæber mig frivilligt til Amerika mere. Jeg var hjemme igen. Jeg fortalte selvfølgelig en del, men turen var ikke det eventyr som turen til Indien var. Jeg ville til Østen igen, koste hvad det ville.

Igen en opringning til Tordenskjoldsgade 24. Jo, minsandten. *M/S Patagonia* lå i Århus og manglede en restaurationsdreng. Destination: det fjerne Østen. Skipper: Orkan-Zacho. Jeg tog til Århus med min køjesæk. Der lå den „gamle gondol“. Hvem stod på brovingen, da jeg nærmede mig gangvejen: Orkan-Zacho, cigar og det hele. „Åh nej“, råbte han og tog sig til hovedet. Men jeg var forhyret.

Men sådan skulle det ikke være. En dag blev jeg kaldt op til overstyrmanden. „*M/S Asmara* ligger i København, og også den skal til Fjernøsten. De står og mangler en mes-



*Motorskibet Asmara blev bygget i Nakskov i 1961. Asmara sejlede for ØK frem til 1978.
(Kristian Kielsholm Madsen)*

semand“. Hyre: 800 kr. om måneden. Næsten det dobbelte af, hvad jeg var vant til at få. Og *Asmara* var en moderne båd. Den havde bagskibsbygning. Den skød 22 knob. Jeg fik mit eget lukaf. Jeg var kommet frem i verden.

Turen til Fjernøsten. Først gik turen til København, for så at sige „hente *Asmara*“. Vi skulle nemlig nogle dage til Frederikshavn i tørdok. Ruten var, så vidt jeg husker: Kotka, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Genua, Suez, Aden, Singapore, Bangkok, Saigon, Kobe, Yokohama, Otaru, Nagoya, Hongkong og derfra direkte til Hamburg.

Dette skib var af en anden type end de to foregående. Det var langt mere luksuøst indrettet. Der var aircondition i alle lukafer og messer. Apparaterne der pustede kold luft ud kunne i koldt klima fungere som radiatorer. Og jeg var rykket et trin op på „den sociale rangstige“. Der kom drenge om bord, der aldrig havde sat deres ben på andet end Storebæltsfærgerne. Selv for skibets bager, den herlige fyr Henry Dissing fra Nykøbing Mors, var det første tur.

Vi sejlede en aften fra Frederikshavn med kurs mod Kotka, der lå på nordsiden af den bugt der fra den Botniske Bugt førte til Leningrad, som det hed dengang. Det var sommer i Skandinavien, og det var lyse aftener. Og de blev lysere, som det gik mod nord. Vi skulle laste træ i Kotka. En dag i mandskabsmessen fik jeg øje på en mand

der grangivelig lignede en lokal bums. Karseklippet hår, alkoholsvømmende øjne. Jeg beordrede ham bort fra skibet. „Jeg er forhyret her“, var svaret med svensk accent fra manden, der åbenbart var finne. Sådan lærte jeg „Finland“ at kende. Det blev vores navn til ham.

Rejsen til Hamburg var begivenhedsløs. Den største begivenhed for mig, bortset fra at være steget i graderne, var at jeg var blevet 18. Jeg havde nu ret til 30 øl, en flaske sprut og 200 cigaretter om dagen. En flaske Walker 8 kroner. 200 cigaretter 10 kroner. 70 øre pr. øl. Det var gyldne tider. Vi kom til Hamburg. Det skulle fejres, at jeg nu havde adgang til spiritus. Jeg købte en flaske Gordon dry Gin og en flaske Martini. Det var ungtjenerens og min idé, at vi skulle have en spids, før vi gik i Sankt Pauli. Jeg gik op til ungtjeneren, og vi gik i gang. Han havde sin egen flaske. Før jeg så mig om, var ginflasken trekvart tom, martiniflasken ligeledes. Vi måtte af sted. Næppe var jeg nedenfor gangvejen, før verden forsvandt. Jeg gik ud som et lys. Man fik mig slæbt op i mit lukaf. Jeg var dybt bevidstløs. Men i min bevidstløse tilstand holdt jeg en tale, i hvilken min far blev nævnt, det fik jeg at vide senere. Jeg blev kørt på hospitalet og vågnede 36 timer senere. Jeg undersøgte mig selv, men kunne ikke finde noget brækket ben eller andet. Jeg vidste ikke, hvor jeg var. Jeg havde kun én sko med. En tysk læge informerede mig nu om min skæbne. Jeg gennemvandrede det halve Hamburg i én sko, på den anden fod en sok. Så var det slut med adgangen til spiritus for Børge Fruelund!! „Høkeren“ forbød mig det. Men det betød intet. Jeg kunne frit få af vennerne. Så jeg tog det roligt.

I Genua havde Finland meldt sig syg. Han opdagede to ting: under kontrakten kunne han kun fyres i europæisk havn. For det andet: som syg havde han ret til samme kvantum sprut, som hvis han havde været rask. Finland havde besluttet at gøre rejsen til en lysttur. Sømændenes Forbund var overordentlig stærkt i de dage, og ingen overskred reglerne. Havde Finland ikke fået lov til at få sin alkohol, var matroserne vel gået i strejke. Det samme med maden. Om aftenen spiste man koldt. Men der SKULLE være syv slags pålæg. At kun tre slags blev spist er en anden sag. Matroserne talte nøje efter hver aften.

Finland startede sin dag med en kasse øl på 30 stk. Han placerede sig ved et bord i mandskabsmessen og satte sig til at balle øl ved ca. 9-tiden. Ved middagstid var han temmelig fuld, og det var svundet dramatisk i kassen. Når den ved halvtø-tiden var tom, gik han over til sin flaske pernod, hans foretrukne drink. Så når matroserne om aftenen kontrollerede, om der nu også var syv slags pålæg, sad han og lallede på sin stol. Og ikke nok med det: Finland var ekshibitionist, når han blev fuld. Han strippede gradvist. Det skete, at han ved aftensmaden var totalt nøgen, når han sad og lallede. Til sidst lagde vi end ikke mærke til det!!

Vi passerede gennem Suez: De sædvanlige arabere. Vi så Kap de Gardafui ude til styrbord. Det er den yderste klippeformation på Afrikas Horn. Jeg havde ikke set den før. Med *Patagonia* var vi svinget til bagbord, da vi forlod Aden-bugten. Derefter kurs

stik øst, mod Sumatra og Malacca-strædet. Det her duede. Der var 10 dage til vi nåede Sumatras nordspids og svingede til styrbord ned mod Singapore. En af disse morgener i det Indiske Ocean løb vi ind i en „flok“ hvaler. Men ingen landkrabbe ved, hvad en hvalflok er. Der var hvaler så langt øjet rakte, horisonten rundt. Nogle var så nær skibet, at vi kunne se deres spout. Et fantastisk, overjordisk syn.

På den tiende morgen kunne jeg regne ud, at der snart måtte være land i sigte. Jeg gik direkte fra køjen ud på dækket. Et fantastisk syn mødte mig. Ret forud for skibet i sejlretningen skød nogle kæmpemæssige, jungleklædte bjergformationer lodret op af havet til måske en 1.100 meters højde. De øverste spidser af de jungleklædte bjerge var belyst af den tidlige morgensol fra øst. Det var et fantastisk syn som det var svært at løsrive sig fra. Langt ude til styrbord sås en lav kystlinje der måtte være Sumatras nordlige spids. Hvad gemte sig derude? Alle historier om „Østens mystik“ som jeg kendte, dukkede op i erindringen. Jeg glemmer aldrig denne morgen. Synet står brændt ind i min erindring. Det dybblå hav, de vældige, dybgrønne, jungleklædte bjergformationer. Østen!

Efter fire dage gennem Malacca-strædet nærmede vi os Singapore. Til bagbord Malaysias lave, jungleklædte kyst. Omsider ankom vi. Singapore annoncerede ikke dengang sin tilsynekomst med skyskrabere som i dag. Det var nærmest en „shanty town“. Bortset fra kolonitidens bygninger, Chinatown og naturligvis det verdensberømte „Raffles Hotel“, hvor Somersets Maugham boede, var det en lav by med bliktage, som reflekterede solen. Vi ankom ved middagstid. Dagens dont skulle gøres. Alle afventede aftenen. Vi havde været i søen siden Genua. Vi skulle i land. Hvorledes ville „Den Gamle“ (bageren) gøre sin entré i Singapore? Han påstod jo, at „hans kvinder“ så frem til hans ankomst, at de lokale indbyggere ville flygte ind i opgangene ved synet af „Manden med Barberbladet“!! Kokken og jeg ventede spændt. Og hvad skete der, da den tropiske aften faldt på? Ned steg Dissing ad gangvejen i en ulastelig hvid aftenhabit! Forbløffelse!! Han gik fra gangvejen til hjørnet af pakhuset. „Rickshaw“, råbte han. Og der kom en rickshaw, ganske vist en cykelrickshaw, ikke som de mandstrukne jeg kendte fra Indien. Dissing satte sig op. Frem af habitens brystlomme trak han en stor cigar! Han bed enden af, spyttede den ud og tændte cigaren. „Drive“ lød det. Og manden var væk!

Singapore. Ikke meget ved den by. En cykelrickshaw trak mig til Raffles Hotel, byens pyrd. Senere var der en natklub. Senere igen vist en (lidt for ung) pige i Chinatown. Ikke noget at råbe hurra for. Ikke den højromantiske sømandsby, Østens trafikknudepunkt, man var blevet forledt til at tro. En skuffelse.

Efter få dage gik det nordpå. Mod Bangkok. De historier man som sømand havde hørt om Bangkok. Piger der kom roende ud til båden og klatrede op på „kussejedere“. Oceaner af piger. Jeg var temmelig reserveret overfor de historier. En sømand havde i Indien fortalt mig, at Madras var „alletiders plads“ ... Singapore var blevet rost i høje toner. Nej, jeg ville tage det roligt. Vi forlod Singapore om aftenen. Knap havde slæbebådene trukket os fri, og vi var i rum sø, før en vis spænding meldte sig på *Asmara*. Jeg



Der købes mad fra sampanbåde i Bangkok. (Søren Tuxen)

gik bagud på poop'en. Her fandt jeg tre matroser klædt i sarong. Jeg spurgte, hvorfor de havde taget sarong på. Svaret lød: „Vi skal til Bangkok. Det er lettere at løfte en sarong end at trække bukserne ned“ ... Men jeg var stadig skeptisk. Fjerde morgen gik vi ind i thailandsk territorialfarvand. Det første tegn var en sværm af mellemstore fiskerbåde med et øje malet på forstavnen, som undertiden Odysseus' skib tegnes i græsk vasemaleri. Men Bangkok lå et pænt stykke oppe ad floden, og der skulle først være højvande, så man kunne sejle over „barren“. Vi ventede. Jeg skulle forberede middagsmaden for officererne og vaske op (vi havde opvaskemaskiner, ukendt på de to forrige skibe). Så jeg havde god tid. Efter opvasken gik jeg ned i mit lukaf og lagde mig på min sofa. Trods aircondition var det hedt. Før jeg var gået ned at sove, havde jeg skimtet et glimt fra „Morgenrødens Pagode“ foran til bagbord.

Der var en let banken på døren. Jeg vågnede af den dybe søvn, man hyppigt falder hen i i tropisk varme. ”Kom ind!” Der stod hun så! En thai-pige! Bare fødder, en spraglet sarong, et lille stykke brun mave, en lille, sort top. Langt, letkrøllet, knaldsort hår der faldt ned på hendes brune skuldre. Et overmåde kønt ansigt med mandelformede øjne og kridhvide tænder. „Do you want to make love?“ Disse var ordene. Velkommen til Bangkok. Jeg sad på min sofa, stum af forbløffelse. Så kom det op i mig: „Hvorfor vandrer denne skønhed lige ind på mit lukaf? Er der nogle om bord som er endnu køn-



Thaipiger klatrer om bord på ØK-skib i Bangkok. (Søren Tuxen)

neren?" I hvert fald gennemskuede thai-pige min tøyen: „Do you wanna make a try? For free?“ Så var jeg solgt. Vi søfolk kaldte den slags for „sympati“.

Jeg var fortabt. Jeg blev informeret om, at „horemutter“ snart ville komme forbi, og at jeg så kunne betale for at have pigen under hele vores ophold i Bangkok. Efter en del latter blev et lille stykke pap stukket ind af min halvåbne dør. På pappet stod prisen angivet i thai-penge. Jeg regnede det hurtigt ud til at være ca. 30 danske kroner. Jeg slog til, naturligvis. Pigen bar navnet Kaoe Jantramart. Hun bragte sin spiseskål om bord og sad på gulvet i mit lukaf i hugstilling og spiste.

Hvordan gik dagene? Der var jo den verdensberømte Mosquito Bar i havneområdet. Der var et dansested, Golden Gate. Vi var i hvert fald uafbrudt i hinandens selskab. Jeg lyttede til hendes latter og pidgin-engelsk. Hun kunne ikke sige „I“, men indledte hver sætning med „me“ („Me have a drink“, osv.). Vi drak på Mosquito Bar. Vi dansede på Golden Gate. Vi elskede. Vi lo. Sådan gik dagene. Kaoe boede i en hytte ude i „sumpen“, et sumpområde nær havnen. Henover selve sumpen lå brædder som man vandrede på mellem hytterne. Det var ikke ufarligt. Der var slanger og kviksand. Og vi var ikke altid ædru. Flere søfolk var skvattet i.

Kaoe havde et fotoalbum, hvor hun viste mig billeder af hende fotograferet sammen med en lang række andre mænd. Var det for at gøre mig jaloux? Næppe. Det var en slags naiv stolthed.

Jeg husker den sidste morgen. Vi havde tilbragt natten nede i sumpen (jeg kom aldrig ind til selve Bangkok – skidt være med pagoderne!), vi gik hånd i hånd tilbage til

skibet. En hane krydsede vor vej. Jeg har stadig hendes lille spiseskål. Også der er billedet af en hane. Hanen er opstandelsens symbol.

Vi tog afsked i silende regnvej. Stod hun på kajen? Sikkert. Vi havde selvfølgelig lovet hinanden „evig troskab“ – sjælelig troskab, naturligvis, det andet var naturligvis umuligt. Jeg husker regnen omkring middag, da vi sejlede ned ad Menam mod Siambugten. Badende børn i regnen ved pælehytterne langs flodbredden.

Det var først da vi var i søen, historierne begyndte at svirre. I Bangkok havde hver sømand sin pige, og vi havde, hvad der lignede et „privatliv“. Nu var vi tilbage ved det gamle. Vi var trætte. Mange havde været på „ferietabletter“ der kunne købes på gaden i Bangkok. Vi havde drukket tæt. Finland var blevet agterudsejlet. Han var ikke dukket op ved afgang. Jeg stod om aftenen, dybt udmattet, ved lønningen og kiggede melankolsk ud over Siambugten. Ville jeg se Kaoe igen? Mange tanker svirrede gennem mit hoved. En messedreng stod ved siden af mig. Pludselig sagde han: „Sig mig, sejler vi ikke i cirkler?“ Vi tilkaldte en matros. Jo, skibet bevægede sig ikke fremad. Vi beskrev en stor cirkelbevægelse i Siambugten. Matrosen for op på broen. Matrosen ved roret var faldet i søvn og havde trukket roret ned mod højre. Alle sov. Udkiggen sov. Kaptajnen sov. Vi fik skibet rettet op og fortsatte kursen mod Saigon.

Krigszone. Der var 100% risikotillæg. Hvad med Finland? Vi savnede lidt den afklædte, lallende skikkelse i mandskabsmessen. Hvad skete der? Ingen havde set ham siden Bangkok. Så, en dag på det solbeskinnede hav, gik en matros og tjærede dækket foran midtskibsbygningen. Til sin overraskelse ser han et sort hoved dukke op i en af luftventilerne. Det var Finland. Han havde set, at vi lastede whisky i Bangkok. Han var fulgt med whiskyen ned i lasten. Han havde været konstant fuld en uges tid, men nu var han blevet sulten, derfor kom han op.

Saigon. Der var krig. Igen sejlede vi op i et mægtigt floddelta, der mindede mig lidt om Brahmaputra-deltaet bortset fra, at træerne var højere. Og der var en anden væsentlig forskel. Tunge napalmskyer væltede op mod den blå tropehimmel. Amerikanerne bombede i deltaet. Der vrimlede med Vietcong. Som vi nærmede os Saigon der lå et pænt stykke op ad Mekong-floden, så vi, på baggrund af de tunge, sorte napalmskyer, et mægtigt skilt rage op over palmerne: „DRINK PEPSI COLA!“

Saigon var noget af en skuffelse. Der var sømandspiger, og de var billigt til fals. De piger der kunne have fået 25 dollars for et „skjortearme“ hos de amerikanske soldater, kunne vi søfolk få for en tube tandpasta eller et stykke Lux sæbe. Jeg husker en dag i havneområdet. Kokken, 2. mester og jeg sad i et havneværtshus. Hver af os havde en pige på skødet og en øl i hånden. Ind træder en amerikansk officer i fuld uniform. Han troede åbenbart, vi var amerikanske soldater i civil. Så kom det: „Who are those damned jinx?“ Amerikanerne kaldte de „skævøjede“ piger for „jinx“. Det skulle han aldrig have sagt. „Dræberen fra Frederiksberg“ slog en proper næve. Der lå yankee'en med en blodtud.

Næste havn var Kobe. Det var en længere sejlur, forbi Hongkong, gennem Taiwanstrædet. Men vi ankom. Dette var en anden historie. En moderne storby. Nede på kajen

holdt en lang række taxier. Det viste sig, at de kom fra hvert sit værtshus. Taxachaufførerne kom om bord med „kataloger“ over de „værtinder“ der serverede i de respektive værtshuse som havde sendt taxierne. Der var billeder af pigerne. Vi skulle blot sætte kryds ved én. Det japanske system, vel en udløber af geisha-systemet. Jeg satte et kryds.

Jeg vidste, at ØK's mest moderne skib, *Andorra*, lå i Kobe. Om bord var Peter Ringgaard fra Indien-turen. Også han var blevet „messeopvarter“. Vi skulle naturligvis mødes (vi havde skrevet breve og kort til hinanden). *Andorra* var på vej hjem, vi på vej ud. Også ØK-båden *Boma* lå i Kobe. Den var blevet opbragt til søforhør, da den havde sejlet en kinesisk junker ned i Taiwan-strædet. Vist en snes kinesiske fiskere var omkommet.

Om aftenen kom taxaen fra det værtshus, man havde „kontraheret“ sig at komme op på. Jeg kørte forbi *Andorra* og hentede Peter Ringgaard. Han tog mig nu med til et andet værtshus i Motomachi Street. Her havde han en pige. Hun så ikke værst ud, det må jeg indrømme Peter. Hun havde en storesøster der hed Midori. Nå, vi morede os med pigerne. På et tidspunkt var vi alle på åben gade. Peter havde så fået den idé, at jeg havde fået øje på hans pige. Og han var på vej hjem, hvilket åbnede muligheder for mig. Så i jalousi boksede han mig sådan en på kæben, at jeg gik omkuld på fortovet!! I hævn forlod jeg ham og gik hen på det værtshus, hvor jeg havde „forskrevet“ mig til en værtinde via taxichaufføren. Den hed vist Bella Bar. Her blev alle misforståelser bilagt, og jeg fik min værtinde.

Japan var, stort set, en skuffelse, som Amerika havde været det. Store byer, et utroligt menneskemylder. I Yokohama, Tokyos havneby, havde vi fra kabyssen udsigt til det mægtige Fujiyama. Dens snedækte kegle stod i køjet.

Nagoya. Endnu en moderne storby.

Så, endelig tilbage til civilisationen. Hongkong, som jeg forestillede mig ville være en anelse mere eksotisk end det moderne Japan. Jeg var nu begyndt at modtage breve fra Kaoe i Bangkok, og jeg skrev tilbage. Jeg var ikke længere interesseret i piger. Vi løb ind i Hongkong om morgenen i tropisk mørke. Det første jeg så var en Carlsberg-reklame. I Hongkong havde man „Søndagsskolen“, et flydende bordel. Jeg var ikke interesseret. Vi ankrede op ude i bugten, med Kowloon til bagbord og selve Hongkong til styrbord. Det var et flot og for de fleste i dag velkendt syn. Skyskrabere og blå bjerge. Kokken og koksmaten fik fri. Kinesiske kvinder kom om bord for at lave mad. De lavede chow-chow.

Opskrift:

Svits 2 løg (skåret i små tern) i rigeligt med stærk karry. Herefter skinkekød ned i gryden, det svitses, til det er hvidt. Herefter 3 eller 4 porrer skåret i ringe, samt 3 æbler skåret i tern. Der fyldes vand på, til grydens indhold er dækket. 3 eller 4 bouillonterninger (grøntsagsterninger). Et glas sød mango chutney. Retten simrer 1½ time. Serveres med løse ris. Velbekomme.

Flere søfolk gik om bord i „Søndagsskolen“. Jeg og et par matroser opsøgte de kuli-



Motorskibet Asmara. (Niels Krebs/arkiv Nautilus Forlag)

nariske glæder. Den flydende restaurant Tai-Pak lå i bydelen Aberdeen. Den bestod af to hjuldampere, som i gamle dage havde sejlet frem og tilbage mellem Kowloon og Hongkong. Her udpegede man sit måltid i LEVENDE form. Ville man have hajfinnesuppe, ja så udpegede man hajen der svømmede i et bassin osv. Opskrifterne var på kinesisk. Vi udpegede tilfældige retter. Den ene matros og jeg forlangte blot noget „vegetarisk“, da prisen (trods alt) stod der i Hongkong-dollars. Den sidste matros udpegede en tilfældig ret. Den var dyr. Tjeneren kom nu ind med en lille abekat. Vi skulle hilse på. Den lille abe holdt vores finger. Store brune, melankolske øjne. Var den all right? Den var all right! Op på et fad, frem med en kniv. Hovedet af. Værsgo'. Abehjerne. Matrosen der havde bestilt aben, blev bleg. Jeg tror, han mistede appetitten. Hold jer til chow-chow!!

Jeg blev snart træt af det engelsk/kinesiske Hongkong. „Den som Østen først har kaldt på ...“ Så jeg tog færgen til det frygtede Kowloon. Her, rygtedes det, gik alskens fordærvelse i svang, narkotika, spillebuler, bordeller osv. Der gik færgen over bugten uafbrudt. Jeg ankom, fandt et værtshus, og et par dage før vi skulle sejle direkte til Hamburg, drak jeg mig fuld i Kowloon sammen med en flok venlige, engelsk-talende kinesere. Jeg blev hønefuld. Jeg faldt i søvn i et kornlager. Jeg vågnede kl. 5 om morgenen. Bjergtoppene på Hongkong-siden rødmede svagt i daggryet. Jeg ville have en sampan over til Hongkong. Sampanens ejer sov. Jeg forsøgte at vække ham. Han sov.

Jeg kunne se *Asmara* for anker. Så slog det ned i mig: „Børge! Dette er frihed. Dette er ungdom. Så fri bliver du aldrig, før eller siden“. Og jeg svor, for anden gang i mit liv, at jeg ville til Østen igen, før jeg døde. Jeg har ikke været der siden.

Den lange tur hjem. Begivenhedsløs. Min længste tur i søen. Umiddelbart efter Hongkong røg vi ind i en tyfon. Vi „bankede pæle“ i tre dage, dvs. vi kom ingen vegne, skønt vi lå med fuld maskinkraft oppe mod søerne. Der var intet at lave om bord. De fleste var fulde. Jeg har aldrig frygtet, at vi skulle synke. Dette var et stort, moderne skib, og vi skrev 1965.

Vi passerede Singapore om aftenen. Vi kunne se lysene derinde. Deroppe, fire dage mod nord, var Kaoe. Men vi sejlede forbi. Direkte til Malacca-strædet, det Indiske Ocean, Aden (bunkre), det Røde Hav, Suez, Gibraltar, Biscayen, Hamburg ... Jeg var begyndt at spare op.

Vi var i Göteborg og Oslo. I Oslo lå Karl Johan øde hen. Vi gik til banegården. Her blev vi mødt af en yderst hemmelighedsfuld nordmand, klædt som en detektiv i amerikanske film: „Har I noget sprit?“ Jo tak, vi havde masser af sprit, men ikke til ham.

Hjemme. Jeg afmønstrede i København med 3.000 kr. på lommen. Det var en del penge i 1965. Nok til en enkeltbillet til Bangkok. Brevene fløj frem og tilbage. Finland var blevet sat af i Hamburg, første europæiske havn. Han kom om bord i København først i december. I t-shirt. „Hvor bor du?“ spurgte jeg, „Hotel Frisk Luft“, var svaret.

Og nu Henry Dissing, bageren. Han tog også med på næste tur (samme rute). Han døde i Saigon af kolera. Han havde drukket vand af én af de skylleskåle, man skyller fingre i, før man spiser i Østen. Han var fra Nykøbing Mors. Han døde 22 år gammel. Er begravet på kirkegården i Nykøbing Mors. Koksmaten døde også, af samme årsag. Han kom hjem i en urne. Jeg hørte det i radioen. Da *Asmara* kom hjem efter den tur, gik jeg om bord i Århus for at bringe mine kondolencer til kokken. „Det var jo forfærdeligt“, sagde jeg. „Åh, jeg kunne brække mig!“ sagde kokken. Det var én af hans og Dissings faste vendinger, når noget var ekstra DEJLIGT.

Farvel kok, farvel bager, farvel Finland. I var den herligste besætning.



Motorskibet Basra langs kaj i Århus. (Kristian Kielsholm Madsen)

Fra ØK-lærling til purser

Af Peer Nielsen

Basra 1975: Nul militær ... til søs i stedet

Nogle af mine suverænt bedste oplevelser var mine to rejser med M/S *Basra* til Indonesien, Sri Lanka og Indien og M/S *Simba* til Vest-Afrika i 1975 og 1976. Jeg var blevet kasseret som soldat, mens jeg var lærling i Kompagniet. Det var jo ikke så godt, og situationen blev betragtet med rynket pande af ledelsen. Jeg havde ganske vist højden til at komme i Livgarden, og det så man jo helst. Men så blev det bestemt (alting 'blev bestemt' i Kompagniet – af hvem blev man aldrig rigtig klog på), at jeg skulle ud som purser og bruge den tid, som jeg ville have brugt i militæret, til søs.

Så i august 1975 pakkede jeg og tog toget til Århus for at mønstre på *Basra*. Det var med en blanding af glad forventning og nervøs uvished, at jeg sad der. Det hjalp ikke på situationen, da et dansk par fra Australien jeg var i kupé med, fortalte mig, at jeg skulle passe på, for 'damerne i Indonesien bider'. Jeg fandt *Basra* liggende til kajs i Århus, men der var ikke nogen som havde hørt om mig, da jeg stillede på broen. Kaptajn



Motorskibet Basra. (Niels Krebs/arkiv Nautilus Forlag)

Thestrup-Schmidt forholdt sig meget skeptisk til mig, indtil papirarbejdet fra personaleinspektionen i frihavnen endelig fremkom næste dag. Men jeg blev da fint installeret i 3. styrmands kabinen i midterbygningen. Det var jo hovmesteren, som stod for det, og inden jeg gik en tur op i Århus om aftenen, lovede han, at køjetøj og alt ville være klar, når jeg kom tilbage. På det tidspunkt havde Gnisten og han lige taget hul på en flaske Gordon Gin og et par grape tonics.

Jeg gik i biffen og har siden glemt, hvad jeg så, men husker tydeligt, at jeg blev inviteret op hos en dame i en gade som råbte over til mig; "Ska' du me' op og hygge dig?" Lige pludselig så de bidende damer i Indonesien meget fortrøstende ud, for det kunne dårligt blive værre.

Om bord og lastning i Nordeuropa

Hovmesteren og Gnisten have fået kål på deres Gordon's Gin, da jeg kom tilbage, og vi fik en sludder og blev enige om, hvad jeg kunne hjælpe dem med. Det blev til blandt andet Crew Lists, da det krævede at være fingernem med en skrivemaskine. Var der noget vi fik lært som lærlinge i Kompagniet, så var det at skrive blindskrift!

Da klokken blev 5 den næste dag, blev jeg spurgt, om jeg kom? Kom? Ja, til 5-drinks sæ'følig! Nå ... Det blev den første af en meget lang række 5-drinks, som på mange måder blev højdepunktet på dagene. Jeg fik hurtigt lært de fleste officerer at kende, og en

gang imellem underholdt kokken med at spille med to suppeskeer over sit knæ. Rationen, som gik på omgang, var en flaske gin og en flaske whisky, en halv kasse sodavand til whiskyen og en halv kasse grape tonic til gin'en. Når sættet var tømt, var 5-driken ovre.

Bortset fra kaptajnens begyndende skepsis blev jeg meget vel modtaget af alle officererne, og rejsen igennem gav de mig mange små opgaver. Besætningen, derimod, troede givetvis at hovedkontoret havde sat mig om bord som en slags effektiviserings-ekspert, der skulle lave en rapport som bevis på, at besætningen kunne skæres ned. Intet var fjernere fra sandheden. Det tog dog en halv rejse at få vendt dette forhold om.

Den tidligere rejse havde været ret bemærkelsesværdig, da en højtank med palmeolie var sprunget læk og havde tømt sig selv ind i to-lugens underrum. Det var vist sket midt i det Indiske Ocean, og skibet måtte gå til Mauritius og senere Durban for at få pumpet olien ud og rensat det værste væk. Resultatet var, at vi fik et gæng om bord i Århus, som skulle rense op efter at det sidste skårede træ, godt indbættet i palmeolie, var blevet lossat i Århus. Og som prikken over i'et havde skibet haft, som det officielt hedder, 'en bundberøring' i det smalle løb mellem Tunø og Samsø. Kaptajn Hjalte Hjalteson havde ry for at altid sejle tæt på kysten og åbenbart nogle gange for tæt.

Efter Århus gik vi til Oslo og derefter til Bremerhaven, Hamburg, Amsterdam og Antwerpen, som var sidste havn på kontinentet. Skibet var propfyldt, og Lysgård-Jørgensen som var linechefen i Holbergsgade må have været glimrende tilfreds.

Vi havde endnu ikke fået besked om vi skulle syd om Afrika eller gennem Suez Kanalen, da den først lige var ved at blive åbnet efter Yom Kippur krigen i 1973. Men da telegrammet løb ind via Lyngby Radio om at vi skulle igennem kanalen, så blev det til Gibraltar om bagbord og gennem Middelhavet til Port Said.

Jeg var nu blevet helt dus med skibet og med mine opgaver, og Crew Lister fløj ud af skrivemaskinen plus alle andre nødvendige formularer for at kunne komme i havn. Port Said var dog noget andet. 'De handlende' væltede om bord med alt deres habengut, og det var ikke småting, man kunne købe. Der var kø uden for kaptajnens kontor med folk, som skulle have underskrifter på det ene og det andet. Tricket var jo at med kaptajnens underskrift og skibets stempel kunne den 'handlende' så stille hos Kompagniets agent og få betaling. Den var kaptajn Thestrup-Schmidt alt for dreven til at hoppe på. Så jeg blev sat til at checke alt, der skulle skrives under, og vi fik dem alle ekspederet inkluderende en gut, som insisterede på at have en affaldslægter langs siden. Der var sgu ikke nogen affaldslægter. Kaptajnen sagde: "purser, væk med ham" og jeg grinede da han fes afsted igen, uden stempel og underskrift vel at mærke!

Suez kanalen til Belawan

Den næste morgen kom lodsens om bord, og den sydgående konvoj blev samlet. Der var vel 10-15 skibe, som stod sydover mod Bitter Lake. Lodsens var yderst professionel, og



Handelsfolk ved Basras søsterskib Boma i Aden i 1966. (Søren Tuxen)

da frokosten blev serveret, sikrede han sig at der ikke var noget svinekød i. Når man kendte vores suppeskespillende kok, så burde lodsens nok have taget sin egen madpakke med. Han overlevede dog.

På begge bredder af kanalen så vi mange udbombede kampvogne og andet militærudstyr fra krigen, og det gik op for mig, at dette var meget mere end blot nogle nyheder i TV-Avisen. Da vi passerede Suez sent på eftermiddagen, var det tydeligt, at byen var mere eller mindre udbombet.

Hvis jeg ikke vidste før hvad det engelske udtryk POSH betød, så fik jeg fuld forståelse for det i Rødehavet. På skibene i kolonitiden uden airconditioning var det de dyre kahytter, som vendte mod øst, da det var den kølige side af skibet, derfor 'port out' og 'starboard home'. Det var møgvarmt, og det var så der, at besætningen inviterede officererne til grill party agter. Og det var min chance for at få myten om at jeg var effektiviseringsekspert manet i døren, så at sige. Bådsen var måske den officielle leder af dæksbesætningen, men det var Mogens, som var den uofficielle leder. Så jeg satte mig ned ved siden af Mogens med min store grillbøf. Jeg havde jo hørt, at der skulle bygges svømmebassin på dækket, og at jeg meget gerne ville hjælpe med, hvis der var noget jeg kunne gøre. Så et par dage senere bankede det på min dør, og det var dæksdrengen, som fortalte mig, at Mogens ville tale med mig ude på dækket. Så jeg



Svømmebassin rigget til om bord på Boma i 1977. (Søren Tuxen)

greb mine arbejdshandsker og fik tildelt det værste job, nemlig at flytte på noget gammelt dunnage, som skulle bruges til at bygge bassinet med. Jeg syntes, at afstivningen nok ikke var så god, når der kom mange tons vand i bassinet og Mogens var enig. Vi fik bassinet forstærket, og med i handelen fik jeg mit forhold til besætningen på ret fod. Der var ikke noget, vi ikke ville gøre for hinanden fra den dag.

Ude på 'det store brølende ocean' som andenstyrmanden plejede at sige, var der ikke så meget for en purser at gøre, så jeg kastede mig over navigationen. Jeg brugte meget tid på brovagt, og det var andenstyrmanden og overstyrmand B. Ø. Pedersen, som lærte mig at bruge en sekstant. B. Ø. Pedersen eller Bøppen, som han blev kaldt, var virkelig en ekspert. Det der med at bruge stopur (som jeg gjorde) når man gik fra brovingen til kortrummet var for amatører, og hans sigtelinjer i kortet gav et lige så godt resultat som et moderne GPS fix ville give i dag. Mine sigtelinjer krydsede dårligt nok hinanden, så jeg fik 'mit eget' kort et godt stykke væk fra det, der blev brugt til navigation. Jeg blev dog bedre og bedre, og jeg har stadig min observationsbog fra dengang stående i min reol.

På turen østover fra Socotra til 8 Degree Channel i Maldiverne blev det dog ikke til meget sekstantarbejde. Vi fik ikke et eneste fix og sejlede på dead reckoning hele vejen, så anduvningen af Minicoy Island var en relativ intens affære. Igen var det andenstyr-

manden, som var på vagt, og han var som altid i fuld kontrol til det punkt, at han tegnede Minicoy's position på radarskærmen og sagde: " Her skulle vi få et ekko om en halv times tid eller så no'et" . Det er vist ikke nødvendigt at fortælle, at dét fik vi! Plets kud.

Balawan nærmede sig som første havn i Indonesien, og talen begyndte om gamle bekendtskaber, som skulle opfriskes i 'Dollar City'. Det lød godt nok, som om damerne bed der!

Vi anduvede Belawan og droppede krogen, og næste morgen kom lodsens ombord og tog os ind. Det er en relativ let indsejling, men at komme ud af floden igen var noget andet. Hovmesteren havde sat de normale kartoner cigaretter frem til tolderne, og karantænemyndighederne og indklareringen af skibet gik rutinemæssigt. Vi sad i salonen umiddelbart over gangvejen i bagbords side. Jeg gik udenfor og så hele den menige besætning i meget storblomstrede skjorter klar til at gå i land, så snart jeg gav besked på at karantæneflaget kunne stryges. Søfolkene havde jo lastet op med mange tusinde Rupiah, som Kompagniets Owner Representative havde med. Stoffer Stål som han blev kaldt, havde bragt en hel attachétaske – Cavalet tror jeg – med Rupiah sedler, som vi havde 'bestilt' via telegram nogle dage tidligere.

Så jeg nølede noget med tolderne, og hele gænget på gangvejen vidste godt, at jeg gjorde fis med dem, så til sidst gav jeg ordre til at stryge karantæneflaget. Jeg har aldrig set en gangvej ryddet så hurtigt. Gutter med motorcykler var klar til at køre dem alle til Dollar City for at formodentlig 'genopfriske gamle bekendtskaber'.

Indonesien

Det længste jeg havde været væk hjemmefra var vist et par uger i England engang i realskolen. Dette her var anderledes, meget anderledes, men på en fantastisk måde. Skibet og besætningen, som jeg nu var blevet helt dus med, blev blandet op med disse fuldstændigt eksotiske omgivelser. Vi begyndte at losse skibet, og de lokale stevedores flåede lasten ud af skibet. Lastvogne på kajen, motorcykler, støv og masser af mennesker – ja, det hele skete.

Selv nåede jeg ikke til Dollar City, men der var et slags dansested for enden af vores kaj, hvor man kunne købe en Bintang øl (eller to) og danse med de tilstedeværende damer. Og danse var det eneste, der var tilladt i det etablissement. Men da lyset flere gange gik på grund af elektricitetssvigt, må jeg jo indrømme at de indonesiske damer måske alligevel ikke var særligt bidende – i hvert fald ikke på dansegulvet.

I Belawan fik vi et gæng ombord til at male og senere coate tanke med parafin til den latex som var booked på den kommende hjemgående rejse. De etablerede sig i nogle skure på dækket, som de hurtigt byggede af noget gammelt plywood og andet dunnage bl.a. fra vores svømmebassin.

Og så var vi på vej til Tanjong Priok, Jakartas havneby.



Førstestyrmand Søren Tuxens kone, Inger, tager solhøjden om bord på Basra i 1973. (Søren Tuxen)



Basra var et af de seks skibe i B-klassen. Skibene blev bygget hos B&W og i Nakskov i årene 1956-61. (Niels Krebs/arkiv Nautilus Forlag)

Stoffer Stål stod igen på kajen i Tanjong Priok med sin nu velkendte attachétasker fyldt med sedler. Efter Belawan var det blevet nødvendigt for mange at få pengene 'toppet op'. Her var det ikke Dollar Cty, men Jumbo Bar, som var den lokale attraktion – det må have været Jakartas svar på Mosquito bar i Bangkok.

Vi lå en uge i Tanjong Priok og lossede praktisk talt resten af skibet. Der var lidt tilbage her og der for Surabaya og Merak i Sunda strædet. Matros Hammer var suverænt det ældste besætningsmedlem, og det var klart, at han havde mange tusinde sømil på bagen. Og det var da også Hammer, som reddede dagen under losning af en svær tung kasse fra luge 3. Vi havde sammenkoblet de fire bomme for at øge løfteevnen, og da kassen hang lige over lugekarmen, var det Hammer, som gjorde styrmanden opmærksom på at den kordel, der var gået i en af wirerne, nok ikke var helt hensigtsmæssig. Det var blot et spørgsmål om tid, før kassen var faldet de mange meter ned i underrummet og havde knaldet hul i tanktoppen. Så vi fik lukket mellemdækket i en fart og

sat kassen ned, hvorefter der blev skiftet wire på spillet. Kassen blev losset med nogle timers forsinkelse.

Under opholdet tog Stoffer Stål, kaptajnen og hans kone og jeg rundt i Jakarta. I forhold til i dag var det en stor landsby, men fascinerende. Jeg husker, at den største bygning var Hotel Indonesia, hvor vi var til indonesisk show. Ligeledes havde tredje mester og jeg jo også bestilt lidt Rupiah sedler og var i byen en aften og endte på Hyatt hotel, og jeg fik så endelig bekræftet, at bidende indonesiske damer var en myte.

Basra og de andre 'B'-både var de første skibe i Kompagniet med maskinen agter. Der blev lavet meget sjov om det og om den ledende skibsingeniør og hans ingeniørkundskaaber. Jeg mener, han hed Bille og var omkommet i et Sterling Airways flystyrt ved Dubai i 1972. Når skibet var fuldt lastet, var det et godt søskib, men uden last var det ad H' til. Da vi afgik fra Tanjong Priok stak vi 20 fod agter og 0 fod for, så da vi stak næsen ud af bassinet, greb den kraftige vestlige tradewind os, den forreste slæbebåd mistede slæbetrossen, og vi sigtede lige mod den store bølgebryder, som beskytter havnen fra nord. Der blev slået fuld bak og Bøppen på bakken fik ordre til at droppe begge ankre. Skibet fortsatte, men stoppede i tide uden skade. Skaderne bestod af nogle ret optrævlede nerver og en hel del ekstra cigaretter, som kaptajnen fik røget på rekordtid.

Et alternativt perspektiv af denne hændelse fik jeg fra en af matroserne, som ærgrede sig over, at der ikke skete noget, for han kunne da godt have brugt nogle flere dage på Jumbo Bar ...

Efter Tanjong Priok stod det til lastning for det meste. Vi gik til Surabaya og lå på redan udenfor Semarang. Vi var i Merak på redan, med udsigt til Krakatoa, hvor vi losede det sidste, som var en del Siemens kabler og andet udstyr. Derefter gik turen til Kalimantan, hvor vi anduede floden umiddelbart syd for Pontianak. Pladsen oppe ad floden hed Telok Ayer, hvor vi skulle laste skåret træ. Maskinchefen, Mærsk-Pedersen, ville gerne efterse og rense en af turboladerne, og måtte love kaptajnen, at han også kunne samle den igen, for der var ingen hjælp at hente på det lokale savværk, hvis noget gik galt.

Efter Telok Ayer gik det til Sarawak i Øst-Malaysia for at laste mere skåret træ. Vi lå i floden med lægtare mellem et amerikansk Lykes Lines skib og et engelsk Blue Funnel skib. Kontrasten kunne ikke være større! Vi fattede rundt med motorbåden og besøgte begge skibe for at bytte film. Stella Lykes var stort, solidt, lyst, rent, super air-conditioneret skib uden en dråbe alkohol ombord. Kaptajnen var yderst venlig, og vi fik en god sludder om hvor vi alle var fra. Blue Funnel båden var gammel, mørk, varm og med en bar som sagde spar to – den lignede en engelsk pub i et lille stykke imperium til søs. Venligheden fra besætningerne på begge skibe var uovertruffen, men gamle Churchills ord om at det amerikanske og engelske folk er delt af et fælles sprog stod helt klart i forskellen mellem disse to skibe og deres besætninger.

Ud over motorbåden skulle vi jo også ud at ro og prøve nødsejlet. Jeg blev 'skipper' på båden med nødsejlet baseret på min baggrund som kapsejler i Danmark. Det gik



Styrmand Tuxens søn sætter kursen om bord på Boma i 1977. (Søren Tuxen)

rimeligt godt, og efter et besøg op i en lille biflod fyldt med mangrover og mudskippers var det med fuldt sejl tilbage til *Basra*. Men selv med godt trimmet storsejl var der var ikke nok vind til at gå imod strømmen, så *Basra* blev mindre og mindre. Igen havde Thestrup-Schmidt fingeren på pulsen, han havde fulgt os og fornuftigt besluttet at sende motorbåden efter os. Det var matros John, som stod ved roret og han grinede godt af, at vi var på spanden.

Så var det afsted til en plads i Banka Strædet, hvor Bergsøe havde et tinsmelteri på selve Banka-øen. Der kom lægter ud sammen med den eneste dansker på øen. Han var leder af smelteriet. Han kom til frokost hos kaptajnen, mens vi tog båden ind og kiggede lidt på landsbyen. Da vi kom tilbage, var både Bergsøe-manden og kaptajnen vældig i stødet, og han fik en bunke dansk mad og flere kasser øl og anden dansk proviant med tilbage.

Singapore var næste stop, og alt var vel, indtil indklaringsmyndighederne kom om bord på reden. Vores indonesiske gæng havde jo hverken pas eller papirer, så vi fik afslag på at komme til kaj. Der gik en mørk skygge over kaptajnens ansigt, da den melding sank ind. Fra min lærlingetid havde jeg været udsat for det singaporeanske bureaukrati og vidste, at jo mere dokumentation, des bedre. Så jeg foreslog kaptajnen hurtigst muligt at få hele gænget registreret, så jeg samlede dem alle i salonen på en lang række og satte deres boss ned ved siden af mig som tolk. Han var den eneste, som



Land i sigte set fra Basra i 1973. (Søren Tuxen)

talte en smule engelsk. Jeg fik hurtigt lavet en slags formular med plads til fingeraftryk, og med skrivemaskinen og karbonpapiret klar gik vi i gang. Første levende billede: Navn: sådan og sådan; fødselsdag: det var ikke altid lige til at huske, og fødselsåret måtte vi gætte os til flere gange. Purserens stempelpude kom i sving, og vi fik fingeraftryk fra alle. Det havde de dog.

Jeg kunne så komme tilbage til kaptajnen med en stak udfyldte formularer, hvor hele gængen nu var blevet registreret. Det virkede, og senere samme eftermiddag var vi langs kaj. Da tolderne gik fra borde, tog deres boss mig om skulderen og sagde: "vi ses i Bugi Street". Det var nok en af dem der bed!

Fra junglefloder til civilisation i Singapore var en brat, men behagelig overgang og ja, vi nåede til Bugi Street. Den gang sad man jo midt i selve gaden og spiste og fik et par Tiger øl, mens transvestitterne kom valsende forbi. Jeg fik dog ikke øje på vores tolder!

Belawan var vores sidste havn i Indonesien, hvor lastningen fortsatte. *Basra* havde to fryserum i luge fem, og de blev fyldt op med blandt andet frølår. Det må have været nogle store kraftkarle af frøer som kunne levere lår af den størrelse! To højtanke med palmeolie blev lastet og to tanke med latex blev ligeledes lastet samt mange hundrede tons palmekerner i sække.

Mogens havde fået raget en eller anden lungeinfektion til sig, som han døjede med i flere uger. Så agenten arrangerede et besøg hos lægen i Medan, som var en lille times



Basras søsterskib Busuanga. (Arkiv Nautilus Forlag)

kørsel fra Belawan. Mogens kom og spurgte, om jeg ikke ville tage med, da han syntes, at mit engelske var bedre end hans. Ikke noget problem, og vi tog afsted til lægen, hvor Mogens fik nogle piller, og så var han klar efter nogle få dage.

Ved afgangen havde vi lods om bord og slæbebåde standby, men ingen kahytsdreng. Han kom slentrende hen ad kajen en halv times tid efter afgangstidspunktet på gangvejen. Han blev sendt direkte til kaptajnen, og Gnisten og jeg, som stod i brovingen, blev beordret "gaa væk af vejen!" Kahytsdrengen fik så ellers en overhaling af kaptajnen, som kunne høres over det halve havneområde. Hvad den knægt har gjort i sit liv efter *Basra* ved jeg ikke, men agterudsejlet er han garanteret aldrig blevet.

Så tilbage på 'det store brølende ocean' på vej til Colombo, som var vores næstsidste lastehavn. Hvis Indonesien forekom at være primitiv, så var Colombo en mærkelig blanding af engelsk kolonial pragt og utrolig fattigdom. Havnen, som var vel anlagt, var stopfyldt med gamle skibe, og jeg husker tydeligt M/S *Hero*, som nok havde 50 mand siddende på stillinger over siden og banke rust. Slæbebådene var dampdrevne, og under deres arbejde lagde de røgslør over hele havnen. Te og andre eksotiske produkter blev lastet, og så var det afgang til Cochin på Malabar kysten i Indien.

Men hvis Colombo syntes fattigt, så var Cochin i al sin skønne natur helt utroligt fattigt - det værste jeg så på hele turen. Højdepunktet var en sightseeingtur med kap-

tajnen og hans kone, hvor vi bl.a. så et jødisk tempel - Cochin havde et lille mosaik trossamfund med en lang historie.

Retur mod Suez Kanalen og yderligere skærping af mine navigationskundskaber. Livet om bord var nu blevet total rutine, og der var ikke meget som kunne overraske - indtil skibet pludselig oplevede et 'black out'. Et stempel i en hjælpemotor var eksploderet i cylinderen. Jeg mener dog, at der var reservedele nok til at reparere motoren, og at den var tilbage i drift et par dage senere. Senere hørte jeg, at det var ganske normalt, at en hjælpemotor 'stak et ben ud af siden' en gang imellem.

Anduvningen af Suez foregik om natten, og der var utroligt trafikeret, men vi ankom uden problemer og droppede krogen. Næste morgen måtte vi igen aflevere vores logbog til myndighederne, så de bl.a. kunne checke at vi ikke havde været i Israel. Vi fik lodsens om bord og sejlede i den nordgående konvoj mod Bitter Lake. Alt forløb rutinemæssigt, og vi var tilbage for vestgående i Middelhavet den aften. Gibraltar om styrbord i morgentåge og nordover til Antwerpen.

På det tidspunkt havde Antwerpen de mest effektive havnearbejdere, man kan tænke sig, og i løbet af et par timer havde de skiftet noget last vi havde lastet i Cochin, så den reelle losning kunne begynde. Efter Antwerpen var det Amsterdam, hvor vi var i samme sluse som *Busuanga*, som på det tidspunkt var chartered ud til Hapag Lloyd og sejlede på Sydamerika. De to skibe brugte de samme walkie talkies, og på et tidspunkt var alle ret forvirrede omkring de kommandoer, som blev afgivet. Men hurtigt blev alle kommandoer sagt med skibets navn først, så bakken på *Busuanga* ikke tog en ordre til bakken på *Basra*!

Videre på Nordkontinentet og til Kalmar i Sverige, hvor vi lossede palmeolien fra Belawan og så tilbage til København. Vi havde jo flere hundrede tons palmekerner i sække, som skulle losses på sojakagefabrikken i Sydhavnen. Igen var skibet næsten tomt med meget lille dybgang for. Så en meget kold og blæsende december aften gik vi igennem Kronløbet, og med lods og slæbebåde for og agter gik vi sydover gennem Københavns Havn. Langebro gik vi fint igennem, men det blæste kraftigt ned langs H.C. Andersens Boulevard, og det tog lidt tid inden Knippelsbro åbnede. Vi drev langsomt over i højre side af løbet og var ret tæt på broen, da den endelig åbnede. Andenstyrmanden ved maskintelegrafan ville slå bak, men det var for sent. Lodsens beordrede halv frem for at få vand over roret, og vi gik igennem broen med de rejste bomme meget tæt på den vestlige broklap, og da vi var næsten igennem knaldede styrbords låring ind i hammeren på fundamentet til den vestre broklap, hvilket resulterede i et kraftigt stød i skibet. Lodsens og kaptajnen var fuldstændig professionelle og det eneste Thestrup-Schmidt sagde til mig var: "Det her er jo til at blive nervøs over!"

Så var min tur slut, og jeg afmønstrede næste dag og som en god ØK-mand stillede jeg direkte på kontoret i Holbergsgade i fuld habit for at aflægge rapport til kontorchef Lertoft. Han ønskede, at jeg skulle tage endnu en tur med *Basra*, men jeg fik ham overtal til at jeg tog et skib til Vestafrika i stedet, da jeg jo havde siddet i Vestafrika-linien



*Basra i søgang i 1973.
(Søren Tuxen)*

før og derfor kunne være til hjælp dér. Det blev vi så enige om og efter jul påmønstrede jeg M/S *Simba* den 31. december 1975 i Amsterdam.

Simba 1976

I Amsterdam blev vi afhentet af agenten i Schiphol lufthavn og kørt til havnen, hvor *Simba* lå til kajs. Der foregik ikke så meget om bord, da skibet sammen med mange andre skibe lå indeblæst. Der havde været en forfærdelig vinterstorm, og ingen af lodserne ville tage skibe ud gennem den lange kanal til Nordsøen. Men jeg blev atter engang godt installeret på 3. styrmands kabinen - og så blev klokken jo hurtigt fem - igen!



Simba blev bygget hos B&W i 1955 og sejlede for ØK frem til 1977. Simba var en af de tre S-både, der i slutningen af 60'erne fik indrettet lastrum 2 til containerbefordring. (Arkiv Nautilus Forlag)

Rutinen på *Simba* var ikke meget anderledes end på *Basra*, så jeg faldt hurtigt til og lærte de fleste af officererne at kende allerede samme dag. Og jeg er da glad for at fortælle, at flere bekendskaber fra den rejse har jeg stadig - som fx første styrmand Søren Søgård, som jeg senere arbejdede sammen med da jeg var stationeret i Singapore. Her var Søren port captain for ØK's transpacific service - eller 'transpanic' line, som den blev kaldt, men det er en helt anden historie!

Simba var jo kaptajn Buntzen's skib, og det vidste alle, selvom kaptajn J.P. Krøyer var afløser for ham mens skibet var på Nordkontinentet. Men de meget berømte kamme, som symboliserede kaptajn Buntzen's døtre og kone, hang da stadig på skottet i hans kontor. Skibet var gjort klar til at fejre det nye år, og høkeren og hans stab havde arbejdet hårdt på at få det hele på plads. Arne Jacobsen var hovmester og nok en af de dygtigste i Kompagniet. Dog var han afskåret fra at sejle på New Zealand, da han tidligere havde importeret pornografisk materiale og gik, som kan let forstås, under øgenavnet 'Porno Arne'.



Motorskibet Simba. (Kristian Kielsholm Madsen)

Jeg vil sent glemme den nytårsaften! Da vi nu var indeblæst, var der ordentlig gang i festlighederne, og John Nielsen har senere fortalt mig, at nogle af besætningen fik fyret en sejlgnarssbombe af i en havnekran, så den vist ikke fik det så godt. Højdepunktet var midnat, hvor alle officererne var samlet på broen og samtlige skibe i hele Amsterdam havn fyrede deres typhoon-horn af, mens med et meget stort fyrværkeri bragede løs over havnen. Det var nok under dække af den støj, at John og hans kumpaner fyrede deres sejlgnarssbombe af.

Nordkontinentet

Den 2. januar 1976 slap vi endelig ud af Amsterdam og droppede lodsen i stærk kuling og stod nordpå mod Hamborg, hvor losningen fortsatte, derefter til Århus og København. Skibet var nu for sydgående, og efter København var første lastehavn Moss i Oslofjorden. Det var januar og koldt, og en gåtur i byen blev man helt blåfrossen af. Vi lastede papir i ruller og 10-15 Volvo truckchassier, som blev stuvet på dækket. Videre til Hamborg, Amsterdam og Antwerpen. Lastmængden var stor, og vi måtte klø os godt i nakken for at få plads til det hele. I Antwerpen var der bogført flere tons løg i sække, som der ikke var plads til, så der blev kløet lidt ekstra i hovedbunden. Vi havde tidli-

gere lastet paletter med ens papkartoner på det øverste mellemdæk i luge tre, og der var nok halvanden meter fra toppen af disse paletter til underkanten af lugekarmen. Så overstyrmanden og jeg kiggede lidt på det hele og jeg foreslog, om vi ikke kunne stuve løgene oven på paletterne; de var nemlig til Dakar og paletterne til en senere havn. Antwerpen havde dengang verdens mest effektive havnearbejdere, så da overstyrmanden foreslog at stuve løgsækkene på den snævre plads på toppen af paletterne, sagde de ja. Det ville aldrig været gået i Danmark. Så jeg var lidt stolt af at den drevne overstyrmand havde lyttet til mig.

Den sidste lastehavn var Rouen, som ligger flere timers sejlads op ad Seinefloden mod Paris og var en traditionel udskibningshavn for de tidligere franske kolonier i Vestafrika. Pragtfuldt at sejle igennem det nordfranske landskab. Besætningen var nu komplet, og kaptajn Buntzen var kommet om bord igen i Amsterdam. Ligeledes var Kate Vitalis kommet om bord som gnist, og Søren Søgård var blevet udskiftet som førstestyrmand af Søren Thøgersen. I Rouen fyldte vi de sidste huller i lasten og på dækket. Citroenbiler og alt muligt andet kom om bord, og skibet var propfuldt. Troels Smith, som var liniechef i Holbergsgade, kunne glæde sig over endnu en profitabel rejse.

Så var det Ushant til bagbord, Biscayen, mellem de Kanariske øer til Dakar i Senegal.

Vestafrika

Når folk spørger mig i dag om jeg har været i Afrika, vil jeg helst sige nej, men det kan jeg jo ikke med god samvittighed sige, da jeg på denne rejse besøgte de fleste lande fra Senegal til Cameroun. Udviklingslande i langsom udvikling og, som vi ved nu, med en forfærdelig periode af generel tilbagegang, diktatorer og frygtelige borgerkrige forude. Dakar var dog et lyspunkt, og det stod klart, at de tidligere franske kolonier synes at være bedre organiserede end de tidligere engelske kolonier. Dakar var en relativ lille havn hvad lastmængde angik, så vi var der kun ca. 12 timer. Dog var det nok tid til at et par besætningsmedlemmer kunne komme i byen og få et skjorteærme, eller 'et ærme', som det blev forkortet til. Videre til Monrovia i Liberia for yderligere losning uden de store oplevelser, mens næste havn, Abidjan på Elfenbenskysten, på mange måder blev turens højdepunkt.

Kompagniets Vestafrikalinies interesser i Abidjan blev varetaget med jernhånd af Børge Fogh og Torben Hasselriis. Børge og Torben havde været i stand til at opbygge et meget stærkt forhold til både afskibere og modtagere i Abidjan, så Vestafrika-linien stod meget stærkt på markedet. Jeg kendte begge fra besøg i København, og de tog mig og andre fra skibet ud i byen. Bar du Sport var det lokale værtshus, som vi frekventerede.

Nigeria

Abidjan var en stor havn for linien, men det virkelige tyngdepunkt var Lagos-Apapa i Nigeria. Landet var beruset af olie, og efter afslutningen af Biafrakrigen var landet i rivende udvikling. Korruptionen var i topgear, og man fik indtryk af, at der var et kup næsten dagligt. Alt dette betød, at havnen var enormt overfyldt med masser af skibe på redenen, som afventede kajplads.

Kompagniet havde store handelsinteresser i Nigeria, så det var vigtigt, at kom lasten igennem uden problemer. Liniechef Troels Smith havde fået gafflet Kompagniets bedste port captain, kaptajn Per Clemmensen – eller 'Clemme' til Lagos. Jeg mødte ham første gang, da jeg sad i Vestafrika-linien i Holbergsgade. Han var kommet tilbage fra Vancouver og var nu på vej til Lagos. Med meget store armbevægelser fortalte han Troels Smiths sekretær, at nu skulle der bestilles flybilletter, for, som han sagde: "Nu må De forstå, at det er lettere at afbestille billetter end at booke i sidste øjeblik, så vi skaber noget fleksibilitet". Så Clemme havde fundet en alternativ havn, hvis man kan bruge det udtryk, langt oppe i Niger deltaet ved Warri, hvor skibe af *Simbas* størrelse lige akkurat kunne anløbe "med brug af skohorn", som han udtrykte det. Samtidigt havde man charteret en mindre coaster ved navn *Jota*, som sejlede med omskibningslast mellem Abidjan og denne plads. Og det var denne 'havn', som var vores næste destination.

Fra Abidjan gik vi til Lagos red og droppede kroge tæt på M/S *Aranya*, som på det tidspunkt havde ligget godt 3 måneder og ventet på kajplads. Vi havde den store radar kørende, og jeg talte over 200 skibe på redenen. Motorbåden blev sendt ind efter Clemme, som kom om bord med sin lille bærbare VHF-radio. Telefonerne virkede ikke særligt godt i Nigeria, så Clemme og hans kone, Put, havde begge VHF-radioer. Med Clemme sikkert om bord stod vi mod Nigerdeltaet.

Ikke langt fra kysten kunne vi høre nigeriansk radio på broen, som lige pludselig den eftermiddag blev afbrudt. Nogle minutter senere kom der militærmusik på, og en ny diktator blev udråbt. Ligeledes blev det påpeget flere gange at: "all commissioners are sacked!". Ja, det var ikke særligt raffineret, men vi mærkede intet til dette kup senere, og jeg ved ikke, hvor længe denne nye diktator holdt.

Kaptajn Buntzen havde haft møde med Jotas kaptajn i Abidjan og havde fået et godt overblik over anduvningen og sejladserne op ad floden. Dybgangen var yderst vigtig, og 18 fod 6 tommer var max dybgang. Dengang var der ikke nogen computer med stabilitetsprogrammer – nej, vi havde nogle store ark med planer over skibet, hvor man med blyant kunne 'laste' skibet og beregne dybgangen. Jeg blev overstyrmandens assistent, og vi regnede til langt ud på natten flere dage i træk for at komme op med den optimale løsning ved at pumpe vand og olie rundt i tankene og flytte på så meget last, som vi selv kunne.

Vi anduvede Nigerdeltaet ved udmundningen af en af bifloderne sent på aftenen. Næste morgen kom en udhulet træstamme mod skibet med to gutter og det hvide og



Motorskibet Simba. (Arkiv Nautilus Forlag)

røde H flag, eller lodsflag, monteret på et kosteskæft. Buntzen var i topform i sådanne situationer og tog det hele med en knusende ro og synes nok vi burde løfte "lods båden" om bord. De to gutter, begge iført kasket, shorts og pissetøfler, stillede på broen. Bussen kiggede på Buntzen og sagde: "me pilot". Med alvorlig mine gik Buntzen ind på sit lukaf og kom tilbage med en mønt, han havde netop til brug i en sådan situation. Mønten sagde: "DO IT" på ene side og "DON'T DO IT" på den anden. "DO IT" kom op, og lods blev ansat. For sandhedens skyld var lods også i stand til at fiske flere anbefalingsbreve op fra sine shorts, bl.a. et fra kaptajnen på *Jota*.

Overstyrmanden fik også en tur i den udhulede træstamme for at checke vores dybgang. Han var meget tilfreds, da han kom om bord igen, og vi mente begge, at vi ville nå vores mål med 18 fod 6 tommer, når vi var i ferskvand oppe af floden.

Højvandet kom, og vi trak kroen op og med lods i position og hans kumpan ved roret fór vi afsted. Buntzen slog godt ned i fart, da hækbølgen grundet det lave vand over barren var ved at bryde over skibet. Lods fyrede ordrer af til hans rorgænger, og med kasketten på sned gled vi op af floden gennem Escravos Creek, som forbandt den ene flodarm med hovedarmen. Efter nogle timer ankom vi uden nogen form for uheld; lods og hans rorgænger vidste, hvad de havde med at gøre. Motorbåden blev søsat, og overstyrmanden og jeg sejlede rundt for at tage dybgangen ved ankomst, og jeg behøver vist ikke at fortælle, at det var 18 fod 6 på pletten for og agter. De lange aftener var blevet betalt.

Mørket falder hurtigt i troperne, og næsten lige så hurtigt faldt lodslejderen ned fra agterstavnen, og det mest fantastiske menageri kom om bord. Damerne, med strop-
perne af de højhælede i munden, klatrede let op ad lejderen fra flere udhulede træ-
stammer, og i løbet af kort tid var skibet oversvømmet af lokale skønheder. Rygtet
gik, at der kunne betales med naturalier, og da kokken serverede svensk pølseret for
nordgående senere, blev det til svensk kartoffelret, da dåsepølserne var blevet omsat i
Nigerdeltaet!

Næste morgen tog overstyrmanden, Clemme og jeg med motorbåden op ad floden
for at inspicere vores kajplads. Clemme havde jo sin VHF radio med og etablerede ra-
diokontakt med skibet ved at kalde på kanal 16: "Simba, Simba, Simba, her er mini
Simba" – vi lå alle flade af grin. Vi nåede op til pladsen og talte med havnefogeden,
inkluderende en del amerikanere, som var der i forbindelse med oliefelterne. Alt så
ud som om vi kunne komme til kaj næste morgen. Morgendagen oprandt, og der var
meget trafik på radioen. Vi fik besked om stand by; et andet skib ville blive bragt til kaj
før os. Der var nogen som åbenbart havde været villige til at betale mere end Clemme,
og blev det besluttet at opgive forsøget og sejle videre til Douala i Cameroun. Vi satte
Clemme i land med sin VHF og sejlede tilbage, hvor vi kom fra, med samme lods og
rorgænger, stadig med kasketten på sned.

For nordgående

Douala var vores sidste lossehavn. Her vendte rejsen, og vi startede lastningen. Douala
havn ligger på den venstre flodbred, og vi måtte vente på udgående tidevand for at
komme op ad floden. Lodsens var knap så dreven og meget nervøs. Strømmen var ret
kraftig, og vi skulle ind mellem to andre skibe, så lodsens beordrede konstant "dead slow
ahead" og "dead slow astern", så på et tidspunkt ringede 2. mester op til broen at han
ikke havde mere startluft. Da jeg stod ved maskintelegrafens, lod jeg Buntzen det vide,
og han var kvik og sagde: "det skal De ikke bekymre Dem om purser, lodsens ved ikke
om han kommer eller går".

Fra Douala gik turen til Tema i Ghana. Her gik det stærkt med at få masser af shea-
nødder og mange andre landbrugsprodukter om bord. Jeg var stor mand og inviterede
stewardessen, Alette Scavenius til "stor" middag på Meridian hotel. O meridianen går
gennem Tema, så derfor navnet på hotellet. Vi havde en skæg aften, selvom "midda-
gen" nok ikke var gourmet og musikerne i det lokale jazzband, som spillede udenfor,
ikke havde en tone i livet. Så var det tilbage til Abidjan, hvor vi blandt andet skulle losse
alt det, vi ikke var kommet af med i Nigerdeltaet.

Som nævnt havde vi lastet en del Volvo lastvognschassier i Moss, og de skulle nu
losses. Flere af dem skulle køres nogle få meter for at være i den rigtige position under
bommene. På det tidspunkt var jeg godt inde i lastoperationerne og brugte meget tid



En S-båd i hårdt vejr. (Søren Tuxen)

på dækket med den vagthavende styrmand. En af lastbilerne ville ikke starte, så havnearbejderbossen kom over til mig og sagde, at der var et problem. I mellemtiden var der en hel kødrand af havnearbejdere samlet rundt om vognen for at se, hvad denne hvide mand nu kunne komme op med. Jeg satte mig ind i lastbilen og var opmærksom på, at brandstoftilførselen var slået fra hvilket normalt ikke var tilfældet. Uden at det blev bemærket, slog jeg brandstoftilførselen til igen, og ved første forsøg startede lastvognen. Der var en hujen på dækket, jeg blev udråbt til helt og bagefter kunne vi få havnearbejderne til gøre alt, hvad vi ville.

En aften dagen inden afgang stod jeg ved gangvejen sammen med et par andre, og vi hørte noget puslen i forskibet. Så så vi et par skygger og løb forover for at se, hvad der var på færde. Et par tyve var brudt ind i et af rummene under bakken, hvor der var stuvet en del ruller storblomstret klæde til losning næste dag. Vi var desværre for sent på den, og tyvene havde fået lempet flere ruller over bord ned i en speedbåd og stukket af.

Det var med et vist vemod, at vi forlod Abidjan og den hvide masse af lys fra huse og bygninger gennem skåret af gule lys fra bilerne, som på afstand så indbydende ud. Vi gik ud gennem kanalen, som forbandt lagunen, hvor byen og havnen lå, med med havet og stak kursen mod Monrovia, som var vores sidste lastehavn.

Kaptajn Buntzen var kendt for altid at slå fuld og bruge autopiloten så meget som muligt, så da vi nærmede os reden ved Monrovia, var der fuld knald på. Førstestyrmanden og en matros var på bakken for at droppe krogen og kaptajn Buntzen havde sat mig til rors, da vi var alene på broen. Det var en yndig kombination. Manøvren gik ikke helt, som kaptajnen havde planlagt, og på et tidspunkt styrede vi lige imod en anden ankerligger. Buntzen slog fuld bak og et øjeblik senere ekstra fuld bak, og hele skibet rystede svært. Hvis nogen lå og fik deres eftermiddagslur, ja, så var den overstået. Søren Thøgersen på bakken kløede sig lidt i skægget, men langsomt stoppede skibet og ankeret fik lov til at falde. ”Nå”, sagde Buntzen, ”Vi skulle have haft lidt mere sving på derovre fra”, og pegede ud til bagbord. Til 5-drinken den dag fik Søren og jeg en ekstra sjus.

I Monrovia fyldte vi skibet op, og igen var vi på mærkerne til endnu en profitabel nordgående rejse for Kompagniets Vestafrika-linie. Lodsens kom om bord, en ung brite, og da vi stod ud mod havneudmunningen, blev han permitteret med en flaske whisky under armen og eskorteret ned til lodslejderen. Jeg stod ved maskintelegrafens, og Buntzen stod i styrbords brovinge, og i samme øjeblik lodsens var tilbage i lodsbåden vendte Buntzen sig om, kiggede på mig og pegede fremad ud mellem havnens bølgebrydere. Det betød kun én ting: Slå fuld! Rorsmanden blev afløst, autopiloten slået til, og vi var nok oppe på 10-12 knob, da vi passerede havnens molehoved. At det ikke gik galt, kan man jo ryste på hovedet af.

Nordkontinentet igen – og en abe

Lidt kystsejladt til de Kanariske øer og så Finesterre, Biscayen og Ushant til styrbord, gennem kanalen, Dover strædet og Antwerpen. Antwerpen var altid interessant, idet havnen ligger langt oppe af Scheldefloden, som er hollandsk, mens Antwerpen ligger i Belgien. Så vi tog en hollandsk flodlods om bord og så en belgisk havnelods i selve Antwerpen.

Det var velkendt om bord, at en af matroserne havde en abe som ”husdyr”, og kaptajn Buntzen var også kommet under vejr med det. En dag i den engelske kanal var han på inspektionsrunde. Matrosen havde været skødesløs med, hvor aben befandt sig, og Buntzen fangede den.

Kaptajnen var i den grad i affekt og knaldede abens hoved flere gange ned i lønningen, hvorefter han kylede den over bord. Senere i havn, da overstyrmanden var i en vigtig samtale på stevedorekontoret med skibsinspektionen i frihavnen, kom Buntzen farende ind, greb røret og råbte: ”dette drejer sig om en abe!”. Den stakkels skibsinspektør i den anden ende må have undret sig en del over et så voldsomt og pludseligt emneskift. Jeg hørte ikke resten af samtalen, da overstyrmanden og jeg lige så stille gik tilbage om bord. Jeg tror aldrig, at Buntzen fandt ud af, hvem der ejede aben og var derfor magtesløs. Så sagen blev vist skrinlagt, i hvert fald hørte jeg ikke mere om det.

*Aben og dens ejermand.
(Peer Nielsen)*



*Simba på Vestafrikaruten
med containere i lastrum 2.
(Arkiv Willy Brorson)*



Næste stop var Amsterdam, og det var voldsomt tåget da vi kom til IJmuiden. Da vi forlod slusen, sejlede vi nærmest som i ærtesuppe. Kaptajn Buntzen og lodsens synes ikke at være særligt bekymrede, og lodsens brugte det meste af tiden i radarrummet og afgav ordrer derfra. Dengang var der en svingbro over floden, som vi passerede, og faktisk så vi først broen, da vi var helt henne ved den, men på den store Raytheon radar var alt jo tydeligt. Så vi kom fint frem og lagde til kajs uden problemer.

Hamborg var næste stop og derefter gennem Kielerkanalen, syd om Gedser, gennem Drogden, forbi Buntzen's by Dragør, til Orientplads i Frihavnen. Næste morgen afmønstrede jeg, klar til at afslutte min elevtid i Kompagniet.

Et tilbageblik

At være elev i Kompagniet i de tider var jo meget prestigefyldt, og vi troede alle, at vi var nogle mægtige karle. Men vi levede jo også en ret afsondret tilværelse i Holbergsgade og havde ikke hørt om hverken 5-drinks eller skjorteærmer – i hvert fald ikke den slags, som sømænd bruger. Så min tid til søs fik sat tingene i perspektiv, og jeg er utrolig taknemmelig for alle de ting, jeg lærte om bord, både de gode og de dårlige. De folk som jeg mødte, de fleste er jeg desværre ikke længere i kontakt med, bidrog alle til min afrunding som ung mand i Kompagniet. Senere i livet har jeg set mine rejser til søs som et stort kar fyldt med erfaringer, som jeg ved givne lejligheder har kunnet øse af. Erfaringer, som på visse områder er meget specifikke og på andre mere brede. Jeg ved ikke, hvad jeg gik glip af i Livgarden, men det kan umuligt have været så lærerigt og interessant som min tid til søs.





Snesejlere var øgenavnet for søfolkene i ØK. Andre rederiers søfolk var ofte til søs i årevis, men hos ØK kom man hjem til det kolde Danmark efter hver tur – så sneen på skibet nåede dårligt nok at smelte!

I denne bog fortæller 16 ØK-søfolk og en enkelt ØK-passager om deres tid til søs i perioden 1950-75. Dengang gav en tur med et ØK-skib mange unge mulighed for at opleve sydens sol og østens mystik – og så havde Kompagniet en perlerække af flotte skibe, der forbandt Danmark med Amerika, Afrika og Asien.

ISBN 978-87-90924-45-4



9 788790 924454 >