



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

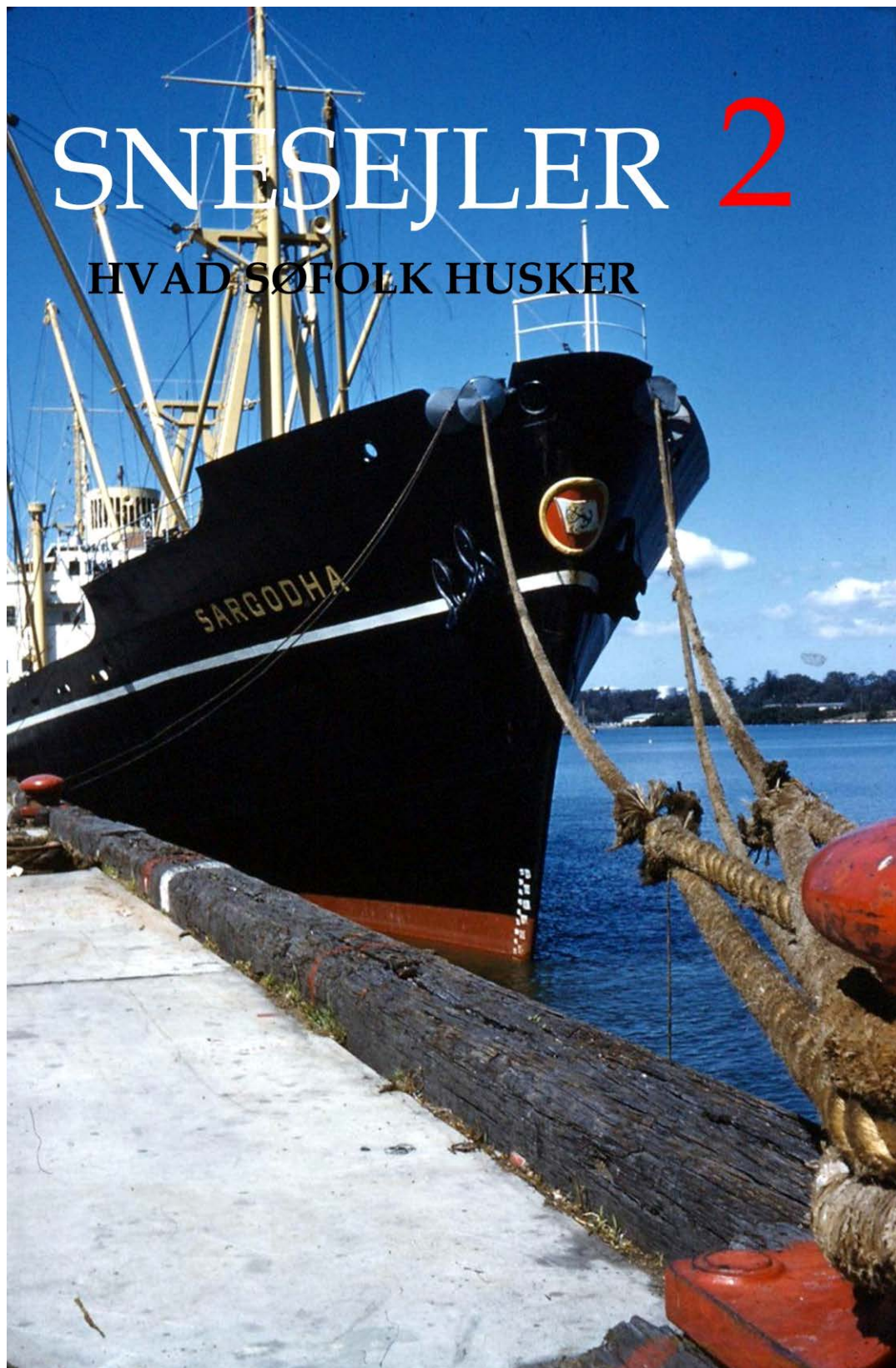
Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

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

SNÆSEJLER 2

2

HVAD SØFOLK HUSKER



SNESEJLER 2

HVAD SØFOLK HUSKER

Indsamlet af Willy Brorson



TAK !

TAK til alle de søfolk som har lagt det i mine hænder, at bevare minderne fra en svunden tid på havet.

Samtidig et stort TILLYKKE til Jer alle, da I på den måde bliver medvirkende til historieskrivning.

Når senere generationer læser Jeres beretninger, kan de få et indblik i hvordan livet til søs var i "gamle dage"

Æren tilhører Jer og jeg håber at I vil føle stolthed derved.

Endnu en gang TAK !
Willy Brorson.

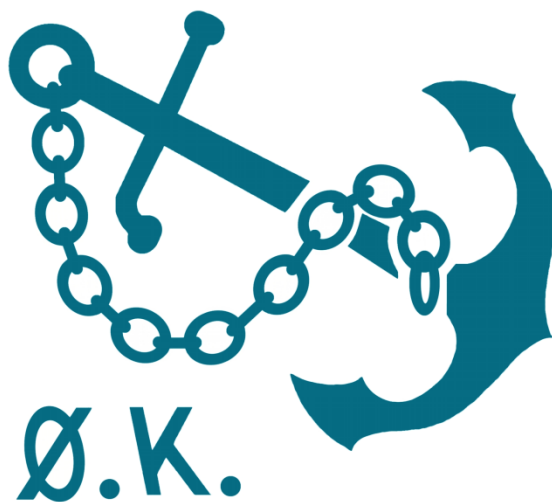
Stor TAK til Museet for Søfarts billedarkiv i Helsingør

Snesejler 2

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sømandshistorier skrevet af søfolk til søfolk

Sprog: Sømandens egen jargon



Snesejler 2

EGNE NOTATER

Snesejler 2

FORORD

I mange år har jeg siddet og klapret' på mit tastatur og det har simpelthen været en fornøjelse ud over alle grænser.

Jeg stiftede "SNESEJLER" i 2003 for at indsamle oplysninger i form af historier og billeder, fra en svunden tid om bord i den danske handelsflåde.

"SNESEJLER" drives udelukket af lyst til at gøre noget for de mange søfolk, som gennem tiden har sejlet på "De Syv Verdenshave"

Jeg vil gerne takke alle de mange "gamle søfolk" som derved har bidraget med minder fra en svunden tid.

Det har givet mig "et hav" af venner i hele verden og af alle de tusindvis af mails, breve, film, og pakker med effekter, som jeg har modtaget gennem de mange år, har der ikke været *én* eneste negativ. **TAK for det !**

Da bogen SNESEJLER udkom 2010 kom der fra "gamle søfolk" hurtigt forespørgsel om næste bogudgivelse.

Det er på disse opfordringer, at bogudgivelserne nu realiseres, da jeg synes, at historien om de danske søfolk fortjener at blive husket.

Alt hvad der står skrevet er uddrag fra www.snesejler.dk derfor skal bogens tekst **IKKE** bedømmes af en sprogprofessors øjne, da reglerne for korrekt grammatik er meget tilsidesat.

Det er søfolk som skriver sømandshistorier !

På www.snesejler.dk ligger der desuden tusindvis af billeder og historier, som ikke fandt plads i bogform.



Willy Brorson.

Snesejler 2



Snesejler 2

Jeg startede i Bogota i 1964 som dæksdreng, to rejser, hvor vi lå i Bangkok i 14 dage, det var et eventyr uden lige for en dreng på 16 år.



"Klippetid" Bogota 64.

Derefter i Andorra som ungmand, senere i Azuma som letmatros og i Boribana som matros.

I 1969 startede jeg på navigationsskolen i Svendborg, og i juni 1971 tog jeg skibsførereksamen. Den 15. juli 1971 mønstrede jeg som 2. styrmand på det gode skib Sargodha.

Vi sejlede fra Frihavnen ved middagstid mod Gøteborg, og kort tid efter afsejlingen fik vi at vide at Poona var sprunget i luften i Gøteborg. Senere samme dag da vi ankom til Gøteborg så vi de sørgelige rester af Poona, som stadig lå og røg, det var en mærkelig oplevelse den første dag som "rigtig" styrmand.

Dengang var kaptajnerne "rigtige kaptajner af guds nåde", men samtidig også nogle værre originaler. I Sargodha skulle vi til at tage lods ved Glasgow, og jeg skulle som yngste styrmand tage imod lodsens. Jeg kom op

Snesejler 2

på broen for at melde at jeg var klar til at tage imod lodsens. Jeg var iklædt min helt nye uniform med kasket, med meget skarpe pressefolder lige indkøbt ved Faxe-Pedersen, på fødderne havde jeg et par skinnende nye sorte træsko, som jeg havde set at styrmændene brugte på Storebæltsoverfarten. Og i grunden syntes jeg selv, at jeg var ret pæn og nobel at se på.

Kaptajnen som hed Paulsen, også kaldt "fine-Paulsen", var iklædt en japansk silkekimono med diverse broderier, på fødderen havde han et par japanske trætofler med høje klodser under. Om halsen havde han et såkaldt bøssetørklæde, og i hånden havde han et ca. 20 cm langt cigaretrør med tilhørende cigaret, selvfølgelig. Da jeg kom hen til ham for at melde at jeg var klar til at modtage lodsens, mønstrede han mig fra oven og nedefter, hvorefter han udbrød: "**Styrmænd, hvordaarn faarnden, er det De seer uud, ved De ikke at maan i Komparniet ikke karn gå i roesko**". jeg blev helt paf og vidste ikke helt hvad jeg skulle sige, men rent instinktivt begyndte min pegefingert på min højre hånd at rejse sig for at pege på kaptajn Paulsen's noget eksotiske påklædning.

Denne bevægelse bemærkede han ganske straks, hvorefter han udbrød, "**De skal farnneme ikke pege på mig, haar De ikke hørt om the captains privilegees**", hvorefter jeg uden yderligere bemærkninger gik ned på kammeret for at skifte til almindelige sko, træskoene smed jeg vist nok ud over siden. I Glasgow blev han så afløst, og skibets faste skipper kom om bord.

Jeg har haft rigtig mange andre sjove oplevelser i ØK, som jeg kun kan beklage at det ikke eksisterer mere som rederi. I dag sejler jeg stadig som styrmænd, men i noget helt andet og knap så eksotisk, nemlig i Mols-Liniens kombifærger mellem Århus og Kalundborg, ja sådan kan det jo gå tilbage for enhver.

Alex B. Olesen.

-0-

Snesejler 2



Meonia 59 Suezkanalen

Jeg mønstrede i København på B&W's værft i tørdoggen d. 05. 02. 1966 og skulle med på en tur til St. Thomas, St. Croix og gennem Panamakanalen, jo tak lige fyldt 16 år før jul, om jeg var stolt? Ja mon ikke. Jeg skulle bestride den laveste rang man kunne få i ØK, til en hyre af stort, 600, 00 kr. om måneden men pyt, det var jo 50,00 kr. mere end jeg fik i min sidste båd, en coaster hvor jeg var i næsten $\frac{3}{4}$ år på eouropafart. Et godt sted at lære viste det sig, jeg kunne da se da jeg kom om bord i Pretoria, at jeg kunne meget mere end deres jungmand, jeg kunne både stå til rors, splejse både tov og wire, passe maskinen om natten og køre spil også med prevender. Vi kom i vandet efter et par dage, vi var fire drenge som skulle gøre bakstørn, til de andre mønstrede kom.

Derefter gik det så via Århus og Hull til Caribien og op af vestkysten op til Vancouver og vende. Vi havde, jeg ved ikke hvor mange, Jaguar biler med og der var flest E-typer med, og så Whisky, Beefeater, Gin Gordon og alt det gode.

Snesejler 2

Man får jo en lære for livet i ØK, noget jeg siden har erfaret. Vi havde en dygtig og god bager om bord, han lavede ikke ret meget, (troede jeg) jeg så jo ikke hvad han lavede før halv seks morgen. Da jeg kom hjem skulle jeg bare i lære som bager, men da fik jeg lært noget andet, nu vågnede jeg. Jeg kom desværre ikke ud at sejle som bager.

Jeg begyndte at køre lastbil, og da jeg så var 21 at køre eksport og det gik der 24 år med. Nu tror jeg ikke jeg skal ud at sejle og hvad vil man i dag med en bager om bord?

Jørn Rex Sørensen.

-0-



Poona

På denne side har jeg fundet et billede af mig selv. jeg står jeg bag en haj vi fangede i Malakkastrædet mens vi lå stille under en af vores utallige skylleluftbrande. Til venstre står koksmathen og til højre bådsmanden og lidt tilbage står en matros som talte bornholmsk. Jeg har glemt deres navne.

Snesejler 2



Hajfangst Sinaloa 65.

Som jungmand skulle jeg jo gå vagt. Jeg havde 8-12 vagt og skulle på broen på udkig kl. 20.00. Imidlertid havde bådsmanden foræret dæks og mig en flaske whisky som vi havde pimpet af under middagen. Så da jeg kom på broen var jeg nærmest forgiftet af alkohol. Jeg spurgte om jeg kort måtte gå på toilettet, en uhørt forespørgsel når man var på udkig. 3. styrmanden var en lille færing som jeg normalt havde det rigtig hyggeligt med og han sagde ja.

På toilettet faldt jeg i søvn og vågnede ved 23.00 tiden.

Næste aften foreslog min makker på vagten, at jeg jo nu kunne stå på udkig i 4 timer i træk som han havde gjort juleaften for mig.

Det var jo kun rimeligt og jeg tænkte at det var til at leve med for færingen og vi havde det jo så venskabeligt. Men da jeg kom op på broen og hjemmavant greb ud efter en kikkert, for samtidig at begynde at småsnakke med den færøske styrmand sagde han blot:

Snesejler 2

"Det der du gjorde i går aftes, jumbo, det bruger vi ikke på havet. Jeg synes det er bedst du i aften går ud på brovingen og tænker lidt over tingene.."

Det gjorde jeg så, og det var en irttesættelse jeg kan mærke helt op til i dag.

Klaus Telling.

-0-



Rustbankning og maling Panama 65.

Snesejler 2



Swimmingpool "Boma" 77.



"Tuxen junior sætter selv kursen" Boma 77.

Snesejler 2



1. mester Flemming og "afløser" diskuterer fremtiden.

-0-

Snesejler 2



Orientkajen Pretoria, Poona, Panama.



Panama-stævn med stilling.

Snesejler 2

Ovenstående billede gemmer en historie, som kun den indviede kender. Her kommer den til dig, som læser dette.

Den er en lille del af 'real life i ØK'. Se nøje på det forreste skib på billedet. Kan du se, at der hænger en stilling (for ikke sømænd: en arbejdsplatform) på bagbords side af stævnen?

Den hænger der, fordi der har været reparation på skanseklædningen, og den skal males for at se flot ud igen. Jeg tror ikke, der var ret mange kaptajner, måske slet ingen, der turde male lige ud for ØK's skibsinspektørs vinduer, men det sker altså her

Hvad gemmer der sig. Vi skal mange år tilbage for at få det hele med. 2 personer sejlede med "Skoleskibet København", de var begge unge og præget af den tids nød og elendighed. De kom fra små kår og begge havde sat sig som mål at blive kaptajn i ØK.

Lad os kalde dem kaptajn 1 og kaptajn 2, for de nåede deres mål.

Dengang var kaptajn 1 matros på "København" (altså med 'senior rang' om bord i forhold til den anden) og kaptajn 2 var ung elev. Der var ud over at passe sit daglige arbejde en kappestrid om at vise sig over for ledelsen (det gavnede karrieren) og over for de andre elever (det gavnede selvværdet).

Her vil jeg indføje, at det er kaptajn 2, der har givet mig grundlaget for historien. Begge kaptajner kan roligt betegnes som udstyret med meget 'stive sind'. Når de mødte modstand, så 'slog de igen'. Netop det at slå igen er en af ingredienserne her, kaptajn 1 havde generet kaptajn 2 så meget, at han hentede sig en ordentlig 'røvfuld'. Leverandøren var kaptajn 2. Det var ikke godt for prestigen. Kaptajn 2 var modig (i dag vil nogen nok kalde ham dumdristig), han ville vise, at han turde stå på hænder på toppen af stormasten. Han gjorde det. Iht. kaptajn 2 var kaptajn 1 ikke glad for også at skulle der op. Mastetoppen var ikke særlig stor. Jeg kan ikke med sikkerhed huske, om han gennemførte! Men jeg kan sige, at de efter afmønstringen fra "København" ikke kunne 'være i stue sammen'.

Mange år senere fik kaptajn 1 en af S-bådene som fører. Ud for Marseille ved øen If satte han den på grund i klart vejr. Hvordan sådan noget suser rundt i ØK ved jeg ikke, men kaptajn 2 fik det hurtigt at vide. Han lagde ikke fingrene imellem, og fyrede nogle barske bemærkninger af om den andens evner som sømand. Netop inden ovenstående billede blev taget havde kaptajn 2 et sammenstød med et andet skib nede i Rødehavet. Der

Snesejler 2

gik en sømand til på det andet skib. Kaptajn 2's skib var "Panama", det første skib i rækken. Nu havde kaptajn 1 'håneretten', han kaldte kaptajn 2 for "morderen fra Rødehavet". Forestil dig hvordan kaptajn 2 reagerede.

Det at være skibsinspektør i ØK har sikkert ikke været let. En af opgaverne var at holde snor i skibenes små konger (kaptajnerne). Hvad var lettere end at meddele, at "Panama" skulle ligge forrest ved Orientkajen, når det kom hjem. Skibsinspektørens flotte kontor lå i det nordvestlige hjørne af bygningen lige ud for "Panama"s stævn. Jeg kan fortælle, at kaptajn 2 ikke kunne li' at sidde i stolen med en bulet stævn 20 meter på den anden side af vinduerne. En stilling gjorde det ikke lettere.

Til ikke indviede kan fortælles, at man IKKE PLANLAGDE at male i København. Jeg har været med til at vaske på overtid både med sæbe og 'rustfjerner-syre' inden hjemkomsten. Monkeyshine (male oven på alt, fedt - snavs - rust - osv.) i massevis. Skibet skulle være nymalet, når det lå ved Orientkaj. Lige nu - i skrivende stund - falder det mig ind, om netop det billede af "Panama" i ØK's 60 års jubilæumsbog (1957) har nogen speciel mening!! Det ville være ledt.

I 1960 havde kaptajn 1 fået udleveret "Auythia". Hun var ØKs nyeste skib. Jomfrurejsen gik fint, en masse repræsentation og en masse præstige til kaptajn 1.

Under indsejlingen til Yokohama skal der drejes til bagbord ved "fort 1". Det glemte kaptajn 1 og skibet hamrede på grund med fuld kraft frem! Nu var 'håneretten' ført tilbage til kaptajn 2.

Søren Qvist.

-0-

Snesejler 2



Alfred C. Nielsen



Dette er den kendte "styrmand Nielsen", der modtog alle styrmandselever og styrmænd når de kom hjem til Frihavnen efter rejsen. Som styrmandselev oplevede man følgende:

"Velkommen hjem hr. Andersen... nu kan De holde 2 dage fri... og så møde her igen på skibet... (eks. Basra)". Så kikkede han over brillerne og så bagud ad vinduet, hen på skibsklokken. Hvis man var styrmand, og han nævnte skibet "Bintang", så blev man meget nervøs... for det var ØK,s "straffeskib".

Som ung sejlede jeg en del år i handelsflåden i forskellige rederier. 1955-56 var jeg letmatros på Øk's "Pretoria", og 1958-59 matros på "Kambodia". Jeg var med på en rejse til Indien og tre Kina-Japan rejser. I August 1958 skiftede jeg fra "Kambodia" til "Leda Mærsk" i Bangkok. Det var ikke ualmindeligt at "bytte skib" den gang. Hvis f.eks en Mærsk-sejler ville hjem til Danmark kunne han bytte med en ØK-sejler, der gerne ville over i en af Mærsk's jordomsejlere. Medlemmer af Sømændenes Forbund havde jo i princippet alle Rederiforeningens skibe som arbejdsplads. Mærsk-folken brugte ordet "snesejlere" om de skibe, der kom hjem til Danmark regelmæssigt. De følte sig selv som "rigtige" langfartssejlere, da deres skibe jo aldrig anløb dansk havn. Sømændenes Forbund havde afdelinger i New York og San Francisco, og her kunne man mønstre af og opholde sig til hyren var brændt af, og man fandt et nyt skib.

Eyvind Kristensen.

Snesejler 2

-0-



Skak Bogota 64.



J E Paulsen "Røde Paulsen"

Skipper J. E. Paulsen eller "Røde Paulsen", havde for vane at komme ud på broen om formiddagen og drikke kaffe med styrmanden. Det var et fascinerende syn og se ham trække forhænget til side fra bestikken, en Pall

Snesejler 2

Mall med en aske så lang så lang, elegant mellem fingrene og nærmest på teatersprog recitere " Styrmand -- Har De et askebæger".

Han elskede at fortælle historier fra 2. verdenskrig, hvor han havde sejlet med "Boringia" og var torpederet ved Capetown og med "Jutlandia" under Koreakrigen. Der mødte han sin kone, der var anæstisygeplejerske.

Han var som sagt i sit es, når han fortalte, og jeg var en engageret og opmærksom lytter. Turen vi var på, var hans sidste, før han gik på pension.

Da vi nærmede os Europa, var han vanen tro en formiddag ude på broen, og jeg havde skaffet et askebæger.

På et tidspunkt gik han ind på sit kammer, og kom tilbage med en trækasse. "Den skal De have styrmand" sagde han, "De får nok mere brug for den end jeg" Det var hans sekstant, som havde fulgt ham gennem alle årene. -- Jeg blev dybt berørt.



I dag har sekstanten jo udspillet sin rolle, men J. E. Paulsens sekstant, har en hædersplads på min væg.

Hans Klint.

Snesejler 2

-0-



Styrmandselever klar til landgang. Sumbawa 65.

Messedreng i ØK i 1966. En dagbog efter hukommelsen 40 år efter. Efter 3 uger som hovmestermath, 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 kaptajnen, overstyrmand og maskinchefen. Det er også muligt, at kokken og bageren holdt til der oppe. En del af dette dæk bestod i øvrigt af flere kamre med eget bad, 12 vist nok, der tidligere benyttedes af passagerer, men dem havde vi ikke nogen af.

Snesejler 2

Den 6. januar 1966 påmønstrede jeg båden ved Orientkajen 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 dæksarbejde 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 km. ind til byen og fik en kop kaffe, men tilbage til båden tog jeg en taxa. Han 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 Gøteborg 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 Mongolias 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 3 luger for og 2 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 arbejdsgræne meget adskilte.

Snesejler 2



Træfigurer til salg (billigt)

På turen havde jeg medbragt min B&O transistorradio, som jeg havde stående i det åbne køje 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 vi havde af værdi, vist nok også armbåndsurre, men jeg havde så heller ikke andet af værdi. Vi lagde kortvarigt til kaj i Port Said, hvorefter det gik ind i Suezkanalen, hvor der kom nogle arabiske handlende om bord og var der hele tiden under turen i kanalen. Jeg mener 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 p.g.a. 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 fuldstændigt blankt som et spejl. Videre sejlede vi til

Snesejler 2

Karachi i Vestpakistan, som det hed den gang. Her lå vi i 10 dage, og en lokal kuli blev dræbt under arbejdet. Jeg tror nok han blev klemmt ihjel mellem 2 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 til. Det var en noget anderledes atmosfære end 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 nylonskjorter 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. 0600, 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 salttabletterne. Dette smagte forfærdeligt, så Trikkeren, tror jeg det var, lærte mig at synke pillerne. Jeg lærte at sluge en flødekaramel, og da den er større end malariapillen, var det ingen sag også at få den ned.

Mit arbejde bestod i at servicere 7 officerer og 4 maskinassistenter, og mit pantry lå mellem deres 2 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. 1800, 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

Snesejler 2

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 grundet 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. 1 pk. cigaretter for 3 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. 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 enkelt kedelig var, at mit fotografiapparat blev stjålet fra mit kammer, som jeg delte med mesterkammerdrengen. Køjet 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 denne 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

Snesejler 2

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 aftenen 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 allesteds værende kæmpekarkelakker 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 står 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 herefter 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 der 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 Suezkanalen og Middelhavet, hvor radioen igen kunne fange noget vestligt musik på Radio Caroline. Bl.a. tænker jeg på turen, når jeg hører "Monday, monday" med Mamas and Pappas, og

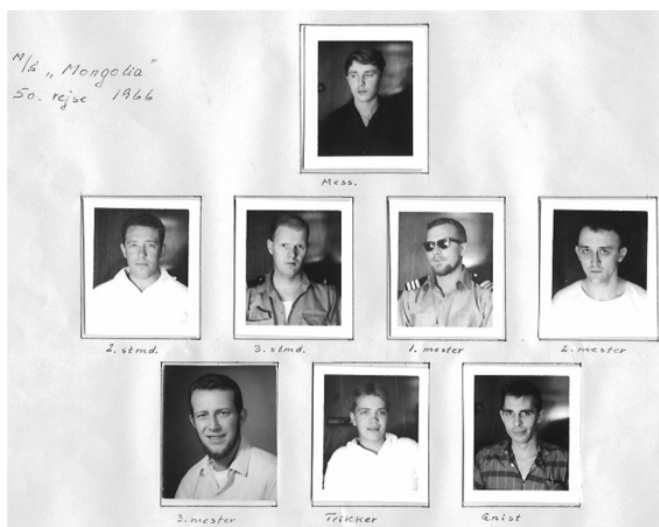
Snesejler 2

"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. Herfra 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.

Herfra gik det videre til Hamburg, og jeg kan ikke huske, om vi igen var i Gøteborg, 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 dække, da vi måske på faldrebet skulle have afgjort et eller andet.

Sidste stræk gik til København via Storebælt, idet vi ikke kunne gå under Storestrømsbroen. Vi lagde til ved Orientkajen den 15. maj 1966. Jeg fik udbetalt min resterende hyre, og hver af de 7 officerer gav en 10'er i drikkepenge, og de havde klippet et stykke af et søkort og klistret et portræt af dem selv og mig på bagsiden.



Snesejler 2

Det er også muligt, at de 4 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 hælde vand ud af ørene for at få hevet et par 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 ikke at bruge det hele undervejs, og 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 hævede 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 derud over var der porto (gnisten sørgede for afsendelse af breve), et telegram til min fars fødselsdag via Lyngby Radio, mdl. ATP på 7,20 kr., og sømandsskat på 100 kr. mdl. 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., så 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 3 år fra 67' til 70' med minelæggeren Fyen. Siden da har jeg været ansat andet sted i statens tjeneste. Hermed slutter så historien om drengen, der gik fra at passe 35 malkekøer og flere grise, og 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.

Ole Birch.

-o-

Snesejler 2



Matrosmessen Kambodia Julen 61

Vi holdt jul 61 til søs i Stillehavet på vej til Japan. Fra venstre fyrbøder Viggo, matros Ejgil og 5. fra venstre ungmand, til højre i forgrunden koksmath og bagerst ham med hatten en styrmands elev kan ikke huske alle men det er også lang tid siden.

Kambodia havde en god besætning og i særdeleshed en god og dygtig bådsmand Johannsen Nielsen fra Nakskov jeg var ungmand om bord. I Singapore skulle vi løse et lokomotiv, men under klargøringen af 75t. bommen agter, gik det galt.

Bommen begyndte at løbe løbsk havnearbejderne kunne ikke holde den tilbage, så de smed alt hvad de havde i hænderne og løb i dækning, inden for samme sekund hørte kabyspersonalet et kæmpe brag, idet bommen havde ramt en ventil midtskibs agter, som blev presset ned i loftet i kabysen, ingen kom noget til. Den midterste ventil blev ramt af bommen.

Leif Johansen.

Snesejler 2

-0-

Efter jobs som mask.ass. på Dansk-Fransk's Vinland og Holland i '60erne, var jeg i 70erne mester på ØKs S- og B-både: Sinaloa, Songkhla, Sargodha, Boma, Basra og Bogota.

Den første rejse om sommeren var lidt speciel ved en række hændelser under hjemrejsen. Da vi gik syd om Sumatra og stod ud i Det Indiske Ocean ramtes vi af dårligt vejr, som fik uheldige følger for lasten i lastrummene. Vi havde lastet palmeolie i både SB og BB lasthøjtank, og der var sat steam på HT-opvarmningen. Men langsomt og helt uforståeligt fyldtes lastrummene over et par dage med palmeolie, indtil der var vædskestand. Uforståeligt, for angiveligt var højtankene bleven tjekket for lækager. Det viste sig siden, at dér allernederst i begge højtankes nedre hjørner ved fastsvejsningen til lastrumsbunden var et gennemtæret hul på størrelse med en knytnæve.

Logs, kaffesække og mange andre lastede ting flød nu rundt i denne masse, som stadig havde ringe viskositet på gr.a. klimaets varme. d.v.s. store frie vædskeflader og optræk til orkanlignende forhold. Skipperen besluttede at søge nødhavn på Mauritius, som på det tidspunkt var nærmeste sted på vor rejse syd om Afrika.

På Mauritius blev al mulig palmeolie pumpet ud af lastrum og tanke med alt, hvad der kunne skaffes af mobile dieselpumper fra land, og da klimaet samtidig blev køligere så 'grøden' stivnede, så sejlede vi videre til Durban for at få tømt (hånd-skrabet!!!) alle tanke og rum fuldstændigt for denne fedtede, røde, margarineagtige substans. Det var fast arbejde i tre uger - også for maskin- og dæksbesætning.

Omsider var det klaret, og alle var glade og stolte. Skipper var så lettet og glad, at han på vejen op gennem sydatlanten gav en meget fin og en meget våd frokost på dækket til hele besætningen, - undtaget de vagthavende naturligvis. Og det var så tilfældigvis - og desværre - mig og min assistent, som havde den 'glæde' for maskinbesætningens vedkommende.

Snesejler 2

Forestil jer nu overraskelsen ved dér, midt ude i rum sø, at få melding på maskintelegrafen som lød på Klar, Stop, og Fuld bak, samt en masse andre ulogiske manøvreordrer. Ringede til broen for at høre om de var totalt overrislede, eller hvad f... der var galt. Men den var god nok. To matroser i skænderi var hoppet overbord. 'Hop i havet', sagde den ene til den anden, og det var lige hvad han gjorde!! Og efter ham hoppede nu den første for at redde ham.

Sikken et geddemarked. Det var lige i aftendæmringen, og da vi endelig efter en halv times tid var heldige at få fat i dem efter at have vendt skøjten rundt til modsat kurs, havde de haft en afdrift på ½ sømil. Hørte ved vagtens afslutning, at livbåden, da den skulle svinges ud og fires ned, faldt ned i den ene ende, hvor wiren på en ell. anden måde havde løsnet sig fra fæstningsstedet på båden.

Men pillet op blev de til sidst. Den ene bevidstløs og den anden ret forkommen. Logi i 'arresthuset' og en verdensrekord-stor skideballe af den stakkels skipper, der jo blot havde ment traktementet så godt. Tror at de formastelige siden hen blev klare over, hvor skide heldige de havde været ved at overleve denne svømmetur.

Der blev efter broens ordre ingen manøvrer nedfældet i maskinens manøvrebog. Den lille, beskidte og olierede lap papir med manøvrene tog jeg med hjem som lille souvenir fra oplevelsen.

Samme skippers 3. prøvelse kom, da vi var vel hjemme igen og stævnede mod vest, ind gennem Århusbugten. Masser af lækre, sommerkåde badepiger smykkede de blå bølger udfør Marselisborg Strand, kikkerterne var gode og skarpe, og lodsens var ligeså optaget af sceneriet som skipper – og med et stille suk og en tung, blød skurren fik de Basra solidt plantet på en stor sandbanke ude i bugten.

Jo, jeg er helt sikker på at skipper nød den forestående ferie. Myterne fortalte siden, at Lloyd truede med at forhøje præmierne, når han havde kommando.

Snesejler 2

Jeg mener i øvrigt at huske, at det også var ham, som tidligere var skipper på Poona, da katastrofen ramte i Gøteborg. - Uden at det havde det mindste med hans skyld at gøre, naturligvis! Det må ha' været en frygtelig oplevelse at miste sin overstyrmand på den måde.

Stig Bjerregaard Pedersen

-0-



Jeg mønstrede PRETORIA som letmatros i marts 1965 og havde 4 rejser på Vestkysten af Staterne som regel med losning på de Vestindiske øer St.

Snesejler 2

Thomas og St. Croix. Jeg husker livet om bord som meget positivt med en (meget) stor besætning.

En del mønstrede fast PRETORIA og kendte derfor hinanden godt. Der var altid tid til en fest og en drink (der var ingen begrænsning på køb af de våde varer). Det gik da også galt engang husker jeg (det skader nok ingen at fortælle historien nu!)

Vi havde som regel en luge toppet op med whisky fra Liverpool til St. Thomas og St. Croix. På St. Croix blev der losset til langt ud på aftenen for at blive færdige, så vi kunne afgå. Et par mand var vagter ved whiskylugen, men der var et ret stort svind i kasserne. Nogle af flaskerne havnede i besætningens salon og i nogle af kahytterne med det resultat, at da vi skulle afgå var vi kun nogle få, der var så ædru, at vi kunne arbejde. Jeg blev som letmatros udpeget som havnerorgænger - det blev en lang nat. Jeg husker ikke efterspillet - hvis der har været et efterspil?



Gymnastik om bord på Pretoria.

Fritiden om bord blev fordrevet med læsning, kortspil og når vejret var godt gymnastik på 4-lugen som billederne viser. En af maskinfolkene lavede ringe, så vi kunne lave ringøvelser. Vi have som regel passagerer med på kysten af staterne. Jeg husker et amerikansk ægtepar, hvor manden

Snesejler 2

kedede sig bravt. Han havde et par dage kigget langt efter vores kortspil, og da han fandt ud af, at vi spillede pinnacle gik han til kaptajn Christiansen for at hyre 2 mand til pinnacle. Vi spillede nu frivilligt med ham hver formiddag efter 4-8 vagten, mens han var om bord.



"Stilling" sat ud i Portland

Efter PRETORIA havde jeg fået nok af sejladsen på Vestkysten - Østen lokkede, så jeg mønstrede ANDORRA som matros; men det er en anden historie!

Jens Aage Jensen.

-o-

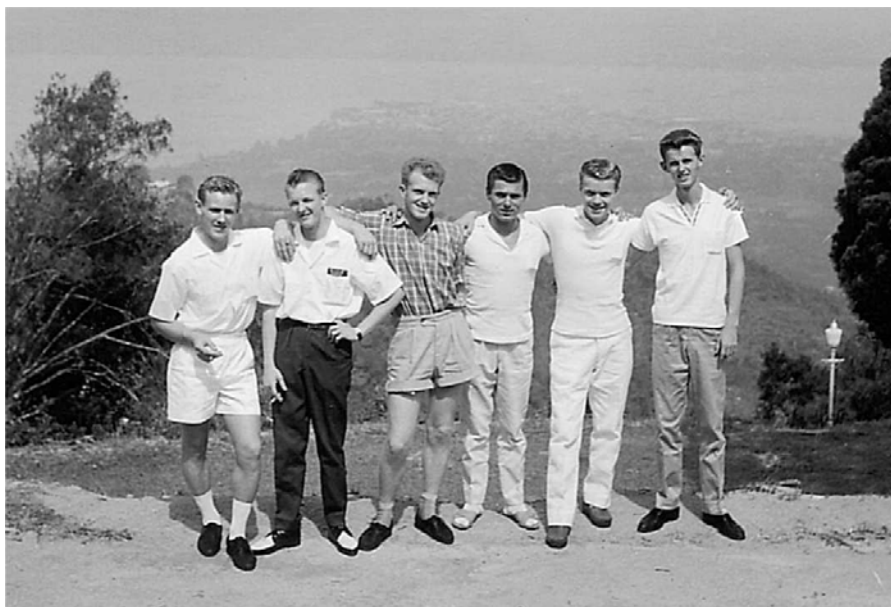
Efter afmønstringen fra marinestationen Lynetten tirsdag den 21 juli 1961, hvor jeg aftjente min værnepligt, kørte jeg ind på ØK's forhyringskontor og spurgte om jeg kunne komme ud og sejle! Jeg fik tilbudet, hvis jeg kunne få ordnet min søfartsbog til på søndag, kunne jeg møde i Helsingør og gå ombord i "Jutlandia" som skulle sejle til Østen.

Snesejler 2

Da jeg kom ombord, skulle jeg henvende mig til hovmesteren, som jeg mener hed Jørgensen, (nu skal man huske på, at det her er 45 år siden, så det er ikke alt der er helt klart og jeg selv på vej til 65) jeg blev indkvarteret og lidt efter kom flere til, det viste sig vi var 4 tjenere 2 ungtjenere 1 dæksteward 1 bartender 2 stewardesser, jo der var stil over det.

Næste dag sejlede vi til Gøteborg, vi havde ikke rigtigt fået passagerne ombord endnu, så vi kogte bestik, vandkander, kaffekander, ja alt hvad der bruges til den daglig drift i en restaurant, der blev pudset, der blev vasket dørk, der blev bonet dørk og meget mere.

Efterhånden, som vi kom til byer som Oslo, Århus, Middlesbrough, London, Bremen, Hamburg, Amsterdam, Rotterdam havde vi fået samlet en del passager, vi sejlede derefter over til Dover, fik nogle af de sidste passagerer med, vi havde nu omkring 60-80 passagerer ombord. Mange af de passagerer vi fik ombord i Dover var militærfolk som skulle med ud til Singapore.



1. ungtjener Henry, 2. tjener Svend, 3 ungtjener, barberen Bent, skriver Tom, tjener Torben.

Snesejler 2

Nu var der kommet liv i skibet og vi dampede ned til Middelhavet gennem Gibraltar stræde , men først skulle vi lige have en ordentlig vuggetur i kanalen og Biscayabugten, der havde været storm i Atlanterhavet samtidig var der maskinskade, så det var en lang tur til Marseille. Der var næsten ingen passager i salonerne i 3-4 dage på grund af søsyge. Jeg tror nok vores doktor havde nok at gøre.

Efter Frankrig gik turen til Genova i Italien, vi havde nu rigtigt fint vejr med masser af sol og spil på dækket, der serveres kolde drinks fra baren og hvis passagerne havde lyst kunne man bade ude på forkanten, der stod et firkantet jernbassin med vand som var hentet direkte ind fra havet, så det var bare salt. Turen går videre ned til Alexandria i Egypten, i mine øjne en møg beskidt by med tyveknægte og svindlere og banditter af første klasse, hvor man kun tænker på en ting, at komme væk så hurtigt som muligt.

Efter denne oplevelse sejlede vi til Port Said, hvor man ligger og venter til man kan komme med en konvoj, vi kom af sted om aftenen, ud i det Røde hav og op til en lille by, Aden som ligger i Yemen. Så var det ellers over det Arabiske Hav og Indiske Ocean og et døgn før vi nåede land kunne vi lugte at vi var ved at være på Østen, denne krydrede duft, og denne gang hedder byen Penang.



På tur i byen

Snesejler 2

Nu havde vi et par dage hvor vi ikke skulle sejle, så vi var nogle stykker der skulle ud og se på landet, det var jo en helt andet kultur, meget venlige mennesker, selvfølgelig var vi da også de frække steder, sådan er det jo. Efter et par dage sejlede vi til Singapore, hvor næsten alle vores passager skulle af, det var militærfolk, det var hustruer til soldater, det var forretningsfolk, o.m.a.

Vi fik nu lejlighed til at komme lidt i land og igen var vi rundt og se på Singapore med de røde aber, om aftenen i Boogiestreet, jeg fik også købt et barskab og kister med hjem, som blev bragt ombord på skibet. Vi var også ude og spille fodbold på en stor militær base, hvor jeg mener vi vandt 2-1 og Tom scorede det sidste mål, vild panik og de skulle have revanche, men vi kom aldrig der ud igen, for vi vidste vi fik smæk.

Så gik turen til Bangkok. Når vi kom til Bangkok kunne man holde ferie eller afspadsring og det var der en del der benyttede sig af, man havde jo sørget for ikke at bruge for mange penge, imens man var i Europa, jeg mener vi lå der omkring 12-14 dage.

Det skal lige bemærkes at vi var flagskib, og derfor havde mange gæster om bord i forskellige havne, og på den måde fik vi lidt overtid.

På det tidspunkt, hvor vi var der, var der mange amerikanske soldater og meget militær, så der var liv og glade dage. Det er mærkeligt jeg ikke kan huske så meget fra Bangkok, kun at det var et dejligt sted for søfolk, dejligt at komme i sømandsklubben og selvfølgelig, hvem kender ikke Mosquitobar og Venus Room.

Snesejler 2



Torben på datidens trickfoto

Efter denne lille ferie skulle vi så til næste by som hed Saigon, i dag heder byen Ho Chi Minh. Den ligger i Syd Vietnam, på det tidspunkt vi var der, var der udgangsforbud efter kl. 22,00 om aftenen. Der så meget forpint ud, og alt skulle foregå tys tys, det var et land vi skulle se at komme væk fra. Det var så den sidste by og land vi besøgte på vores rejse, nu gik turen så hjemad, bare i modsat rækkefølge.

Sådan oplevede jeg 2 rejser, med nogle pragtfulde passagerer, en god besætning, en fornuftig restauratør og alle de krydderier som gør livet skønt og dejligt.

Vi var samtidig et godt fodboldskib, og i mange havne som vi anløb blev der arrangeret fodboldkampe, matros Erik Løfmark havde styr på det hele, og da vi kom hjem den 15 maj 1962 var vi blevet Nr. 4 ud af 828 nordiske skibe i den såkaldte "nordiske verdens-serie". Derfor kom hele borgermusikken ombord med pokaler osv. Jeg tror nok, at skibsfører J. Ernst Paulsen var stolt af sine drenge.

Snesejler 2

Før jeg tog ud at sejle havde jeg mødt jordens dejligste pige 14 dage før, men var ikke klar til hjemlig hygge osv. derfor blev det kun til 2 rejser, for så ville damen giftes og det har vi nu været i 42 år.

Torben Jensen.

-0-

Jeg var først matros i den gamle fire-mastede "Selandia" 3 rejser til Bangkok. Vi havde skuespillerinden Grethe Thordahl og komponisten Hans Sreiber med på en rundrejse i 1956, hvor vi grundet Suezkanalens lukning måtte rundt Sydafrika.

Det gav anledning til linedåb, og det blev der nok gjort lidt ekstra ud af med de to celebrities om bord. Om aftenen blev der festet. Jeg havde harmonika, en spillede på vaskebræt, en anden på redekam, og så blev der danset på 4-lugen. Lidt efter lidt kom der også flere og flere passagerer ned og dansede med. Mange af dem var jo ikke just vilde med de stilige forhold deroppe i de finere omgivelser. Det var i det hele taget en rigtig vellykket aften, selv om jeg ikke egentlig var nogen virtuos på harmonikaen; men det vidste jeg ikke selv den gang.

Jo, 3 uger på Bangkok Red, og vi havde sparet en masse fridage op til afvikling i Bangkok. Ummm. Mine planer om at beskrive disse spændende uforglemmelige ungdomsår i "Selandia" er i støbeskeen.

En dag efter middagspausen sagde min pige til mig: "Der ligger et amerikansk skib lidt længere ude på floden. Vi tager lige derud et par timer, og kommer tilbage inden fyraften". Og sandelig. Pigerne kom tilbage til fyraften med lommerne fulde af dollars.

Efter navigationsskolen i Svendborg 1957 - 1959, valgte jeg igen ØK; men styrmand Nielsen sendte mig 17 måneder i Bintang, og derefter et år i Erria, hvorefter jeg indså, at jeg måtte sejle 15 år mere som styrmand, inden jeg kunne blive skipper, og det var altså ikke lige min kop te.

Gunnar Foged.

Snesejler 2

-0-

Ohøj!

I 1964 påmønstrede jeg Kambodia som "kul-og koksmath" Kambodia`s daværende skipper Niels Agge var en rigtig "gammeldags søulk" hård - skrap men helt igennem retfærdig. Dengang sejlede vi "hurtigruten": København, Aarhus, Göteborg, Heröya Hamburg, Rotterdam, Amsterdam, Le Havre, Genoa, Port Said, Aden, Penang, Port Sweetenham, Singapore, Bangkok, Manilla, Hongkong og Shanghai og retur. Kambodia var, efter min opfattelse, kompagniets bedste skib, hurtig, og et fantastisk skib i dårligt vejr. I Singapore mødte vi Kambodia`s eneste søsterskib, navnet husker jeg ikke, men det tilhørte det hollandske et hollandsk rederi (sort skorsten med hvid diamant og kongekrone). Senere var jeg i Sumbawa og Samoa. Det var tider - dengang! Rigtige skibe med tid til at se sig om i de forskellige havne. Når jeg taler med søfolk i dag i containerskibene, er jeg overbevist om, at "vores tid" var den bedste!



Kambodia.

En lille hurtig een og den er sandfærdig!

Vi havde i Kambodia en ungtjener Jørgen, fra Sindal, på 35 år!!! Han drak ad helvede til ...var næsten aldrig ædru. Når han var fuld sang han altid: "Jeg er degn i Nr. Bjert..." når han sang den vidste vi, at han var drønfuld. Man kunne ikke se det på ham - ud over hans øjne der var røde som på en kanin, men han passede sit arbejde upåklageligt. Han var en godmodig sjæl der ikke gjorde en flue fortræd.

Snesejler 2

Når han havde "salonvagt" på passagerdækket (vi havde næsten altid 12 passagerer med af forskellig nationalitet) gik han ud på dækket, når han kunne se sit snit til det, og firede en sejlgarmsline med en møtrik i enden, ned på hoveddækket hvor et par mand stod klar med en pilsner der blev bundet til linen hvorefter han halede den op og drak den i mørket..

Engang surrede vi en antændt sejlgarmsbombe til linen og afpassede det således, at den eksploderede i dækshøjde, uden at skade ham. Inde i salonen var tjeneren ved at servere et fad, som han tabte på dørken da sejlgarmsbomben eksploderede, og Jørgen smed chokeret linen fra sig, og var næsten ædru i løbet af få sekunder, da hovmesteren, rasende, kom farende ud på promenadedækket, stod Jørgen og så fjoget ud, og på hovmesterens rasende spørgsmål om, hvad der foregik, sagde Jørgen, at han ikke havde hørt eller bemærket noget. Men det varede længe inden han skulle have "serveret øl" på vagten i smug! Høkeren købte dog ikke den forklaring, og var godt ond i sulet lang tid efter.

Jens Jensen.

-0-



Bunden fik nogle knubs af at sidde fast på et rev ved Sct. Thomas 67, og kom derefter på tørdok i Cuacao.

Snesejler 2

Det blev en stor turistattraktion for beboerne i Charlotte Amalie, som flokkedes på stranden og episoden blev udnyttet af de stedlige bartendere ved at opkalde en drinks efter uheldet. Den fik navnet: "Samoa on the rocks"

Jeg mønstrede som matros på Samoa og var med i 4 rejser på vestkysten af staterne, de første 3 rejser var "Træsko Lassen" skipper og Tipsmark 1. styrmand.

Jeg var med dengang vi 2. nytårsaften i stedet for havnefyret, sejlede efter et par billygter der kørte ned ad bjergsiden ved indsejlingen på Sct. Thomas, så vi gik op på klipperne og rev hul i det meste af bunden på skibet, derefter var jeg med nede i dokken på Curacao hvor disse billeder er fra, jeg har selv de samme billeder af bunden af skibet.

Vi fik en midlertidig bund svejset i, så vi kunne gøre rejsen færdig og et par personer fik en billet hjem til søretten. I stedet fik vi "pigernes" Alfred Jensen som skipper resten af tiden jeg var ombord.

Turen skulle ha' taget 4 måneder, men tog i stedet 6 måneder, derefter i Nakskov dok i 1½ måned, for at få en rigtig bund svejset i.

Steen Nielsen.

-0-

Boribana.

Denne gang er vi i Japan, nærmere bestemt Otaru, helt oppe i nord, og det var januar 1972, og bidende koldt snestorm.

Det var mens vi lå der i Otaru på den anden side af jordkloden, at vi fik besked om at Kong, Frederik d. IX, var død kort forinden, og vi benyttede da selvfølgelig lejligheden til at drikke en god omgang gravøl, nu da den gamle søulk var lagt til kajs.

Snesejler 2



"Boribana", i snestorm.72.

Snesejler 2



Snesejler 72.

Beretning fra Cebu Filipinerne.

Strøget med sømandsbarer der lå langs waterfronten i Cebu, var mindst lige så berømt/berygtet som kultstedet "Mosquito Bar" i Bangkok. Her lå navnkundige etableringer som "Sloppy Joe" og "Slapsie Maxie", og endda så tæt på "Boribana" at vi kunne spytte derover, samt naturligvis høre musikken og den sædvanlige skrigen og skrålen af søfolk der hygger sig.

Det var vanvittigt morsomt at gå på opdagelse langs denne waterfront. Der var før præsident Marcos havde forbudt og inddraget alle skydevåben, så der var mange skumle, sværtbevæbnede typer med patronbælter på kryds og tværs over brystet, og det var helt normalt at se biler med en række skudhuller, nøjagtigt som i amerikanske gangsterfilm.

Det er nok ikke uden grund at Cebu netop bliver meget omtalt i bogen "39 sømænd og en pige", som senere også blev filmatiseret. Waterfronten i Cebu er i øvrigt også det eneste sted i verden hvor jeg har set en scene nøjagtig som i filmen "Martha", hvor søfolkene i meget opløftet tilstand vender tilbage ombord, og undrer skrigen og skrålen nærmest må bære hinanden op af falderebet.

Snesejler 2

På "Boribana" var det nemlig sådan, at absolut ALLE som ikke havde vagt selvfølgelig havde forhalet over til barene, og på den sidste aften hvor vi skulle afgå, da var besætningen stadig ikke kommet ombord ved landlovens ophør! Tuden i fløjten hjalp ikke, så der var ikke andet at gøre end at sende en vagtmand over for at varsko at NU skulle folk altså se at komme ombord, da vi var klar til afgang! Det hjalp dog heller ikke, for vagtmanden kom selvfølgelig ikke tilbage, men skulle liiiiiiiiiiiiige også selv ha' sig en kold San Miguel, eller to, nu da han alligevel var i paradys, og så glemte han selvfølgelig sin mission.

Han skulle da også nok se lidt på damerne, som absolut var pæne at se på! Mange af dem endda meget pæne, og når man så tager i betragtning at de kun kostede ca. 25 - 30 pesos for en nat, og et hotel værelse endnu mindre, ca. 15 - 20 pesos, så var der virkelig gode muligheder for at gøre en særdeles god investering.

Overstyrmanden blev mere og mere desperat, for til sidst var der knap nok folk ombord, fordi hele bundtet var på "cafe", og tilsyneladende havde de ingen planer om at ændre på det.!

Da søfolkene så endelig begyndte at dukke op, da er det at scenen som man ser i "Martha" udspillede sig!

Instruktøren af "Martha" MÅ simpelthen have hørt om "Boribanas" Cebu færd. Det kan ikke være et tilfælde at scenen i filmen er så lig med virkeligheden!

Folk kravlede mere end gik, nogle blev båret, eller rettere slæbt i arme og ben, af de som stadig kunne stå nogenlunde oprejst uden at vælte, mens alle mere eller mindre klamrede sig til hverandre i et stort virvar af arme og ben, som rent anatomisk blev helt uoverskueligt når den levende masse med mellemrum trimlede om på kajen, mens Marstallerne skrælede "Frit Ærø", så hele Cebus ca. 350.000 indbyggere kunne høre det!

Imens gik overstyrmanden hændervridende rundt i virvarret og spurgte uden meget optimisme i stemmen, om der da ikke bare var en, der var ædru nok til at kunne stå til rors.

Snesejler 2

Nå, men gamle, trofaste "Boribana" kom trods alt i søen, og et par dage efter var der kødannelse hos overstyrmanden, som med smil på læben, og sikkert en masse hævnfølelse, gavmildt doserede massevis af alt for store sprøjter med tetracyclin på grund af "souvenirs" fra Cebu.



Et billede inde fra en af barerne, hvor den brave matros fra Norge, Odd Oddness, med stor rutine åbner en flaske af et eller andet.

-0-

I november 1967 mønstrede jeg som maskin ass. ombord i s/t Nordic Hawk som lå på Deutsche Werft i Hamburg, og der var jeg på hele turen indtil næste værftstur, og det var i nov.-68.

Igennem det år var der selvfølgelig mange små og store oplevelser, og en enkelt som jeg godt kunne være foruden, og alle som oplevede den tænker nok det samme, men sådan er livet jo. Det var synes jeg, en rigtig god tid, og derfor hænger minderne jo nok også ved. Vi var det jeg vil kalde, et lykkeligt skib, vi var som en stor familie, dækket- maskinen og

Snesejler 2

”yamsedepartementet” som ”Chiefen” så smukt kaldte kabyssen, vi havde ALLE et fint forhold og kom hinanden ved, og alle kunne komme alle steder, ingen skodder dér.

Og så en af de små sjove.

Vi havde en del arabere ombord (fine folk, ingen ballade dér), og i maskinen havde vi 2, donkeymanden Sam, han hed nu Muhammad, men lød kun navnet ”Donkey” eller ”Sam” og så var der fyrbøderen Hamman.

Vi lå under land, jeg kan ikke huske hvor, men det betyder heller ikke noget. Når der var slået Well i maskinen skulle tørnegearet sættes i, for turbinerne kunne IKKE tåle at stå stille mere end et par minutter ad gangen, for så ville de blive ”svajryggede.”,

Nå vi lå der og det var arbejdsdag, Hamman skulle rengøre og male på skrueakslen, så det var frem med grejet og så ned i bunden, der er jo ingen tunnel når det er en ”baglader”, men Hamman var en opfindsom fyr, så det var frem med smøgerne (tilladt), penslen i bøtten og så penslen på akslen, vi var ved at omkomme af grin da vi så det, men da 1’ste mester ”Store Klaus” så det, var han ved at få et føl på tværs, hold kæft hvor han råbte højt, men det skal også lige siges, at tørnegearet kørte med den formidable hastighed af 6 omdrejninger i timen.

Da vi havde grinet færdig over 10’kaffen sagde ”Store Klaus” at det at han havde råbt højt ikke var så slemt ment, men det var bare det at hvis ”Skrækkelige Olfert” (Chiefen) var kommet og havde set det der, ja så var der sgu’ nok blevet rigtig ballade.

Snesejler 2



"Peter "Baandjern" og chief "Den Røde" var stadig gode venner efter det lille uheld med vandet.

Ballade blev der, da skibets ellers så udmærkede 3' die mester ville prøve at fyre med havvand, han kunne nok være blevet millionær på det, men den gik ikke.

Først lige en kort gennemgang for de "uindviede" i hvordan sådan et turbinemaskineri virker. Der er 2 store kedler som kører med et tryk på 600p/sq.inch, 3 fyr i hver kedel, og der fyres med svær fuel, vi havde ikke centrifuger, men 2 settlingstanke, og det gik på den måde at der blev skiftet tank hver dag kl 12.00, så blev tanken toppet op og den skulle så "sætte" sig indtil næste dag klokken 12.00, men ind imellem skulle tanken jo også drænes, og den dag var der altså nogen der havde glemt det.

Skibets fløjte lyder klokken er 12.00, der skiftes tank og der gøres klar til overdragelse af vagten når 12-4 vagten er færdige med at spise frokost. Men der går kun et minut eller halvandet, så er fanden løs, damptrykket falder drastisk og til sidst forsvinder alt, der er "black out", så kan det nok være at der blev løbet stærkt, i gang med nødgeneratoren, i med

Snesejler 2

tørnegæret, og så se at få gang i en enkelt kølevandspumpe til hovedkondensatoren, for hvis den tog skade så var det "havsød".

Nå, vi måtte jo selvfølgelig i gang med at få alt det havvand ud af brandoliesystemet, og i mellemtiden var forvarmeren jo også blevet kold, så der skulle tynd olie (diesel) på for at få resterne af denne tykke olie og havvandet ud af systemet, i mellemtiden var nødgeneratoren ved at brænde sammen, det var vist længe siden at den sidst havde slæbt så meget, nå men den blev kølet passende ned, og vi kunne bikse videre.

Omsider fik vi blus på et enkelt fyr og vi kunne så småt se en ende på sagen, men da alt var blevet koldt, og her mener jeg relativt, når nu tingene skal være en 400 gr. eller der omkring, vi skulle separere kedlerne så vi kunne starte på den ene, og da der endelig var ved at være tryk nok, kunne vi så begynde at dræne ud, få sat vaccum på kondensatoren til turbinegeneratoren, og så få den i gang, så vi kunne få strøm nok til at få resten i gang, så gik det eller slag i slag, tryk på den anden kedel, få drænet ud og få kedlerne kørt sammen igen, få rejst vaccum på hovedkondensatoren, for så endelig at kunne ringe til broen og bekendtgøre, at nu var maskineriet til rådighed igen.

Vi kunnederefter alle gå til aftensmad, og klokken var blevet 17.30, jo, en "damper" kan være en vanskelig dame. Og med hensyn til 3'die mester, han fik IKKE ros, men "Skrækkelige Olfert" bar aldrig nag.

Så lige en enkelt fra Ayuthia, der var jeg på hendes 22.rejse jan.-jun.-69.

Vi startede fra Orientkajen mod Kotka i Finland, hvor vi skulle laste papir, før den endelige tur østover. Nøjh hvor var det koldt, jeg har aldrig hevet så meget is ud af søvandfiltrene, det flød simpelthen med is overalt på dørken, nå det var et lille sidespring.

Nu er det jo sådan at søfolk altid har haft en vis næse for det økonomiske, hvad er det smartest at veksle om til når vi nu skal her eller der. 2'den styrmand havde sin kone med på Finlandstrippet, vi skulle jo tilbage til København igen. Vores 1'ste mester på Finlandsturen var den navnkundige "Jeppe" fra gænget, om aftenen til spisning kommer så 2'den styrmands

Snesejler 2

kone ned i messen, henvender sig til "Jeppe" åh, 1' ste mester, hvilken valuta kan det bedst betale sig at veksle til når vi nu skal til Finland

"Jeppe" vender sig om og ser hende dybt ind i øjnene, og siger kun et ord, BRÆNDEVIN, kort og fyndigt som nu "Jeppe" kunne.

Hvorvidt hun vekslede ved jeg ikke, men et festligt optrin var det.

Finn Madsen.

-0-

Også jeg har "trådt mine barnesko" i Kompagniet. Mønstrede ud som maskinkammerdreng i SINALOA 3. januar 1963 på rejse til Australien med O. H. Christoffersen kaldet "Pingvinen" som kaptajn.

Der er et billede fra SINALOA 1963 i Göteborg. Der er sne på dækket, så jeg må jo have været ombord. Husker ikke om vi anløb Göteborg; men vi var ved at gå fast i isen på vej fra Gävle og op gennem Sundet. Flere skibe gik fast og sad meget længe. Jeg må rode i billedbunken derhjemme og finde noget frem.

Derefter på radioskole og ud som "gnist" efter værnepligtstiden på Grønland.

Først med PRETORIA på staterne i begyndelsen af 1967. kaptajn var Alfred Hansen, med det velklingende tilnavn "Pigernes Alfred". Derefter ud med KAMBODIA, hvor jeg blev som "gnist" til jeg gik i land i maj 1969. Første kaptajn var Niels Agge. En gennemført gentleman og sømand. Et er rigtigt, at han var civilingeniør. Det blev han medens han gik hjemme under krigen. Han var, som en anden skribent nævner, en troldmand med en regnestok. Han regnede valutakurser ud med tre decimaler på den. Og så kunne han lære fra sig, og lære en ung grøn gnist regnskabsføringens mysterier. Vi var lejet ud til Den Kinesiske Folkerepublik og lastede op til Shanghai. Sidste havn i Europa var Constanta i Rumænien. Vi lastede lastbiler. Nogen olivengrønne nogen med en sær krans i taget på førerhuset! Det var sat til at tage 8 dage; men to lidt over 14 så vi "dampede af" i juni 67 og måtte så hele vejen rundt om Afrika, for Suezkanalen var lukket på grund af Junikrigen. Det forblev den resten af min tid på

Snesejler 2

KAMBODIA. I Kina lossede vi og gik så hjem ad via Bangkok. Turen tog 9 måneder. Da vi kom hjem skulle Agge gå på pension. Da han blev foreslået afløsning i Bangkok påpegede han overfor Kompagniet, at han godt selv var i stand til at sejle "sit" skib helt hjem.

Næste tur var i "hurtigruten" på Østen, hvor vi afløste en af B-bådene, som var på værft for at få skåret karmene væk på mellemdækkene, så man kunne køre med trucks i lasten. KAMBODIA kunne jo løbe med en pæn fart. Normal servicefart 18 knob; men der var, som Chieften Dvinge sagde, "masser af håndtag endnu". Vi havde da også den sjove oplevelse, at en ny tysk containerbåd løb ud fra Yokohama før os. Da hun kom til Otaru lå vi der, hvad de var meget forbløffede over; men vi havde haft en garantiladning ombord og var "dampet" derop med omkring 25 knob og tilsvarende olieforbrug. Kaptajn var Peter Valdemar Berg. Han var en meget flink mand; men lidt bange for land, så vi løb så langt klar af SydAfrika, at Kaysen (som var overstyrmand) foreslog, at vi satte en mand i "tønden" for at holde udkik efter isbjerge.

Derefter gjorde jeg to rejser med kaptajn Knud Aksel Otto Svendsen. Som alle andre kaptajner, havde også han et tilnavn nemlig "Snøvle Svendsen". Han var åbenbart kendt for at jage sine officerer, især gnisten; men efter en ret højrøstet meningsudveksling i Shanghai "vendte bøtten" og jeg blev ret glad for at sejle med ham. Da vi kom hjem til København spurgte Inspektionen, hvad jeg havde gjort ved Svendsen, siden jeg skulle med på næste tur. Jeg afslog også ferie og nyt skib for at blive på KAMBODIA, som jo havde brug for en telegrafist. Der var nemlig ingen telefonistation ombord!



Ewald Lindholm Seemann.

-o-

Snesejler 2

Jeg begyndte med at sejle i 1965. Mit første skib var Ancona. Jeg havde to rejser med den som messedreng, så kom der en tid med sømandsskole i Frederikshavn og andre skibe, så i 1972 kom jeg ombord på Patagonia. 3 mdr. så blev jeg sendt hjem fra Bangkok med et 50 cm. langt ar i ryggen, en souvenir fra en pige fra Mosquito Bar. skipperen var Kurt Jakobsen.

Jeg begyndte så at gå i land i Japan (kok). Så en tur med Asmara som afløser. Derefter fik jeg Azuma skipper var Marot og Zocho Pedersen og så blev det Arosia som jeg kom om bord på i Yokohama. Efter 7 mdr. og 6 dage igen i land i Yokohama. Efter 8 år på Østen, tilbage til Danmark og fik så min sidste ØK båd i 1977 Alameda.

Gik så i land december 78. Efter 13 år til søs med mange gode minder og gode søfolk.

Tommy Nielsen.

-0-



Snesejler 2

Billedet herover er et af de sidste billeder af M/S Sargodha taget i februar 1978 undervejs fra Vestafrika til Nakskov for dokning i forbindelse med salg til kinesiske købere.

Undertegnede var mønstret som Telegrafist på den sidste rejse der startede 1977 til afmønstring i Nakskov den 1978.

Jørgen Hugo Jensen.

-0-

De kommende billeder er fra Magdala 68. - 69.

Vi skulle til New Zealand via Panama-kanalen så det var noget af en rejse.

Da vi kom til New Zealand fik vi at vide, at vi skulle til Østen og for dem som ikke havde været der før var det noget af en tur for dem. Jeg havde været der 3 gange før.

Da vi forlod den sydlige havn på New Zealand gik vi syd om Australien og op langs vestkysten, igennem strædet mellem Java og Indonesien til Bangkok.

Maskinchefen som var gammel "Østensejler" fortalte os, at når vi kom til Bangkok skulle vi have stempeltræk og at vi havde fri alle dagene på een betingelse, at der skulle være 1 mand på vagt i 24 timer når vi lå på floden og det gjaldt også motormændene.

Snesejler 2



En plads i solen Besøg hos kokken

Det var vi med på alle sammen og jeg var så heldig, at da vi kom til Bangkok havde jeg vagt, så jeg fik kun 1 vagt og det var da vi skulle sejle igen.

Turen gik nu til Singapore hvor vi lå i et par dage, derefter gik vi til Penang. Her skulle vi have den sidste last inden vi skulle syd om Afrika til Genova.

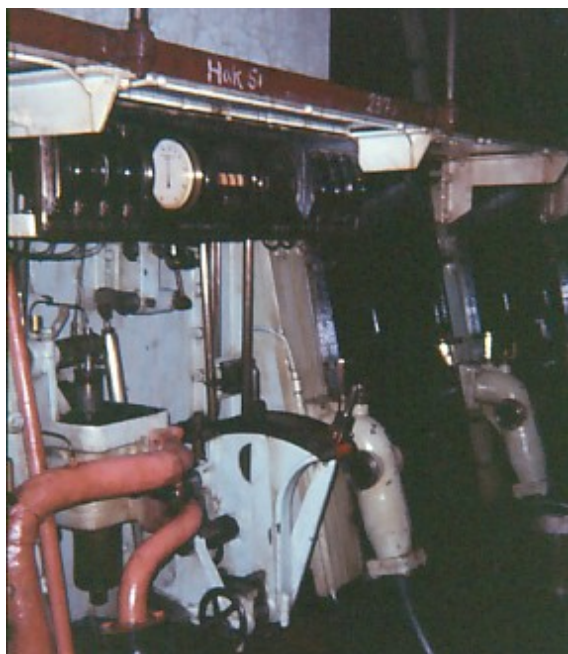


Der lastes teak imens andre holder pause.

Snesejler 2

Det tog 42 døgn og vi fik en storm i Middelhavet, men vi kom da til Genova og det var dejligt at få fast grund under fødderne igen.

Da vi kom til København havde vi været på tur i næsten 9 måneder, min tid i ØK sluttede men fortsatte i Mærsk.



Manøvrepuften for fuld skrue.

-0-

I 1960 var Poul Friis Schmidt om bord på Siena, på vej hjem fra Australien og ved Suez kunne de se hvorledes Boma havde fået stævnen ødelagt efter en kollision med et andet skib.

På denne tur blev jeg døbt "Kaskelothvalen" ved ækvatordåben. Det var noget af en oplevelse, jeg kan huske at jeg skulle både til barberen og kysse kong Neptuns fod som var indsmurt i sennep, føj for en omgang. Derefter blev jeg smidt i baljen, det var en svømmepøl som matroserne havde opstillet på dækket. Jeg fik så en bøde som var på 10 vand, for ikke at ha' gjort ordentligt rent hos 1. styrmanden.

Snesejler 2

Der var mange som blev jagtet rundt på skibet fordi de havde gemt sig og de fik en ordentlig tur, men det var sjovt og alle blev døbt. Bagefter var der fest.

Kænguru jagt var noget af en oplevelse. Med fuld fart ud over savannen var det svært at ramme dem, men vi fik da en syv stykker med hjem. Jeg selv skød 1.

Kokken lavede suppe af halerne og det smagte rigtigt godt. Der var nogen som fik garvet skindene og fik dem med hjem men mit skind forsvandt på en tur med Poona til Østen. Det blev stjålet af en af pigerne i Bangkok.

Efter turen med Siena fik jeg hyre på Poona til Østen. På det tidspunkt havde jeg en fætter Kjeld Baurtrup som sejlede med Leda Mærsk som bådsmand og ham mødte jeg tilfældigt i Penang efter at han havde været ude i 6 år. Han kunne slet ikke kende mig, først da jeg sagde hvem jeg var, blev han klar over det og det blev han så glad for, at jeg var tæt på at blive overflyttet til Leda Mærsk, da de manglede en jungmand, men Kaptajnen på Poona ville ikke godkende det.

Det er jo tydeligt, der er mange af os, for hvem det at have arbejdet i EAC har betydet noget særligt. Stemningen var jo unægteligt noget speciel til tider, men een ting jeg tror mange af os tog med, var indstillingen til arbejdet, det skulle gøres ordentligt, det skulle gøres nu, og uden nonsens.

Jeg var ansat i EAC fra 1957, da jeg mønstrede ud med M/S Mombasa. Frem til 65 stod den på skiftevis langfart eller arbejde i gænet.

I 59 var jeg med "Falstria" 4-bamboo o.s.v, da vi på en eller anden måde ødelagde alle hovedlejerne i hovedmotoren, jeg tror det var en af de tidligste tilfælde af mikrobe-ødelagt smøreolie. Motoren var allerede varm under passagen gennem Suez-Kanalen, helt galt blev det et stykke nede i Røde Havet, hvor vi stoppede helt og begyndte at tømme bundkarret for hvidt metal der lå i en bræmme i bagbord side, olien stank og rev i øjnene. Der blev forsøgt med at sætte sejl på bommene for at få lidt styre fart. Enden på det hele blev, at vi af en "M"-båd for nordgående blev slæbt til

Snesejler 2

Suez for at bytte lejer, disse blev støbt i Port Said såvidt jeg husker, og vi skrabte dem til, om bord.



Da det hele var overstået var der lige tid til en tur til Pyramiderne, hvorfor billedet af Falstria's kamel-korps.

Efter Falstria gik turen til Nordic Hawk for at få dampertid.

1960 - 61 var jeg to rejser paa østen med Sumbawa, derefter 13 måneder med M/T "Java" en båd der er svær at glemme, om jeg må udtrykke mig på den måde. Den sidste langfart for EAC var med M/S Beira til østen i 63 som et plaster paa såret oven paa Java, det virkede meget godt.

-0-

Snesejler 2



Sumbawa

"Frandsen" på maskinbilledet herunder var Assistent og jeg 2. Smed, han var alle tiders at sejle sammen med.



Jurgen Jepsen.

Snesejler 2

-0-

Bangkok 1966.

Jeg mønstrede af i Singapore fra Emilie Mærsk efter to ture i "thefarten" d.v.s. fart imellem Colombo på Ceylon og hver eneste havn i den Persiske Gulf både store og små (og det var mange) for at losse the.

Vi havde det lækkert varmt om bord, for det var i tiden før aircondition blev standard på skibene. Efter de 2 ture fik vi en tur til Singapore og da jeg mente, at det var tid til lidt forandring, mønstrede jeg af og tog flyveren til "Spangkuk" for at se lidt på damer og drikke "Monkeyshine" indtil det blev tid til at finde et skib igen, eller med andre ord når pengepungen var tom.

Det var ikke den første gang jeg var i Bangkok, så det første jeg gjorde da jeg landede i lufthavnen, var at tage en taxi direkte til Mariners Club og deponere mine penge hos bestyreren, før at jeg med et rimeligt beløb i lommen gik rundt hjørnet hjem til "Myggen".

Og så begyndte festen: som alle der har været der ved, at vi kun tænkte på tre ting hvoraf den tredie var hornmusik og den første kan erstattes med monkeyshine.

Den gang var der flere søfolk der som det hed "gik i land" i Bangkok. De ca. 2 måneder jeg var der, var vi et lille hold på ca. 10-12 mand (norsk, dansk, engelsk og een fra Costa Rica eller Honduras) den sidstnævnte, "Charlie" er den eneste jeg kan huske navnet på, han sejlede på norske både og snakkede næsten perfekt norsk, det er ham med hår på brystet, han har sin arm på skulderen af en nordmand som han var afmønstret sammen med fra en eller anden norsk båd. Der er alligevel et andet navn der dukker op til overfladen og det er matros Kurt Metz, jeg mener at jeg mange år senere læste om et skib fra rederiet Lindinger der gik ned med "mand og mus" i den Engelske Kanal, og der mellem mandskabet var en matros med det samme navn, det behøver ikke at være den samme, så det skal jeg lade være usagt.

Vi boede næsten alle sammen hos vores „damer“, så vi havde tag over hovedet, og det var selvfølgelig billigere at bo i „Sumpen“ end på hotel.

Snesejler 2

Som en af de eneste havde jeg en fornuftig veninde der næsten tvang mig til at spise et godt måltid før jeg gik hen på "Myggen", og det var højst sandsynlig min redning, for i vores lille klub var jeg den eneste der ikke landede på sygehuset med „Fuldeslag“ (alcoholforgiftning). Når de så var blevet bragt til kræfter igen med flydende føde gennem en slange, kom de tilbage til "Myggen" og begyndte igen med vores egen slags flydende føde, med andre ord "Monkeyshine".

En anden ting jeg husker: overfor Mosquito Bar langs med jernbanesporet stod der en gang imellem en bod hvor de lavede en slags æbleskiver som blev stegt i olie i en gammel olietønde, de smagte fantastisk.



Mosquitobar Bangkok "Skægaben" er undertegnede.

Snesejler 2



Efter en måned udløb mit turistvisa, og for at få et nyt måtte man ud af landet. De fleste rejste til Vientiane i Laos, og det var også meningen at jeg skulle gøre det samme, men det var en lang rejse med bus ca. 2-3 dage, og med overnatninger o.s.v. blev det en kostbar sag. Så i ungdommelig overmod besluttede jeg at tage chancen og blive i Bangkok uden visa. Jeg søgte job som matros på en Amerikansk MSTS Viktory-båd, der lå og lastede ammunition og sprængstof til Saigon i Viet-Nam, og i første instans fik jeg jobbet af kaptajnen men dagen efter kom der ordrer til skibet, at de efter Saigon skulle sejle direkte til U.S.A og ifølge loven måtte der ikke være udlændinge ombord ved anløb af Staterne så der røg det job.

Jeg læste i avisen (i Mariners Club) en uge efter, at skibet var sejlet til Saigon, og at skibet var sprunget I luften på Mekongfloden ved hjælp af "Skilpaddeminer" anbragt af Viet-Kong frømand, (der var kun ganske få overlevende) derefter var jeg kureret for lysten til at mønstre på Amerikanske skibe.

Jeg blev reddet ud af mit visa-løse ophold, af kaptajn Hans Viggo Hansen på "Maren Mærsk" (det navn glemmer jeg aldrig) tilfældigvis havde han også været Kaptajn på "Leda Mærsk" da jeg var der et års tid før, og han

Snesejler 2

havde brug for en matros. Da det blev tid til at sejle bad Kaptajnen mig om at gå agterud til mit kammer og blive der indtil vi var kommet ud og havde smidt lodsens af. Som sagt, så gjort.

Fra Bangkok sejlede vi til Manila og videre til Hong Kong. I søen blev jeg kaldt op til kaptajnen, han gav mig mit pas og bad mig om at smide det over bord, han ville da ordne det med konsulatet i Hong Kong, så jeg fik et nyt til erstatning for det pas som jeg så havde "mistet" i Manila.

Grunden til denne procedure var, at uden udrejsestempel i mit gamle pas ville det ikke være muligt at komme tilbage til Bangkok, og for en "Østensejler" var det naturligvis en forudsætning.

Niels Eyde Hansen.

-0-



"Gnist" Peder Hauge, Kambodia 62-64.

Snesejler 2

Den her har du nok hørt før: LÆS TIL TELEGRAFIST - OG SE VERDEN SOM TURIST.

Det gjorde jeg så bare - og det blev til ca. 10 år - de tre af årene som snesejler - bl.a. i KAMBODIA fra april 62 til august 64 - temmelig lang tid i samme skib - alligevel var jeg længe den nye mand i messen.

Gad vide om denne historie er sandfærdig? Skibet lå i København.

Maskinass. Hakke havde været syg i længere tid, og var blevet kaldt ind på kontoret til maskininspektør Faber. Nu ville Faber så være morsom:

NÅ HAR DE HAFT HIKKE HAKKE?

NEJ JEG HAR HAFT FEBER FABER!

Peder Hauge Hansen.

-0-



Kambodia 66.

Snesejler 2



April 1966 fik jeg tilbudt hyre på Kambodia og fik lov at gå om bord og "bo" der til vi lagde fra ca. 14 dage efter.



Trækæoler som dækslast

Snesejler 2

Derefter gik det bare derud´af. Det jeg husker Kambodia mest for er det kammeratskab vi havde drengene imellem, hvor vi passede på hinanden, når vi gik i land, og så fik den ikke for lidt hvis vi (uden for reglementet) havde fået smuglet lidt sprut ind på kamrene, så var der bare fest og glade dage.

Vi brugte noget af tiden til at lave "Wulla-Bulla-Tshirts", med slagord, ØK-flag mm. som vi havde på når vi valsede i land.

Jeg var kammerdreng for 10 maskinassistenter, 3 maskinmestre og "chiefen". Sidstnævnte skulle både ha´ pudset sko og messing. Men det var en loppetjans, og jeg havde det godt om bord.



I Saigon var der jo som bekendt krig, og vi fik lidt ekstra hyre. På vej op ad floden måtte vi ikke gå på dækket, og vi kunne høre krigen i det fjerne.

Snesejler 2



Vi lå der 11 dage for anker ude på floden og var nede på prammene og hygge os med folkene der, som det måske kan skimtes på billederne.

Vi havde et kedeligt uheld under indsejlingen på floden til Saigon, der gik noget galt med kommunikationen mellem broen og maskinen.

De nærmere omstændigheder kender jeg ikke, men jeg stod ude ved lønningen og kunne se at der var noget galt. Det endte med at vi kolliderede med et andet fragtskib og fik smadret gangbroen, og der var flodpramme over det hele.

Siden har jeg tit tænkt på om der skete noget med dem.

Snesejler 2



Inden vi gik op til Bangkok havde vi bådmanøvre. 8 mand til at ro og to mand til at øse vand ud ellers var vi gået ned. Det var noget af en festforestilling.

Kokken var en flink fyr, som tog os i "kraven" og før vi nåede Bangkok fortalte han os lidt om hvordan det var klogt at bære sig ad, hvis vi ikke kunne holde os fra damerne, og så var det vores egen skyld hvis vi rodede os ud i noget snavs.

Den første aften på "myggen" mødte jeg en smuk ung dame på min alder. Jeg var med nede og besøge hende hvor hun boede i de små hytter i "Sumpen". Jeg svor troskab til hende og vi aftalte at mødes på tilbagevejen. Det var lidt naivt, og virkeligheden kender vi.

30. september 1966 afmønstrede jeg i København. Turen med Kambodia har været en af de største oplevelser i mit liv.

Kurt Larsen.

Snesejler 2

Jeg startede i Kompagniet i 1954 som Letmatros ombord i "Mombasa" på en Australiens rejse, i hele tresserne sejlede jeg som fugerne tømmermand-matros og afløserbådsmand i forskellige af Kompagniets både, indtil jeg gik i land fra "Aranya" i 1972 og blev færgematros (skibsassistent) i 28 år, på overfarten Spodsbjerg -Tårs.

Jeg har haft et par kedelige oplevelser i tresserne ombord i "Patagonia" og "Sibonga" begge med udgangs punkt i Saigon , begge rejserne var de traditionelle Kina Japan rejser.

Først i tresserne lå vi i Saigon med "Patagonia" og efter ugers ophold og ture i land, blev koksmaten ,bageren og ungtjeneren meget syge, efter to dage blev de indlagt på hospital i Saigon, efter et par dage døde koksmaten og bageren, ungtjeneren kom sig. Det viste sig at de alle havde stærk konsekration af kolera i kroppen, hvordan de havde fået det vides ikke, de blev brændt på åben bål, der hvor de lokale også blev brændt, førstestyrmand, hovmesteren og en fra kontoret overværede brændingen, deres aske blev sendt hjem. Stemningen om bord var meget trykket.

Da kolera er en meget smitsom sygdom skulle deres kammere ryddes og vaskes ned deres ejendele brændes, der blev forespurgt om nogen ville gøre det, jeg meldte mig, det var ikke et behageligt arbejde, jeg fik et par fridage for det, efter 28 dage i Saigon fortsatte vi rejsen nordover, på hjemrejsen efter Bangkok blev ungtjeneren igen syg efter at have kontaktet Medical, fik vi besked om at søge havn hurtigst muligt, så maskinen fik lov at yde alt hvad den kunne det blev til godt 16 knop fuldladet, vi nåede tidsnok til Singapore, hvor ungtjeneren kom på hospitalet nok engang og redde livet.

I midten af tresserne var jeg påmønstret "Sibonga" også for en østen rejse, vi lå også denne gang i Saigon, da der kom Taifunvarsel, Taifunen kom oppe fra Hong Kong området med kurs ned mod os, Kaptajnen Zhargo Pedersen valgte at forlade Saigon hurtigst muligt, ned med bommene skalke lugerne, ned af floden og kurs mod Philipinerne, men da Taifunen var på højde med øen Hainan, drejede den over mod Philipinerne, og da vi var for langt ovre måtte vi vende om og gå ret i mod den, så brød et helvede løs vi rullede og bankede pæle i så det var en gru, regnen væltede ned, pludselig sprang 3 af

Snesejler 2

vores vejrdæksluger af på 2. og 3. lugen, dækslerne røg ud til skanseklædningen den anden ende blev stående på lugekarmene, skipperen vendte skibet op i mod søen så vi havde nogenlunde læ på fordækket, vi matroser havde livliner på mens vi prøvede at få lugerne på plads igen, det lykkedes os ved hjælp af spillene at hale lugerne op igen, men de var skæve, vi hentede hvad vi havde af patenttaljere, og fik trukket dækslerne ned i karmen igen så vi kunne få presenningerne på og skallet igen.

Kompagniet havde fået besked på at vi var i alvorlige vanskeligheder, efter sigende havde de næsten opgivet os.

Efter fordækket kom agterdækket, der havde vi 50 tønder med kemikalier som alle havde revet sig løs og trillede rundt mere eller mindre fyldte, alle som var i stykker varpede vi ud over siden det var et farligt arbejde da vi stadig rullede, men det lykkedes uden at nogen kom til skade. Det som var i tønderne blandet med vand havde dannet noget svampeligende stof som havde sat sig under lugekarmene og skanseklædningen, inden vi nåede Hong Kong, havde vi en gang skylleluftbrand, gnisterne derfra antændte svampen så vi måtte slukke det uden den store dramatik.

Da vi nåede til Hong Kong efter 8 dage fik alle fri i 3 dage, passagerne havde fået nok, og ville ikke fortsætte rejsen.

Da lugerne blev åbnet var næsten alt ødelagt, vi havde nogle Ferrari biler i underlasten, der var ikke meget bil tilbage, da de havde fået marmor blokke ned over sig, som havde stået på mellemdækket, alt var et virvar i lasterne, vi redde livet og skibet, så skidt være med resten.

Henri Holm.

-0-

Jeg gjorde i 1964-65 tjeneste om bord i m/s. MALACCA, som letmatros. Jeg vil gerne bidrage med et lille tilbageblik fra den tid. I.h.t. min søfartsbog mønstrede jeg den 16. november 1964 i København (skibet lå i dok hos B+W) Vi sejlede til Gavle, Luleå, Karlsborg og jeg tror vi var i Kotka også.

Snesejler 2

Derefter returnerede vi til København og her blev en del af besætningen skiftet. Den del af besætningen jeg husker er: Kaptajn: Lassen (jeg mener vi kaldte ham "Træskolassen", han gik altid i hvide træsko) O-styrmand: Sonnichsen (stavningen er som husket), Men han var kun med rundt i Europa. 2. styrmand: Grumsen (eller Grummesen) bådsen: Børge Larsen (Esbjerg) matros: Hans Burchardt 2. letmatros: Jeg husker ikke hvad han hed, men det var "bagerens søn" (fra Tagensvej tror jeg.) Donkeymand: Vig Vagn Greve (han levede vel op til sit navn)

Det jeg husker bedst var at tømmeren havde bygget et skelet til et sommerhus til bådsen af dunnage fra papirlasten (4x 4 tømmer), som han havde fået lov at tage af skipperen. Det passede lige på 5 lugen, og der blev holdt rejsegilde midt i Biscayen.

Inden ankomst København, blev det stuvet sammen så det lignede dunnage, og så blev det lastet på en lastvogn og kørt til Ringkøbing Fjord. Rejsen var præget af mange lange havneophold. Vi gik på grund i Skienfjorden (lastede salpeter på Herøen og cement i Brevik.) Grundstødningen betød dokning i Kiel, og det betød så at vi ikke kom ud fra Europa inden jul, men til gængæld holdt et mægtigt julegilde bl.a. i Green Island Bar i Rotterdam.

Gilder holdt vi i øvrigt rigeligt af, som jeg husker det. Efter København var vi som nævnt på Herøen og så til Kiel. Derefter var det: Bremen, Antwerpen, Rotterdam, Dunkirk, Port Said, Aden, Bombay (16 dage), Cochin (8dage) Madras, Calcutta (21 dage), Rangoon (14 dage) derefter hjemtur via stort set de samme havne bortset fra at vi holdt påske i Genova.

At der kunne tjenes penge på denne sejlads er mig stadig en gåde. At vi havde mange havneophold, fremgår af min afregningsbog, jeg havde kr. 430,- til gode ved afmønstring efter næsten 6 måneder, men vi havde det sjovt.

Erland Christensen

-0-

Snesejler 2



3 maskinass. i godt selskab på styemandseleokammer på Sumbawa på vej til Australien.

Uffe Andersen.

-0-

Jeg har sejlet som maskinassistent i SAMOA. Vi startede fra B&W lige først i Dec. 1953.

Turen gik op til Gävle og Söderham i Sverige efter træ og papir, som skulle med til Australien, og uha, som jeg var søsyg, ja, - jeg brækkede mig, selv efter vi var tyret fast til kajen oppe i Gävle.

Næste havn var Göteborg og da vi gik op gennem Øresund og vi vinkede farvel til København, tænkte jeg ved mig selv, det bliver vist en grim tur jeg her har vovet mig ud på, nu skal vi helt omkring Australien inden vi kommer hjem igen. Vi havde, på dette tidspunkt, ikke meget last, så skibet skabte sig noget, eftersom det lå højt i vandet.

Snesejler 2

Det var Lassen, samt Poulsen, og Pedersen. Jeg husker ikke deres fornavne. Maskinchefen hed Ernst Simonsen, 2. samt 3. og 4. mester husker jeg heller ikke hvad hed. Måske 3. navn var noget med Deleuran, han var vist nok fra Esbjerg.



Port Sudan lastes harpiks ved håndkraft.



Snesejler 2



Kokken, Phillip og Vagtmanden

Det ærgrer mig, at jeg ikke har taget billeder nede i maskinrummet, men jeg husker det, som om det var i går. Indretningen med de tre hjælpemotorer, - køler-kompressorrummet med ammoniak kompressorene. - Skrueakslen og Bæreljerne ude i gennem tunnellen.

Jeg gik hundevagten sammen med 3. mester, en herlig mand, som lærte mig mange ting.

Jeg skulle fx. omregne Fahrenheit grader til Celsius. Nogle af termometrene nede i fryselasten var Fahrenheit, og der skulle skrives Celsius i journalen. Det var også ham, der lærte mig, at udregne HK. Jeg var jo kun udlært vogn- og beslagsmed dengang.

Da vi var kommet til Søderham, skulle vi lynhurtig afmontere dækslerne ind til krumtaphuset, og mærke på lejerne om der var nogen, der var unormalt varme. Jeg stak hovedet ind og kiggede.

Snesejler 2

"Tak ska du ha, - hvor meget af det her kører rundt," sagde jeg til mig selv. Jeg havde jo aldrig set så stor en motor før.



Samoas fodboldhold



Snesejler 2



I Rødehavet møder vi den gamle India.

Ernst Drastrup.

-0-

M/S "Simba" var det første langfartsskib, jeg som 16 årig var påmønstreret, idet jeg inden da kun havde sejlet som skibsdreng på skonnerten Hebe.

Herefter var det ud og se den store verden, og gerne noget med østens mystik, men det blev i første omgang en rundtur med M/S "Simba" til vestkysten af USA og Canada, fra 19. nov. 1970 til 19. feb. 1971, med J. Nielsen som skibsfører, jfr. søfartsbogen. Farten var vistnok et samarbejde mellem engelske Blue Star Line og ØK.

Da turen efter lastning i Århus, Glasgow og et par andre nordeuropæiske havne, både gik til Sct. Thomas og Christobal ved Panamakanalen, fik jeg hurtigt øjnene op for, at der også var andre spændende steder end fjernøsten. Dog var det lidt af et kulturchok som 16 årig, at komme fra Scotland, med relativt uskyldig flirten med de skotske piger til lørdagsballet i sømandskirken (skarpt overvåget af deres forældre) til den langt mere direkte facon, som pigerne i Christobal benyttede.

Snesejler 2

Livet ombord blandt os 5-6 drenge var en blanding af godt og mindre godt kammeratskab, ædel kappestrid om alt muligt, herunder i "hvem kan få flest whiskyflasker med op fra underlasten?", hårdt arbejde i mange timer om dagen, lidt slåskamp ind imellem, og en fælles enighed om at det var sjovt at drille kokken "Bjarne Hungernød", hvis svar på spørgsmålet: "hvad er det varme i dag, kok", altid og uden undtalelse, var: "det er koldt", efterfulgt af et svedent grin. En af de faste "jokes" var at fløjte i talerøret mellem pantry og kabys, og når "Hungesnødden" så satte øret til tragten for at høre beskeden, var det ikke altid en besked, men en kande isvand der kom ud af ud at røret. Det synes vi var rigtig sjovt dengang.

Turen gik videre til San Pedro med vandflyvere og tatooveringer til de "modige", og ikke mindst til San Francisco med hippier, Chinatown og Alkatraz. Bare det at køre i bil ned af den samme snoede vej som Steve McQueen havde gjort i filmen "Bullit" i en Ford Mustang, var hele turen værd, selv om vores tur var i den norske sømandskirkes Chevrolet Van.

Inden turen gik hjemover igen, var vi i Vancouver, hvor vi bl.a. så spækhuggerne optræde i Aquarium og i Port Angeles, hvor vi var i en biograf, hvor man kunne købe varme "buttered" popcorn, og sågar også kunne ryge cigaretter under forestillingen.

Tilbage i Europa var min kammerat, Lars Høite, og jeg så uheldige at blive agterudsejlede i Rotterdam. Efter en fugtig tur gennem Kattendrecht endte vi på Norge Bar, hvor vi glemte tiden, så da vi endelig kom ned til kajen, nåede vi lige at se agterenden af "Simba" på vej ud mod Hook van Holland.

Agenten kunne kun tilbyde en seng i den lokale politistations fængsel. Dagen efter blev vi på konsulatet udstyret med en enkeltbillet til Le Havre, samt et nødpas, så vi kunne komme tilbage og passe vores arbejde på skibet. Ombord i Le Havre blev der nedsat en søret, der idømte os 99 års karantæne fra ØK efter hjemkomsten. Vi spurgte ikke, om vi efter karantænen udløb skulle møde op om formiddagen eller om eftermiddagen, da vi godt kunne se, at det var en alvorlig ting at blive agterudsejlet. Til Kompagniets fordel skal det også tilføjes, at vi aldrig blev trukket i hyre for 1-2 dages manglende arbejde, eller for de øvrige omkostninger vi havde påført ØK til togrejse, madpenge m.v.

Snesejler 2

Senere blev jeg uddannet maskinmester , og har også søgt hyre hos ØK uden at få stukket "karantænen" i næsen, men af forskellige årsagen blev det alligevel ikke hos ØK, jeg fik min sejltid som maskinmester. I stedet blev det i Dannebrog og Mercandia, men det er en helt anden historie.

Steffen Agger.

-0-

Jeg startede som ungmand i Kina 65. og var med den i 2 rejser med "Karl manglepenge" som skipper jeg var med dengang vi var ved at blive minesprængt på vej op til Saigon, vi var så heldige at vi lige var drejet af for nogle fiskerbåde der kom ud fra en sidekanal, ellers havde vi fået eksplosionen lige op i 1. lasten sikken en panik der blev med amerikanerne, der kom både jagere og bombefly og bombede inde i junglen, da de mente at den blev aktiveret inde fra land, men en af deres helikopterhangarskibe var ikke så heldig, den stod på bunden af floden efter sprængningen da vi sejlede ud igen og det var slået stort op i aviserne i Danmark, at der var fare for vores liv derude i krigszonen.



Snesejler 2

Ellers har jeg haft 2 rejser med Busuanga med Gunner Jensen som skipper, og en rejse med Asmara med Schøtt Skov som skipper og Tipsmark som 1. styrmand. Både Busuanga og Asmara var jeg letmatros på.

Steen Nielsen.

-0-



“Nikobar” set fra Lily’s Place, Cebu

Jeg havde nu gået en månedstid 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 luksus hotel 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 snuppe det første skib der kom op på hyretavlen.

Min chance var et norsk skib der skulle til sydhavsøerne, Tahiti, Samoa m.fl. og videre til Australien. Det lød godt, så den hyre var jeg klar til at

Snesejler 2

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.

Indsat forklaring, fra den uheldige sømand !

Vi ankom med Nikobar til Long Beach fra San Francisco 11-05-1952 .

12-05-1952 . Var jeg på vej op ad den store skorsten, 33 fod til toppen, det sidste trin var svejset, jeg skulle op og montere nogle taljer, og med mig var Jungmanden. Han fik et chok da han pludselig så jeg kommer flyvende ned (ca. 11 meter), i faldet brækker jeg en lægter i 2 dele, den tog farten af og jeg lander på en lejder og glider ned på jerndækket, det gjorde at jeg fik et stort brandsår på den ene hofte, men jeg var ikke bevidstløs.

Jeg bad Jungmanden om at hente styrmanden, han kom op og gav mig en whisky, senere fik jeg et skud morfin, en ambulance kom ned til kajen, 2 ambulancefolk kom med en papkasse som mit ben blev lagt op på.

Min fod var brækket og højre lårben var delt i 2 brud, jeg blev straks kørt på hospitalet og fik sat stykkerne på plads. Der blev monteret et 30 cm langt sølvsøm i lårbenet.

14 dage efter var jeg oppegående igen. Mange kom med dansk mad og cigaretter til mig. En dansk familie kom og hentede mig, de kørte ture med mig, de ville vise mig lidt af Californien.

Efter et lille hospitalsophold på Seaside Hospital i Long Beach på 3 måneder. kom jeg hjem til Danmark på krykker om bord på Manchuria og gik 1 år syg, fik derefter ny hyre.

Mit sidste skib var Charlotte Mærsk 1959 til 1960.

John Thor Pedersen.

Indsat forklaring slut.

Snesejler 2

"Nikobar" var et amerikansk bygget skib af "Victory" typen. ØK ejede foruden "Nikobar" de to søsterskibe "Tranquebar" og "Serampore". Navnene stammer 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, Hong Kong og Philippinerne. Jeg var med "Nikobar" på fire rundrejser.

På den første rejse lastede vi i Portland, Astoria, Port Angeles, 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 Kuriller øerne. 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 poopen under vand så vi kunne studere fiskene gennem køjerne, hvis vi havde lukket stormklapperne op. Da vi ikke kunne komme sikkert ind af stål dørene fik vi lavet en "nødindgang" gennem skylighet til baderummet, som vi næsten altid benyttede på denne strækning.

Snesejler 2



En dag var vi virkelig på den da alle dækslastsurringerne, på nær een, sprængtes eller sprang op på agterdækket. Det tog os hele dagen at få surret lasten igen. Noget af dækslasten på fordækket røg overbord.

Vi lossede i Muroran, Yokohama, Kobe, Hiroata og Hong Kong. I Hong Kong 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 ordentlig 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 op for 1.lugen.

Snesejler 2

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 Philippinerne 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.



Ved håndkraft laster vi kobra i La Gaspi.

Derudover lastede vi mahogni logs. Det var tunge sager, 10-12 tons pr. stk., og vi kunne ikke bruge de lossewirer, som vi 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

Snesejler 2

besvær. De holdt, men måtte dog holdes under konstant tilsyn og blev ofte udskiftet med nye.

Fra Philipinerne gik turen direkte tilbage til U.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 Hong Kong 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 er 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.



Søren og Ebbe spuler dæk Nikobar 52.

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

Snesejler 2

Fjerde rejse gik fra San Francisco til Richmond, Oakland, Coos Bay, Seattle, Tacoma, New Westminster, Vancouver, Victoria, Grays Harbour, Tokyo, Yokohama, Osaka, Kobe, Hong Kong, 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 nu 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 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 lugtet 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"? Den blev så vidt jeg erindrer solgt til et tyrkisk rederi et par år efter jeg mønstrede af. Næste gang jeg så skibet stod det på bunden af Schelde floden nær Antwerpen. Den var sunket efter en kollision, men masterne og overbygningen var stadig synlig og let genkendelige.

Carl Erichsen.

-0-

Min første hyre med Malacca den 30 nov. 64, en tur til Finland Mantyuoto hvor vi drenge røg ind i et større slagsmål med de lokale, heldigvis kom nogle græker forbi og det var "prinsesse Anne-Marie land", og grækerne var bedre til og slå fra sig så det ordnede de.

Vi sejlede til Szczecin, det var første gang jeg var i et kommunistisk land, nogle af matroserne fik kærligheden at føle både af damerne og politiet. Malacca returnerede til København hvor hun dokkede på B&W.

Jeg boede på Malacca under dokningen og udmønstrede d. 11 nov. 64 som mesterkammerdreng. Vi sejlede op i Botten til Lulå der var mørkt det meste

Snesejler 2

af døgnen og koldt, vi sejlede syd på til Sundsvall derefter til Gavle, øst på til Finland Kotka, bortset fra det var h..... koldt så nød jeg byen.

Sydover til København nord på til Porsgrunn da vi skulle sveje til bagbord ind under broen, gav skibet nogle underlige hop og farten tog meget hurtig af, maskinen stoppede og så fik matroserne travlt med at skalke luger af, vi havde papir i lasten.

Vi kom flot da det blev lyst og anløb Eidanger salpeterfabrik. efter den omgang dokkede vi i Kiel jeg mener det var Howalds werft hvor der blev svejst en plade uden på skaden.

Peter Jørgensen.

-0-

Jaeh - med hensyn til "Simba", så husker jeg den første tur fra frihavnen til Oslo, Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen og Le Havre, derefter til Dakar i Vestafrika og så ellers alle pladserne rundt, Sierre Leone, Ghana, Monrovia Elfenbenskysten og så op ad Bonny River til en lille olieplads - det sidste stykke var nærmest en rende.

Der var en "høker", Madvig Hørby, han havde konen med på rejsen, hun var vel i 20erne og han tæt på pensionen! Han solgte al sæben ombord til de indfødte, så vi måtte vaske os med skurepulver og hvad vi ellers kunne finde!

Da vi kom op til Europa igen, stod der gudskelov en container med rengøringsartikler og vi fik ny høker!!! Vi var så turen rundt om Aarhus, Oslo og tilbage igen til Hamburg, hvor jeg blev afløst på min fødselsdato, nitten år.

Så var jeg hjemme 8 dage og fik så "Atrevida" - ligeledes på Vestafrika, der var jeg 3 ture - derefter hjem at læse til maskinmester i Svendborg (det var 2½ vidunderlige år!).

Snesejler 2

Så ud med "Cinchona" som 3. mester (på dispensation - manglede ca. 1 år sejltid, men det ordnede Schultz og Bentzen på Inspektionen). Vi havde en tur til Bandar Abbas med majs fra New Orleans, det måtte det bare ikke hedde sig, fordi USA havde indført embargo pga. gidslerne i ambassade i Teheran. Så vi lå et par dage på Sicilien og lavede papirerne om.

Efter Cinchona kom jeg med Selandia i containerfart Europa-Østen via Suez, det var sjovt - jeg nåede lige at få lidt af den gamle Østen-fært!

Bugis Street i Singapore var endnu ikke lukket og stemningen i Hong Kong, Kobe og Pusan var også OK. Derefter på produkttankbåde, som 2.mester (på dispensation igen, det ordnede d`herrer Schultz og Bentzen igen!) først Patagonia og derefter Pasadena, dem havde jeg selv været med til bygge på Nakskov Skibsværft.

Ja, så kom jeg til DSB i Rødbyhavn (1983) og nu er jeg værktøjer i Bech Engineering, som vedligeholder færgelejerne for Scandlines i Rødby og Gedser havne.

Sådan kan det jo gå tilbage for enhver, men minderne har vi da lov at ha`.

Søren Lund.

-o-

Snesejler 2



"Lalandia" til Fjernøsten 1948.

For at begynde med begyndelsen. Først må man jo have sig en hyre, og for at kunne mønstre i større skibe, må man være medlem af "Sømændenes Forbund", der har domicil i Heruf Trollesgade. Her møder man troligt op hver formiddag og får sit "stempel". Da jeg helt bevidst havde udset mig en ØK-båd til Østen, måtte jeg samle mig ca. 30 stempler. En "auktion" skaffede mig så ret til letmatros hyre.

Men så let går det ikke. Vi skulle først præsentere os på ØK 's forhyringskontor i Strandstræde. Her residerede det frygtede Kaptajn Larse'n, der skulle se os grundigt an. Jeg må jo have virket tilforladelig, for jeg fik ingen nærgående spørgsmål. Så derfra gik det til Rederiforeningens læge i Amaliegade, hvor helbredstjekket med mere blev foretaget.

Der er stor forskel på, hvad en sømand, der har sit job at se til om bord, og en turist, der kun har sig selv at tænke og passe på, oplever på en lang sørejse.

Snesejler 2

Turisten når at få det hele med, når alle oplevelser, ser alle seværdigheder, han møder på sin vej. Han kan måske gøre sin rejsebeskrivelse mere interessant.

Ikke desto mindre vil jeg her forsøge at give en beskrivelse af, hvorledes en sådan rejse former sig for sømanden, der ikke altid kan fare rundt, som det passer ham. Han er bundet til sit arbejde om bord og kan ikke følge en fastlagt plan, men må tage begivenhederne, som de kommer.



Lalandia 4 master.



Lalandia efter ombygning fra 4 master til 2 master.

Snesejler 2

I Københavns Frihavn ligger Ø.K.'s store motorskib "Lalandia" og laster stykgods til arabiske lande, Indien og Det fjerne Østens sydlige del. Der er travlhed om bord, folk kommer og går uafsladeligt, op og ned ad landgangen. Der lastes både fra kajen og fra pramme på søsiden, både kraner i land og skibets egne bomme svinger uafbrudt frem og tilbage over skibet og lader godset forsvinde ned i lastens dyb.

Hvad sendes der så til Fjernøsten her fra Danmark, vil mange sikkert spørge? Den førende eksportartikel til den del af Verden ser næsten ud til at være øl, i pæne, brune flasker. Ikke mindre end 1200 tons Carlsberg og Tuborg med dansk etikette på den ene side og en etikette med modtagerlandets sprog på den anden side. For øvrigt med en alkoholprocent, der er det dobbelte af en almindelig pilsner. En anden stor artikel er dåsemælk; desuden papir fra Norge og Sverige i transit med omladning i Frihavnen. På dækket står en stor betonblendemaskine til Bombay i Indien.

Hele dagen igennem kommer der stores og proviant om bord; flere hundrede kilo maling, kød, mel m.m. Der er øl og spiritus, tobak og cigaretter, chokolade, sæbe o.m.a. Vi har nok at gøre med at stuve det af vejen.

Så når vi frem til den sidste dag i Danmark. Mig påvirker det måske mere end mange andre af besætningen. Jeg har aldrig været uden for Nordeuropa, idet jeg fik min første hyre under krigen i de såkaldte småskibe, hvor man skulle være mønstret i over 2 år, for senere at kunne komme på navigationsskole.

Det er torsdag den 22. april. Skibet vrimler med pårørende, der vil tage rigtigt afsked og være sammen med deres kære, så længe, det er muligt.

Kl. 19 lyder ordren: "Alle besøgende fra borde". Efter håndtryk, kys og ømme kærtegn skilles man så. Slæbebådene begynder at hale i Lalandia og, og landgangen hives op. Langsom glider skibet fra kajen, og snart efter ligger vi ude i havnen. Helt ude på spidsen af Langeliniemolen står en del af de pårørende og vinker farvel til os, der ikke skal se Danmark før efter ca. et halvt år igen.

Snesejler 2

Natten igennem går det op langs den svenske kyst, og hen under morgen løber vi ind i Göteborgs Skærgård og får lods om bord. Øernes antal og bebyggelsen på disse bliver tættere og tættere, jo længere vi kommer ind, og snart efter er vi i Götaelvens munding, hvor byen breder sig på begge sider af elven. På sydsiden mest beboelse og forretningskvarterer, på nordsiden de kendte skibsværfter "Eriksberg" og "Götaverken"

Det er St. Bededag i dag, altså fredag for os, men ikke for svenskerne, og da disse ikke ville flytte en stor bunke skidt i lastrummet, måtte vi til stor ærgrelse i gang med det, trods ekstrabetalingen.

Her laster vi papir. Kl. 11 om aftenen er vi atter klar til afgang og glider snart efter ud gennem den smukt oplyste by. På vejen passerer vi den helt nye og meget smukke Amerikabåd, "Stockholm".

Vore rationer af cigaretter og tobak er til søs så store, at vi knap kan nå at ryge dem. Desuden er de af engelsk eller amerikansk fabrikat. Men cigaretter er en god handelsvare, hvor vi kommer frem, så de får sikkert ben at gå på.

Sømandens arbejdsdag bliver aldrig triviell, hver dag er der små oplevelser, der sætter kulør på tilværelsen. Jeg stod således til rors, da den nye tjener kom dansende op i styrehuset med to bakker, henholdsvis kaffe og appelsiner til Kaptajnen og hans frue. Det så meget elegant ud, indtil den ene bakke "røg på dørken" (som gulvet kaldes til søs), med en klingende lyd. Staklen glemte, at han ikke var på en restauration, hvor gulve har for vane at forholde sig i ro, og svingdøre er noget, man bare puffer til. Skipperen åbnede døren med et: Hvad satan er det ? Han prøvede på at se streng ud, men forgæves.

Den følgende time hjalp jeg tømreren med at passe luger til på 2-lugen. Den skal nemlig fungere som tennisbane, så den skal være så fast som muligt. Om bagbord så vi lige det sidste stykke Danmark for denne gang, det var landet ved Hanstholm, der dog snart forsvandt i kimingen, som horisonten hedder til søs. Vi sendte en venlig tanke derind og stod lidt og faldt i tanker. Dog blev opmærksomheden snart fanget af noget helt andet. En flok springere kom hen foran stævnen på os og begyndte en veritabel

Snesejler 2

gymnastikopvisning. De blev belønnet med en bøtte affald, som de straks faldt over og helt glemte opvisningen.

Middagsmaden om bord må jo være en drøm for sådanne, som ikke har adgang til alle de rariteter, som vi har her. I dag vankede der "ris i karry" (kom vi senere til at vride næse af), sød suppe med rosiner, svesker og abrikoser og svesketærte til dessert. Man må huske, at i 1948 var der endnu streng rationering i Danmark.

Søndag eftermiddag fik vi England i sigte og stod lidt efter ind i havnen i Middlesbrough. Masser af skorstene, røg over det hele, kort sagt en rigtig beskidt by. Det ene store jernstøberi og højovne ved siden af det andet osede om kap. Det var vort første indtryk af denne by. Gennem den flere kilometer lange havn passerede vi masser af skibe af alle nationaliteter, der lå og lastede.

Når man kommer til en havn, hvor man ikke tidligere har været, må man naturligvis en tur i land, hvis lejligheden da byder sig, vel at mærke efter fyraften. Det var noget af en skuffelse, så fattigt havde jeg ikke forestillet mig England. Byen så næsten ud, som var krigen holdt op dagen før. Havnekvarteret bestod af uendeligt lange gader med fuldstændig ens rækkehuse overalt.

Arbejderboliger. Hvert hus med 3-5 skorstenspiber, for en pejs i stuerne havde man da. Men som en Englænder jo siger: "My home is my castle". Vi prøver naturligvis at komme i kontakt med folk, og de er yderst venlige og hjælpsomme, når det kniber med at finde vej, men sproget ligner ikke noget af det engelsk vi lærte i skolen.

I aften er vi inviteret til bal i Sømandsmissionen. Kan en dansk sømandsmission gøre det efter? Desværre er interessen ikke overvældende. Der er jo kun en 3-4 piger, og så går man på pub i stedet for. Det var da det mest uhumske sted vi kunne have valgt. En aften nåede vi da også i biografen. Der var da flere af slagsen, og de lå alle i den centrale og pænere del af byen. Ved den lejlighed fik da konstateret, at Middlesbrough er større end vi havde troet. Der var da lyssignaler i alle gadekryds, og den

Snesejler 2

slags luksus forbandt man med byer af en vis størrelse. Så var der også de 2-etagers busser, det mest engelske, vi kunne forestille os.

At gå i biografen her er ikke som derhjemme. Man kan komme og gå som man vil, blive siddende i 8 timer for samme pris kan man også, hvis man da har lyst. Der spilles 2-3 film i uafbrudt rækkefølge. Vi valgte de bedste pladser, 2 shilling pr. stk. Det så lidt faldefærdigt ud. Men da jeg satte mig, fik jeg dog den største overraskelse. Op af et hul i det polstrede sæde stak en mægtig fjeder, lige op i bagdelen på mig. Trods denne ubehagelighed holdt vi dog ud i to timer. Kl. 22 var det slut. Så spilles nationalsangen, på lærredet toner det engelske flag og kong Georg VI frem. Folk rejser sig, blotter hovedet og forlader så stilfærdigt etablissementet.

Når man går gennem den mere fattige del af byen, kan man til enhver tid risikere at blive overfaldet af en flok lasede unger, der tigger. Det burde de, der opdrager deres børn skamme sig over og gøre noget ved. I 9 af 10 tilfælde er der ingen grund til tiggeri.

Fra et lods fartøj, forankret ud for det fra kampene i 1945 kendte Vliessingen, fik vi hollandsk lods om bord. Det var en mørk aften, så meget kunne vi nysgerrige letmatroser ikke se. Ved byen Oostende skiftede vi til belgisk lods. Han tog os gennem Schelde-floden til Antwerpen, hvor vi fortøjede ved Ø.K.s pakhusanlæg klokken halv to om natten. Jeg må blankt erkende, at navnet Antwerpen har en skøn klang i enhver sømands øren. Den anses som en af Verdens bedste havnebyer.

For udenforstående er det næsten umuligt, at forestille sig, hvad der kan lade sig gøre i denne by. Bare det at købe ind, var en fornøjelse. Ikke kun, at alt kunne fås, men til halv pris i forhold til hjemme, og tilmed i kvaliteter, vi ikke var vant til. Amerikanske varer til priser, under hvad de koster i Amerika, (sagde man da). For 100 frc., hvad er svarer til godt ti danske kroner, kan man godt more sig, ja man kan endda blive plakatfuld, hvis det da er, hvad man forstår ved at more sig.

Vi måtte naturligvis have lidt mønt, så vi bestilte hver 2000 frc. Jeg har moret mig med at notere nogle priser ned: (omregnet til kr.)

Snesejler 2

Gulvtæppe, 130 kr., vægtæppe med dyremotiv 12 kr., løbere 10 kr. pr. meter, undertøj 6 kr. pr sæt, 4 par sokker for 5 kr., nylonsokker 2 kr., nylonstrømper 5-12 kr., frottehåndklæder 1,50 kr. stykket, lommeørklæder 40 øre, et sæt khakitøj 30 kr. o.s.v. Butikkerne bugner med sydfrugter, chokolade og andet godt. Jordbær er der allerede fra maj til almindelige priser.

Hvad man straks lægger mærke til her, er den gennemførte renlighed, der hersker overalt. Intet papir får lov til at ligge og flyde. Hver morgen stiller beboerne deres skraldespand ud på fortovet, vogne kommer og henter det, hvorefter det hældes ned i en pram. Denne slæbes så ud på Nordsøen, hvor den tømmes!

Selv de utallige værtshuse, der præger alle dele af byen, men dog mest havnekartererne, ser så pæne og appetitlige ud, at hele Verden kunne lære noget deraf. I den indre by er gaderne kun smalle, men ikke langt derfra er der store brede boulevarder med skyggefulde træer langs siderne. Hist og her store statelige bygninger. Jo, den unge sømand var synlig imponeret! På det centrale torv ligger byens store domkirke, der nu er ved at få sin sidste afpudsning efter krigens skader.

Snesejler 2



Et af Europas første højhuse, Antwerpen.

Rundt omkring ligger de store varehuse og tæt derved en 24-etagers skyskraber, den eneste i byen og meget betegnende kaldt "Torengedouw", Fra dens top har man for 5 frc. den herligste udsigt over byen og de kolossale havneanlæg, der siges at være de næststørste i Verden.

Nede i en gade langs floden så jeg til min forbavselse 20 - 30 danske kølevogne i rad og række, jeg fik mig naturligvis en sludder med en af chaufførerne.

Snesejler 2

Men de dejlige dage er forbi, og nu ligger vi i den sidste nordeuropæiske havn, Rotterdam. Jeg er vagtmand om natten og har derfor ikke en chance for at komme i land, såfremt jeg da vil have ordentligt udsovet. Her lå vi kun i havn i 1½ døgn, og nu er vi på vej gennem kanalen, "Niuwe Waterweg", der fører fra Rotterdam ud forbi Englandstrafikkens havn, "Hoek van Holland" og ud i det åbne hav. Vi har 7 døgn i søen foran os. Så hvad er mere ligetil end at fortælle om et helt almindeligt døgn til søs?

Mandag den 10. maj er Lalandia på vej over Biscayen. Her, hvor der ifølge skik og brug altid skal rase en storm, er vejret smukt, og der er slet ingen sø. Kl. 4 om morgenen begynder det at blive lyst, og 1. styrmands vagt, dagvagten, tørner til. På det tidspunkt er bageren allerede i fuldt sving med rundstykkerne, for naturligvis er der rundstykker hver morgen.

Kl. 5.30 pures restaurations- og kabyspersonale, drengene og de af dæksbesætningen, der går dagmænd, d.v.s. har almindelig arbejdsdag. Man får sin morgenkaffe og tørner så til (begynder) kl. 6. i dag skal dækket skures med kaustisk soda. Bådsmanden mixer den stærke væske og matroserne begynder at skure løs.

Drengene begynder den daglige rengøring, helst i "begravelsestempo", hvis de kan slippe af sted med det. Kokkene og pantrymanden begynder så småt at tænke på dagens menu.

Ved 8-tiden, når formiddagsvagten tørner til, kan man se de første morgenfriske passagerer stå i pyjamas ved lønningen og gabe, og kl. 8.30 får de deres frokost, mens jomfruerne gør deres kamre i stand. Hen på formiddagen drikker dæks- og menig maskinbesætning deres hævdvundne 10-kaffe. Den dertil brugte tid "stjæles" fra arbejdstiden.

Passagererne, hvoraf der er plads til max. 36, får deres fine flugstole (med madrasser) ud på dækket i solsiden og ligger og læser, ryger og passiarer med hinanden. Barnevognspassagererne, en 10 års dreng og en 5 års pige spiller forsigtigt bold, i stadig frygt for at bolden skal ryge ud over skibssiden. Dækket er nu skrubbet færdigt, så dagmændene kan gå i gang med almindeligt vaske- og malearbejde. Eventuelt splejser de stropper og

Snesejler 2

wirer til brug ved lossearbejde. Disse er udsat for megen slitage og må derfor ofte fornyes af hensyn til havnearbejdernes sikkerhed.

Kl. 12 er der atter vagtskifte, og dagmænd har en times middagspause. I dag skal der afholdes bådøvelse. Noget sådant ved man naturligvis ikke i forvejen. Det annonceres ved en række korte stød i fløjten, alle får hurtigst muligt fat i deres redningsbælte og farer op til den båd, de er tildelt. Disse gøres klar og svinges ud over siden. Efter "Kinas" sørgelige forlis juledag vil man forstå, hvor vigtigt det er, at dette fungerer hurtigt og sikkert. Bagefter er der brandmanøvre, hvorpå hver går til sit.

Om eftermiddagen fortsættes med arbejdet til 15.30. På det tidspunkt er der "udskejning" for dagmændene, inkl. Bådsmand og tømrer. d.v.s. at de holder fyraften. I kabysen gøres rent efter dagens madlavning. Tømreren havde undtagelsesvis et ekstra job i lastrummet, hvor nogle kasser, der indeholdt radiodele skulle sikres mod "rous" (nedfald og deraf følgende ødelæggelse) Nu har dæksfolkene drukket deres eftermiddagskaffe, mens tjenere og kabyspersonale kan se misundeligt til og fortsætte med deres gøremål, ofte til langt hen på aftenen. Disse stakler kaldes under et for "Yams-departementet".

Mellem kl. 17 og 17.30 har hovmesterens shop, der også hedder "slopkasten" åben. Her sælges der ud af alle de dejlige sager, og til latterligt lave priser. Der er amerikanske cigaretter til 4,50 kr. pr. karton (200 stk.). Engelske cigaretter til 2,50 for 50 stk. Lux og Palmolive sæber, alle slags spirituoser til priser fra 3 til 20 kr. pr. hel liter. Bolsjer, chokolade, konfekt. Tobak, øl og sodavand, barberartikler, spillekort og store cigarer.

Kl. 17.30 spises til aften, og derpå er der frihed for næsten alle, dog ikke vagter på bro, dæk og i maskine.

Middelhavet og Rivieraen.

Natten til torsdag rundede vi Gibraltar, der sort og mægtig bevogtede indsejlingen til Middelhavet, og dagen derpå sejlede vi i det fineste solskinsvejr op langs Spaniens kyst, hvor vinmarkerne ligger som et fint mønster på skråningerne mod syd.

Snesejler 2

Passagererne er så småt begyndt at kede sig, og en af tre unge danske piger, der har fri rejse til Østen, fordi de skal ud og giftes med Ø.K. funktionærer, har fået lov at hjælpe matroserne med at male, iført 1. styrmands kedeldragt.

Lidt afveksling havde vi også denne dag. Vi passerede nemlig et andet Ø.K. skib, Victory-båden "Tranquebar" Begge skibe udførte et helt ceremoniel som hilsen. Lidt efter mødte vi J. Lauritzens banan-jager "Egyptian Reefer" som medgående. Den opfordrede til kapsejlad, og her blev vi den lille.

Lørdag morgen dukkede der nogle forrevne klipper op forude, det var indsejlingen til Marseille. En time efter lå vi fortøjet i havnen i denne smukt beliggende by. Her er der allerede så varmt, at det kniber med at holde almindeligt arbejdstempo. Dog, hen imod middag, kom der en ordentlig tordenskylle, der klarede op på det hele. Store, tunge regndråber, der falder lodret ned og gør en våd på under et minut.

Som altid, når man ligger ved land, vrimler det med mennesker om bord. Vi er nu på de breddegrader, hvor der kommer "handelsmænd" om bord, og dem skal der holdes et vågent øje med. Mange af dem sælger tyvekoster samtidig med, at de er langfingrede. En alpehue for 3 pk. Cigaretter. Kikkerter og armbåndsurre koster 2 kartoner cigaretter. Man kan hurtigt regne ud, at cigaretterne må have haft en større værdi end både kikkert og armbåndsurre.

Da vi skulle forlade Marseille samme aften, gik jeg en tur for at se mig lidt om. Byen er hårdt medtaget af krigen, og der synes ikke at være den vilje til genopbygning, som vi så i Antwerpen. Bebyggelsen langs gaderne var på skift høje lejekaserner og små huse med skodder for vinduerne. Disse var ofte uden glas og med tremmer i stedet. Butikkerne havde ingen rigtige døre, de var i stedet forsynet med et underligt tremmeværk af bambus eller lignende, endda ølkapsler så jeg anvendt. Varerne udstilles altid udenfor, dette kan for en viktualiehandler fx betyde, at levende høns og kaniner kan vurderes i bure på fortøvet. Ved salget slagtes de på stedet med garanti for friskhed. Butikkerne lukker ved 19-20 tiden. Næsten på samme tid åbner de utallige havneknejper, som byen er kendt for. De reklamerer for sig ved at

Snesejler 2

have en af deres "faste tøse" stående uden for i nationaldragt! Hun forsøger så med øjekast at lokke kunder til at træde indenfor.

Som sagt forlod vi byen samme aften. Den følgende dag er Pinsedag, og da jeg kom på vagt Pinsemorgen så jeg et af de skønneste panoramaer, man kan tænke sig. Over et dybblåt hav ser vi ind mod kysten, hvor den franske og italienske riviera strækker sig langs Alpernes fod.

Hist og her i bjergene en lille landsby med sine røde tage, en lille flod, eller bæk, der strømmer ned i Middelhavet, en badeby, o.s.v.

På de højeste tinder, der kan skimtes i det fjerne, ses endnu lidt sne.

Så dukker en større by op, uden for denne er der en stor, hvid bygning. Vi er ud for Monaco med byen Monte Carlo og byens store casino. Lige øst for byen ses det tydeligt, at landskabet når sit højeste niveau. Her er den fransk-italienske grænse.

Kl. fire om eftermiddagen bliver bebyggelsen i land tættere. Det er Genovas forstæder. Byen ligger smukt ved den store, åbne bugt; tre bjergpartier kiler sig ind i byen og får den til at synes meget mindre, end den i virkeligheden er. Man ser ikke, hvad der gemmer sig bag disse højdedrag.

For at komme op i byen, må vi først igennem en "gate" med toldere. Dem er der nu ikke større problemer med, de stikker hånden frem og siger "Duo paqetto". De får deres to pakker cigaretter og ser så gennem fingrene med, at man medbringer et par kartoner som handelsobjekt.

Havnekvarteret er ikke specielt smukt, men dog ganske interessant. Bortset fra et par brede boulevarder og byens indfaldsveje, er de gader, hvor busser og sporvogne kører, ikke stort bredere end hovedgaden i en mindre dansk provinsby. Alle de øvrige gader er kun 3 - 4 meter brede gyder med 7 - 8 etagers huse på begge sider, så skæve, at man uvilkårligt spekulerer på, om de mon kan finde på at falde ned over hovedet på en. Vasketøj hænger på snore tværs over gyderne. Om sådanne steder frister efter mørkets frembrud? Ikke mig! Langs disse gyder sidder alle mulige gadesælgere og prøver på at komme af med deres sager. Mest frugt og amerikanske

Snesejler 2

cigaretter. Også vore cigaretter kunne havne her. Vi sætter os ind på en lille restaurant og nyder en flaske "champagne" til 15 kroner.

Kommer man længere op i byen, er der store skinnende, hvide og moderne huse, der er parker med palmer, enkelte højhuse har man også her fået stablet på benene. Blandt byens seværdigheder er da også statuen af bysbarnet Christoforo Colon, eller Christoffer Columbus.

Mandag, som er 2. pinsedag, havde en af de andre letmatroser og jeg udset os som udflugtsdag. Vi ville på "bjergvandring"

Vi bevæbnede os med et fotografiapparat, sprang på en sporvogn og kørte med til endestationen. Efter at have spist et pund kirsebær, begav vi os til fods ad en lille gade, der godt kunne se ud til at føre ud i det blå. Den snoede sig i hvert fald langs en dyb kløft med høje skrænter til begge sider. Ved sidste hus holdt vejen op, så vi måtte op ad bjerget for at komme videre. Nu faldt det så uheldigt, at skråningen vendte mod syd og var opdyrket. Vi måtte derfor gennem adskillige private haver. Vi fik forklaret en dame om vores hensigt, og hendes drenge skulle så vise os vej gennem haverne, der lå som store trappetrin op ad bjerget. Der var hvede og majs, grønsager og kirsebær.

Netop et træ af sidstnævnte type havde drengene forelsket sig i, de begyndte systematisk at plukke løs. Pludselig kom ejeren farende og slog efter de flygtende drenge med sin kæp, han brugte ukvemsord som "bandito" og "bastardo". Vi sørgede for skyndsomt at forsvinde derfra.

Det var middag og gloende varmt, en iskold bjergbæk var til stor lindring. Da vi havde "drukket os fulde" opgav vi den mislykkede bjergbestigning og gemte den til om eftermiddagen. Vi returnerede til skibet, spiste til middag og udsøgte os derefter et tilpas højt bjerg og satte kursen mod det. Efter megen spørgen og gåen forkert kom vi til sidst til en lille bydel, der viste sig at ligge lige foran det udsøgte bjerg

Snesejler 2



En af byens vaskerbrønde, Genova.

Et øjeblik stod vi betragtede nogle kvinder, der vaskede tøj ved bybrønden. Åbenbart har ikke alle rindende vand i huset. Vi så flere komme bærende med deres byrder på hovedet, hvad jeg ikke troede, kunne forekomme på den breddegrad.

Klokken blev tre, inden vi kom i gang med den egentlige bjergbestigning. Klokken fire stod vi på toppen, svedige og udasede, men med en pragtfuld udsigt over hele byen, bjergene rundt omkring og Middelhavet, uden andet selskab end en fårehyrde og hans firbenede venner. Vi fik da en "samtale" med ham og fik også taget nogle billeder. Så begyndte nedstigningen. Hos en købmand undervejs fik vi appelsinsaft og et glas gedemælk. Ja, der er mange sære ting, man kan få. På et vist tidspunkt følte vi stor lyst til at købe en cykel for at komme lidt hurtigere til skibet (700 kr.), dog, det blev ved tanken.

Kl.18 samme aften forlod vi Genova med Suezkanalen som næste mål. Natten igennem går det ned gennem det Tyrrenske Hav, og næste dags formiddag passerer vi vulkanen Stromboli, der ligger midt i havet. Den spyr et eller andet ud med 7 minutters intervaller, hvad vi desværre ikke fik at se, idet toppen var indhyllet i skyer, men lavastrømmen ned ad dens sider var synlig. Trods dette er vulkanøen beboet.

Snesejler 2

4 timer senere gik vi igennem Messinastrædet; der var meget smukt, især på Sicilien-siden, hvor appelsinplantager ligger langs bjergskråningerne. I det fjerne sås vulkanen Etnas top. Nu har vi atter et par dage i søen foran os, og så kommer der straks gang i spil og sport. På 2-lugen er et net rigget til, men netop nu spilles der et ringspil. Tæt ved står det interimistiske svømmebassin, populært kaldet "badekarret", da det kun er 2 meter på hver led. Her er der en skrigen og en plasken lige så længe, det er lyst.

Om aftenen kan jeg fra min udkigspost på broen høre radiogrammofonen nede i salonen, og når jeg kigger agterud (hvad udkiggen netop ikke må) kan jeg se dem danse nede på promenadedækket. Passagererne har det nu dejligt, så længe vejret er godt, men kommer der storm og høj sø, misunder vi dem ikke, så ligger mange af dem, grønne i ansigtet, i deres køjer med natpotten parat. Kahytjomfruerne ærgrer sig!



Alexandria.

I nat kom der telegram om, at vi skulle anløbe Alexandria for at laste 500 tons sukker til Aden. Ægypten er jo et krigsførende land, så vi forbereder os på unormale forhold, og i dag kommer der da også et telegram med flg. Indhold:

Snesejler 2

Fra Port Police Authorities, Alexandria.

Krigstilstand erklæret I alle ægyptiske havne. Det er strengt forbudt at fotografere eller aftegne havne eller militære anlæg. Overtrædelse vil blive straffet strengt.

Næste telegram: Fra Exchange control.

Enhver person, der ankommer til eller forlader Ægypten må have en sum penge på sig, der ikke overstiger 20 Pund. Dette beløb må kun bæres, såfremt særlig tilladelse haves. Endvidere henledes opmærksomheden på, at kontante beløb ikke kan udbetales om bord som følge af de ægyptiske valutaregulativer.

Lørdag morgen ankrede vi så op på Alexandrias red og fik ægyptiske politisoldater om bord, og inden vi fik set os om, havde vi 5-6 små både på siden. De ville sælge alt mellem himmel og jord, hovedsagelig dog mest lædervarer. At det var det rene ragelse, har jeg senere med bitterhed konstateret.

Vi er nu nået så langt øst på, at der ikke mere findes faste priser på nogen ting, så vi må lære at være forsigtige, hvis vi da ønsker at handle og aldrig betale mere end halvdelen af den først forlangte pris - og så bliver vi endda snydt.

Der blev afsluttet handler med læderpuder, indkøbstasker, attachetasker, dametasker, skotøj, tegnebøger og meget andet.

Kl. 9 kom vi til kaj og satte straks rotteskærm på trosser og wirer. Inden længe vrimlede skibet med arabere. De præsenterede sig som fremmedførere, lodsassistenter, agenter, politi, havnearbejdere, o.s.v. Man kan roligt gå ud fra, at mindst halvdelen af dem var tyveknægte, de fleste højst utiltalende at se på. I mit unge, påvirkelige sind, syntes jeg, at de mest lignede de kameler, de så flittigt bruger som trækdyr, typisk har de et snoet overskæg og går ualmindelig laset klædt. Deres benklæder er som taget ud af en film, store og posede, med plads til en masse tyvekoster. Buksebagen

Snesejler 2

hænger helt nede mellem anklerne. Andre render simpelthen rundt i natkjoler eller i sække.

Sammen med nogle kammerater fik jeg tildelt det højst ubehagelige job, at holde vagt i lastrummet, det vil sige at passe på, at der ikke blev stjålet af lasten. Dette er så godt som umuligt. Dog lykkedes det mig at snuppe en, der havde bjerget sig en øl med tærne, mens han gemte sig bag en italiensk avis, der var efterladt dernede. Den foregav han naturligvis at læse i, men den vendte på hovedet!

Det værste var dog, at de "sang". Enhver, der har lyttet til arabisk musik i radioen ved, hvordan det lyder.

Jobbet som vagtmand om natten er endnu værre. Man skal være både her og der, helst overalt på en gang, selv politisoldaterne fik vi besked på at holde øje med, også de stjal, når lejlighed bød sig. Man skal ikke gå i land, medmindre man er 5-6 personer samlet, går man alene, kan man risikere at komme om bord i underbukser, hvis man da overhovedet er så heldig at komme helskindet tilbage og med livet i behold. Yppe klammeri med de lokale, må man under ingen omstændigheder, knivene sidder løst. Dog findes der uden for araberkvartererne ægyptiske bydele, hvor livet efter vore forhold er mere normalt. En ægypter vil til enhver tid hævde, at han ikke er araber. Jeg fandt ikke ud af, hvori forskellen bestod.

De værste banditter er dog fremmedførerne, som man ikke kan være i fred for nogetsteds. De har lommen fuld af "anbefalinger" fra andre skibe, og dem er de oftest kommet uærligt til. Hos de mere enfoldige kan man godt komme ud for en anbefaling med denne ordlyd: "Advarsel. Hold dig denne kæltring langt fra livet".

En oplevelse vi havde i middags glemmer jeg sent. Vi fik flæskesteg, en sulten araber stak hovedet ind ad køjet for at tigge. Han fik en skive, som han tyggede med velbehag, indtil det mest ondsksfulde eksemplar af en matros sagde "øf, øf" Den stakkels araber blev helt grøn i hovedet og forsvandt.

Snesejler 2

Efter 12 timers sejlads ligger vi nu fortøjet mellem to bøjer i havnen i Port Said, midt mellem to verdensdele, Asien og Afrika. Det meste af byen ligger på Afrikasiden. Set på afstand en nydelig by. Inde på molen står den store statue af den franske ingeniør, Ferdinand Lesseps, Han peger ind mod Suezkanalen, der er hans mesterværk. Der er liv og trafik i denne havn. Ustandselig sejler store skibe af alle nationaliteter forbi, mens motorbåde og robåde farer frem og tilbage mellem skibene og land. Overalt om bord render der handelsmænd rundt og praler med deres få gloser skandinavisk: "Fine grejer, fine grejer". De kender de vigtigste handelsudtryk på næsten alle sprog, nogle taler endda ret godt skandinavisk. For at kunderne skal kunne huske dem, antager de navne, der er kendte, som fx Mohammed, Abraham, Moses, o.s.v.

Luften står fuldstændigt stille her, Solen brænder skånselsløst, den står næsten i Zenith her på den tid af året. De af os, der ikke allerede er brune som araberne, bliver hurtigt røde som kogte krebs. Overalt vrimler de mest utroligt næsvise fluer, det er i begyndelsen irriterende, dog, efterhånden er vi lige så upåvirkede som en gammel so. Vi skal kun ligge her i 5 timer for at losse lidt øl, papir og andet godt. Så hives fortøjningerne hjem igen, og vi sætter stævnen mod Kanalen og de tropiske farvande.

Fra Port Said til Ceylon.

Vi er nu på vej gennem, den 24 timer lange Suezkanal. Hist og her ser vi inde i land en landsby med græssende dromedarer. Enkelte steder møder vi soldater, der er på vej til kampene i Palæstina. 1948 var jo året, hvor staten Israel etablerede sig. Langs kanalen ligger flere engelske militærlejre, hvad der jo må være aftalt med Ægypten, al den stund hovedparten af aktierne, foruden driften af kanalen, er på engelske hænder. På vejen gennem kanalen passerer vi to søer, først en lille, ved hvis bred der ligger nogle utroligt lækre badehoteller, dernæst den større Ismalia Sø med byen af samme navn på vestbredden. i søen ligger en del store tankskibe, der kommer fra Basra eller Abadan, og venter på, at vor konvoj når ud på søen, så de kan fortsætte nordpå. To store skibe kan ikke passere hinanden i kanalen.

Snesejler 2

Ved midnatstid passerer vi byen Suez, hvor vi landsætter kanallodsen og bådmændene. 2 både med 6 arabere har gennem hele sejladsen i kanalen stået på dækket, klar til at sætte i vandet, hvis det undervejs skulle blive nødvendigt at fortøje langs kanalbredden.

Nu går det ud i Rødehavets nordvestlige arm, der hedder Jubal-Strædet, og sydpå. Hele dagen igennem har vi høje, forrevne ørkentinder på begge sider, en kort overgang kan vi se det bibelhistoriske Sinai Bjerg. Pludselig mærker vi, at skibet drejer brat, en lille arabisk dhow, lastet med korn kom i vejen for os. Folk om bord, der er stedkendte, kan fortælle, at på disse kanter finder der stadig slavehandel sted. Et sådant fartøj, med dæk og lastrum fyldt med negre, der ikke så særligt frie ud, har for nogen tid siden anmodet et dansk skib om ferskvand.

Her findes også sørøveri. Samme kilde fortæller, at en engelsk orlogsmand for ikke længe siden har opbragt en dhow, der var på sørøveri. De historier kan vi så tygge lidt på, mens vi er beskæftiget med at rigge solsejl til, så vi og passagererne ikke skal blive alt for forbrændte i de kommende dage. Vi nærmer os nu Aden med dens myriader af fluer. Moskitodøre og vinduer er sat i, det bliver varmere dag for dag, 40 grader celsius har vi for længst passeret, laveste nattetemperatur er 32 grader. Havets temperatur er 30, vandet er salt som bare pokker. Det mærker vi tydeligt, når vi så ofte som lejlighed gives, skyller sveden af os i et brusebad (Der er ikke råd til ferskvand) eller når vi om morgenen klokken halv seks tørner ud og tager os en "svømmetur" i "bassinet".

I morges passerede vi 12 små klippeøer, der går under navnet "De tolv apostle", og i eftermiddags sejlede vi igennem "Helvedesporten", som søfolk kalder strædet mellem de to Perim Islands. Navnet har stedet fået, fordi det for skibe, der kommer sydfra, føles som at komme i en bageovn.

Lørdag morgen ankom vi til Aden, en efter vor mening ret lille by, beliggende på en ca. 500 meter høj klippe, der fra det arabiske fastland skyder ud i den arabiske havbugt, hvor den danner en naturlig havn. Her findes dårligt nok noget kajanlæg, al lastning og losning foregår med pramme. Langt de fleste skibe, der anløber havnen, er på vej til eller fra

Snesejler 2

Suez og kommer kun for at bunkre, evt. supplere provianten. Det er en engelsk flådebase.



På reden Aden.

Vi ligger fortøjet mellem to bøjer og lossere til lægttere, der ligger på siden af os. Som i Port Said er der en enorm travlhed i denne havn. Befolkningen her er, når man undtager de få Europæere, kun arabere og sorte. Her ses det tydeligt, at man ikke stoler meget på araberne, idet alle tillidsposter er besat med sorte, hvad disse er meget stolte af. Det ser man på den måde, hvorpå de tager deres arbejde alvorligt.

Tager vi nu som eksempel politiet. De er sorte i hvidt tropetøj og med bare fødder. På hovedet bærer de en fez. Da jeg jo ikke er vant til sådanne fremtoninger, må jeg indrømme, at de virker lidt komiske på mig. Havnearbejderne er arabere, de bærer en turban, en laset skjorte og en nederdel, der kaldes en sarong. Og så naturligvis bare fødder. De må have ualmindelig hård hud under fødderne, for jeg så en gå lige hen over en knust elektrisk pære, uden at det rørte ham.

Her er det intet problem at passe på øllet i lasten. De lokale er rettroende muslimer, de rører ikke alkohol. (Agenten sagde "Undtagen whisky") Hvert andet øjeblik for de hen til et afsides sted, hvor de under indviklede

Snesejler 2

ceremonier afleverede en bøn til Allah med ansigtet vendt mod den hellige by, Mekka.

Her solgte handelsmændene tropetøj. Naturligvis fik vi købt, men fortrød det senere, da det viste sig, at være elendigt skrædderarbejde. Trak man en løs tråd ud, kunne man nemt risikere, at bukserne faldt ned om hælene på en. Desuden købte vi savfisketænder og cigaretter i tusindvis, for her lå prisen under hovmesterens priser. 15 kr. for 500 engelske. Jeg lod mig fortælle, at disse cigaretter skal vi bruge i Bangkok for at have "valuta", ikke mindst til at bestikke tolderne, der slet ikke kan leve af deres løn. Hen imod aften bredte der sig en modbydelig stank over hele skibet. Vi var begyndt at laste små tørrede blæksprutter, en lækkerbiskken for Østens folkeslag.

Det var forbavsende at se disse havnearbejdere, det gik som en leg at få lasten om bord, selv om temperaturen oversteg de 40 grader

Skønt vi nu har forladt området med den mest trykkende varme og ligger i det Indiske Ocean med en frisk brise, er hedeslagene først nu begyndt at florere. Der indtraf mærkværdigvis kun et tilfælde, inden vi nåede Aden, en af vore skibsassistenter, som vi måtte efterlade i Aden med over 40grader i feber. Lægen der fortalte, at han i den seneste tid havde haft ikke mindre end 5 dødsfald blandt nordeuropæiske søfolk på grund af hedeslag. I dag faldt en af vore kvindelige passagerer sammen, og lidt senere var det koksmathens tur. Han fik samtidig konstateret den farlige tilstand, der blandt søfolk kaldes "tropekuller". Den gør sit offer både vanvittig og rasende.

Da jeg i aftes kom ned fra min tørn ved roret, mødte der mig et kosteligt syn. En flok skrigende originaler løb omkring på dækket og skabte sig. Uden mit vidende havde man i forbindelse med "Captains dinner" arrangeret et karneval, nogle havde naturligvis allerede kigget for dybt i glasset. Mest forbavset blev jeg dog over en fuldstændig troværdig forklædning som "neger" - troede jeg. Det var en neger. Han var blevet ked af at være i Aden, havde sneget sig uset om bord og havde gemt sig i en redningsbåd de sidste 24 timer. Staklen var helt udmattet af tørst og drak

Snesejler 2

flere liter vand. Nå, intet er så galt, at det ikke er godt for noget, i morgen tørner han til som koksmath.

Den 1. juni er vi ude i åbent hav. Her hersker på den årstid Sydvestmonsunen, der blæser konstant i omtrent 6 måneder, så havet er begyndt at vise tænder. Vi har slet ikke set Solen i dag, men til gengæld har vi fået selskab af flyvefisk, hvoraf et enkelt lille eksemplar tog sig et spring på 10 meter og havnede på kommandobroen. En stormsvale, der havde beskadiget vingen, nød i nogle timer vores pleje, indtil den atter kunne fortsætte.

Der er godt med "slinger i valsen", passagererne er godt sure, de må døje søsygens kvaler i stedet for leg og solbadning. Kun hovmesteren godter sig, der bliver ikke spist ret meget. Men vejret bedrer sig, flyvefiskene leger nu i havoverfladen, der somme tider farves helt rød af store dynger af fiskeyngel. Et døgn før Ceylon passeres en del små koraløer, Maldiverne. Vi går ind mellem dem, gennem et sted, der benævnes 8 graders kanalen.

Østens Perle.

Således kaldt, og det med rette. Vi ankrer op på reden. Heller ikke her kommer skibene til kaj. Snart efter er skibssiden flankeret af små både: Politi, karantænenmyndigheder, Cooks Rejsebureau, agenter o.s.v. Havnearbejdere kommer om bord og begynder deres arbejde. Folk her er endnu mørkere i huden end araberne, de fleste har det indiske kastemærke i panden, der tilkendegiver hvilken stand, de tilhører. Mange har ekstremt fremstående tænder i overmunden, totalt ødelagte af at tygge betel, noget narkotikaholdigt stads. Det er en lidenskab mange på østen lider under, og det mest uappetitlige, man kan forestille sig, for de spytter deres røde betelklumper overalt, hvor det passer dem.

Efter middag er vi, fire mand, klar til at gå på sightseeing bevæbnet med fotografiapparater. Vi prajer en færgemand, der sætter os gratis ind mod at vi lover at benytte ham, når vi atter skal om bord (hvad han sikker tjener tykt på)

Snesejler 2



Lugeformand Colombo.

Knap er vi nået op til "Passenger Jetty", havnens ankomsthavn, før vi bliver overfaldet af fremmedførere, der forklarer os med hvilke store tab for dem selv, de vil vise os lidt af byen. Nogle vil bringe os til basaren, andre ud i omegnen, andre igen til bordeller og lyssky restauranter. Vi maser os med møje og besvær gennem hele bundtet og kommer ud på gaden, hvor en endnu større flok af rickshaw kulier, tiggere og slangetæmmere overfalder os. Modløse opgiver vi og lejer for 6 rupees en fremmedfører med taxi. Det er ca. 9 kr. pr mand. Nu kan vi ånde befriet op og sætte os ind i vognen.

Snesejler 2

Først kører vi en tur gennem selve byen, hvor vores fører forklarer alle seværdigheder for os. Vi får lejlighed til at tage billeder af de karakteristiske oksekærrer og af det besynderlige Banyan træ, der er helligt og som følge deraf ikke må fældes, uanset, det står i vejen for trafikken. Det har et utal af "stammer", der i virkeligheden er rødder, som træets grene slår, når de kommer ned i nærheden af jorden. Dets religiøse betydning stammer fra, da Buddha for 2000 år siden vandrede på Jorden. Han sad under et sådant træ og kom til "Sandhedens erkendelse".

Vi kommer igennem den engelske bydel, hvor pragtfulde villaer skjuler sig bag smukke palmer og et væld af duftende blomster som fx den hvide tempelblomst, den røde hibiscus. Vores fører går ind i en have og stjæler et par blomster, som vi skal gemme til senere brug, hvad vi også meget snart erfarer, idet vi drejer ind i gården til et tempel for Buddha. Det ligger dog i de indfødtes bydel, hvor små snavsede gader er flankeret med butikker af enhver art og overbehængt med papirguirlander.

I templets svalegang sidder en del hvidklædte mennesker og lytter til en munk, der læser op af hellige skrifter. Foran indgangen bliver vi beordret til at tage vore sko af. (Med bange anelser for, om de stadig er der, når vi kommer tilbage). Vi lister bag en præst ind i templet. I det allerhelligste står eller ligger flere kæmpemæssige buddhafigurer, både mands- og kvindefigurer, nogle ser "vrede", andre milde ud. Det var til disse figurer, vi skulle ofre de medbragte blomster, men ikke nok med det, vi skulle også, gennem vor fører naturligvis, betale 4 rupees til "kirkebøssen". Heraf glider den ene ned i lommen på føreren, den næste havner i præstens lomme, så der bliver kun to til bøssen.

I det yderste rum, der danner en slags gang rundt om det allerhelligste, er der ophængt en serie billeder, der gengiver Buddhas vandring på Jorden. Med få undtagelser ligner de påfaldende, hvad vi i barndommen lærte om Jesu vandring på Jorden.

Da vi kommer udenfor igen, ser vi vore sko anbragt i pæne rækker, og de var så sandelig også blevet "delvis" pudsede. Vi har ikke bedt om denne service og vil ikke betale, med det resultat, at vi bliver skældt ud for

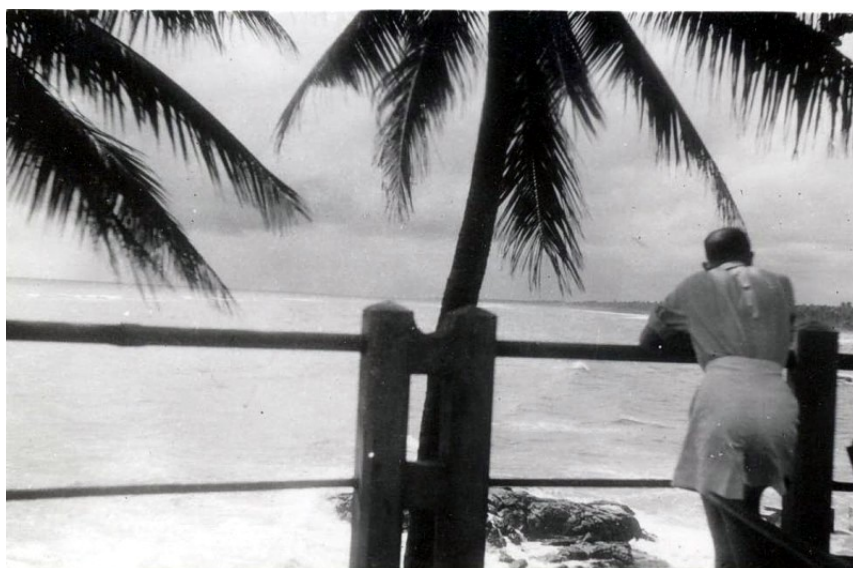
Snesejler 2

"Germans". Om disse nu er specielt nærige, eller om det skyldes den tabte krig, skal jeg ikke kunne sige.

Næste stoppested er en botanisk have. Den så ret medtaget ud, da den havde gjort tjeneste som exsercerplads under krigen.

Langs en bred basargade, hvor der foran hver butik hænger klaser på ca. 150 bananer, der kan købes for 5 rupees, går det nu for fuld udblæsning ud mod det mondæne badested "Mount Lavinia" på øens sydkyst, uden tvivl et af denne Verdens smukkeste steder. Der er skyggefulde palmer, og brændingen suser mod en kridhvid strand. Kun guitaren mangler i den perfekte Hawaii-stemning.

Føreren henleder vor opmærksomhed på en lille butik, hvor man til en overkommelig pris kan købe smykker i guld og sølv med ægte stene indsat. Der var også elefanter, skåret ud i ibenholt. Der blev købt et kors i sølv med 6 månestene indlagt for en dansk 10-krone. Vi lover højtideligt at komme igen, smutter ud af butikken og er snart efter på vej mod Colombos zoologiske have.



Havudsigt fra Mount Lavinia Cylon.

Snesejler 2

På vejen tilbage lover vi vor fører, at han den næste dag for 125 rupees skal køre os en tur til det indre af øen, selv om vi udmærket er klar over, at vi skal sejle til aften. Det er godt nok at lade ham blive i den tro, så kan han nå at vise os en del mere, og vi holder "venskabet" ved lige.

I den zoologiske have vader vi rundt med bananer, ananas, brødfrugt og kokosnødder hængende lige over vore hoveder, havde de dog bare været modne, så, men det var de altså ikke.

Dårligt nok er vi kommet inden for porten, før en stor elefant med domptøren i hælene kommer farende mod os, vi springer til side. Den er ved at blive trænet op, erfarer vi, det kan kun de indfødte finde ud af, får vi at vide. Når dyret skal eksporteres, følger domptøren med.



2 Letmatroser, Knud og Hans på elefantryk i Colombo.

Under et skyggefuldt træ sidder en stakkels brun bjørn og sveder. Dens dyrepasser fægter med armene for at få lov at vise den frem og få en ekstra skilling. Vi affærdiger ham dog med, at det ingen interesse har, for der hvor vi kommer fra, løber de løse rundt i gaderne.

Snesejler 2

Overalt bliver der tigget, så vi undrer os i grunden over, at ikke også papegøjerne siger "One rupee, please". Havens store attraktion er slangefarmen, den ofrer vi derfor lidt ekstra tid på.

Efter at have taget to fine billeder, det ene på elefanten, det andet, hvor vi står med en lille tigerkat på armen (bæstet kradsede!), tager vi os et glas ren appelsinsaft i baren. Ved udgangen kommer fire yankeer trækkende på en abekat, som de har købt.

Inden vi går om bord, trasker vi lidt rundt i gaderne, skarpt forfulgt af rickshawkulier og en slangetæmmer, der gør os det fine tilbud, at vi må få hans slange to gange rundt om halsen for kun 2 rupees. Vi betakker os og sørger for at komme om bord igen. Her går arbejdet videre, mens en sværm af sorte alliker hænger over skibet for at tilegne sig alt, hvad de finder spiseligt. De er utroligt aktive, har ikke kun tømt alle skraldespande, men også farvet skibet hvidt med deres klatter. Vi finder på at bombardere dem, men stoppes af en indfødt, der forklarer, at de er fredede, da de holder gaderne rene.

Der er endnu tid til at få købt de ibenholtselefanter, vi ikke nåede at få med fra byen.

Snesejler 2



Salg af Ibenholt-elfanter, Colombo.

Tidligt næste morgen forlader vi Colombo med Penang i Malaya som næste mål. Lige uden for havnen, hvor søen går højt, vrimler det med fiskere i deres skrøbelige udriggerkanoer. Det må være et rent kunststykke at manøvrere disse fartøjer.

Snesejler 2

Østen.

Tre dage i søen, og vi har Sumatras jungleklædte bjerge nogle få sømil om styrbord, og dagen efter går vi til kaj ved et lille bolværk, der næppe er beregnet for mere end to skibe. Det er havnen i Penang i staten Malaya. Vores "stow away", som en blind passager hedder i fagsproget, bliver her overført til Ø.K.s "Asia" på vej vestover. Han skal naturligvis med til Aden, hvor han kom fra.

Så snart vi har fortøjet, vælter en broget skare af indere, kinesere og brune malajer om bord. Kineserne her i byen udgør den pæne mellemstand, mens den hjemmehørende befolkning, malajerne, næsten er fortrængt til arbejdet som kulier, d.v.s. ufaglært arbejdskraft. Hertil hører dog også en del nyankomne kinesere, der endnu ikke har arbejdet sig op i hierarkiet. Et morsomt islæt er tre kineserkvinder, der er kommet om bord for at tilbyde os at sy og lappe tøj. De forkynder deres hensigt ved at skræppe op som en flok gadedrenge.

Penang er en by på måske 100.000 indbyggere, den ligger i den nordlige del af staten, hvis navn for øvrigt også er "Straits Settlements" (bosteder ved Malaccastrædet). Indbyggerne er for langt den overvejende del kinesere, hvis byggestil og morsomme skrifttegn da også præger hele bybilledet. Det er en smuk og tilsyneladende renlig by, med gader, der kunne minde om en dansk provinsby. Foran fortovene, der er bygget ind i husene som en svalegang, løber den åbne kloak, hvori affald fra gaden og husene kan kastes.

Snesejler 2



Hans C. Elberg i rickshaw, Penang.

Bybilledet domineres fuldstændig af de mange cykle-rickshaws i spraglede farver. "Rideren" træder pedalerne bag et sæde til to ganske vist slanke personer. Disse rickshawkulier er utroligt nærgående, en halv snes stykker overfalder straks den stakkels sømand, der stikker næsen uden for gaten til havneområdet. De spærrer bogstavelig talt vejen for folk, medens de på deres Pidginengelsk skråler op om alle de dejlige steder, hvor de vil bringe en hen. Taksten mellem by og havn er 50 cent, svarende til ca. 1 kr. Kan de få mere for turen, tager de det naturligvis. Almindeligvis er man som "hvid mand" nødt til at tage enten rickshaw eller taxi, gør man det ikke, taber man "ansigt", en kinesisk betegnelse for en handling, der er ens stand uværdig.

Har en rickshawmand kørt en kunde et sted hen, venter han gerne udenfor i flere timer for at få turen tilbage. Det kan forekomme, at nogle er ondsksfulde nok til at tage en anden, så bliver der en frygtelig ballade.

Store butikker findes næsten ikke her, overalt ligger den ene lille kinesershop ved siden af den anden utroligt, at de alle sammen kan eksistere. De bugner af meterverer, silkevarer, khakitøj, sko, kort sagt alt, hvad en ikke alt for kræsen sømand kan ønske sig. Går man på selve gaden,

Snesejler 2

bliver man generet af trafikken, eller rettere sagt, man generer trafikken. Går man ind på fortovet, bliver man overfaldet af de handlende, der faldbyder deres varer. Er man snu nok, kan der godt fås gode ting til små priser. De fleste bliver nok trods alt taget ved næsen.

Med "Østens sønner" kommer utøjet og insekterne om bord, overalt vrirler det med myrer og kakerlakker, mest dog i provianten, så når vi lækkersultent sætter tænderne i det friskbagte brød, så hænder det ofte, at der er en død kakerlak eller et tusindben indeni. På vore kamre holder kakerlakker i størrelser helt op til en tomme, 6-dages løb; de revner med et smæld, når vi dasker dem oveni. I begyndelsen følte det ækelt for os, der ikke havde været her før. Man er nødt til at finde sig i disse forhold, ellers får man hverken spist eller sovet.



Vandbøfler klar til lastning ved ØK-pakhus Wharf Wat Phraya Krai ca. 1935.

Snesejler 2



Visitkort til berømte Charlie Bar, Bangkok, som lå ganske tæt ved.

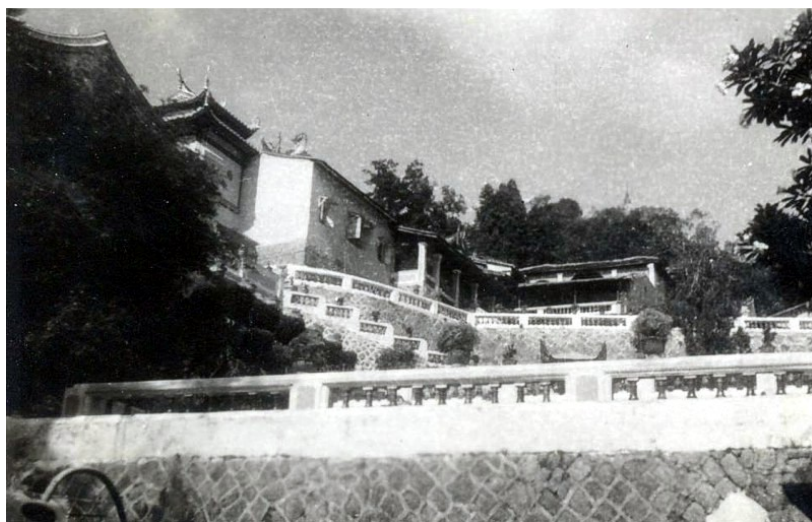
En lørdag aften havnede vi på en mærkelig måde i det kinesiske tivoli. Vi havde købt biografbilletter, men var ikke klar over, at biografen lå i et tivoli, og at billetten gav adgang dertil. Mellem de mange salgsboder var også en dansestrade, hvor man for 20 cent kunne få lov til at danse med en af 8 kineserpiger, der sad bagest, på rad og række. Vi var dog ikke indstillet på den fornøjelse, måske mere til at se derpå, noget af det mest komiske, man kan forestille sig. Musikken bestod af en tromme og en violin, melodierne havde kun to toner, parrene stod og trippede en hel meter fra hinanden, herrerne med hænderne i lommen, en endda med en cigaret i flaben. Der var revyer, teatre og pantomimer, tempeldans i pragtfulde kostumer. Vi afsluttede aftenen med at spise på en restaurant. Omkring os spiste kinesere med pinde, malayerne med fingrene.

Søndag formiddag var vi på biltur i byens omegn, vi kom forbi små malayhytter på pæle og med tage af palmeblade, sumpede rismarker, hvor kineserne gik og plantede risen iført deres kegleformede hatte og overalt palmer og lignende vegetation. Og så nåede vi målet: Penangs slangetempel. Lige så uanseligt templet synes, lige så interessant er det, når man kommer indenfor.

Straks vi kom inden døre, slog den skrappe duft af røgelse os i møde. Inde i templet troned Buddha i ensom majestæt i baggrunden. Resten af rummet

Snesejler 2

var fyldt op med gamle faldefærdige møbler og væggene behængt med hellige billeder. Overalt på disse museumsgenstande hang der slanger, i snit vel 1 meter lange, der har nok været et hundrede stykker, og vi vadede rundt, midt i det hele, ikke så lidt nervøse. Slangerne syntes at sove, munkene fortalte, at de var bedøvede af røgelsen og derfor ganske ufarlige. Det troede vi på og lod os så fotografere med en slange på armen. Den fornøjelse kostede os 4 dollar, så vi skyndte os ud i bilen, inden der skete mere af den slags.



De tusinde trins tempel "Ayer Staier Tempel" Penang.

Gennem smukke omgivelser kørte vi derfra op til et kinesisk tempel, der på det lokale sprog hedder "Ilok Ayer". Dette navn betyder egentlig "De tusinde trins tempel", da der siges, at der i hele templet findes lige præcis 1000 trin. Templet ligger smukt op ad en bjergskråning. De første par hundrede trin fører gennem en svalegang op til selve templet. På hvert tiende trin sidder en tigger og hiver en i buksebenet. Nogle er uden arme eller ben, andre uden næse, blinde eller døvstumme.

Så kommer vi op i templets forhal, hvor kræmmerne holder til (jf. "Det nye Testamente). Her kan man købe postkort og andre souvenirs, røgelsespinde og knaldperler. Sidstnævnte bruges ved ofring til guderne.

Snesejler 2

Vi smutter hurtigt forbi og kommer ind i en have, der er i 3 afdelinger. Først en dam fyldt med skildpadder, derpå en guldfiskedam og til sidst et pragtfuldt blomsterbed. Først nu begynder det egentlige tempel med pagoder og spir. I den største hal står en kæmpemæssig buddhafigur omgivet af frygteligt udseende krigere, der skal beskytte ham. Langs siderne står 18 disciple i fuld legemsstørrelse. I et fjernt hjørne, i halvmørke, står en figur, jeg nødtigt ville opleve i drømme: Straffens gud. Han står og træder to "formastelige" under fode.

Overalt er der urtepotter med kvalmende røgelsespinde, lige bag os lyder der voldsomme knald, en kineser, der ofrer til sin gud ved at affyre en masse knaldperler.

Det er i grunden et rigtig hyggeligt tempel, for oppe på en lys veranda kan vi få serveret en drink til vor medbragte mad, mens en række småguder sidder og ser på os. Efter min mening ligner hele sceneriet mere et udflugtssted end en helligdom.

Fra templet går turen ad en kørevej gennem en botanisk have, der ligger ud mod den tilstødende jungle og så tilbage til det gode skib, hvor vi får lidt at spise, bevæbner os med badetøj og lejer en taxa igen.

Vi kører ad en vidunderlig smuk vej langs kysten, med den hvide strandbred, palmer og havets susen til den ene side og høje bjerge til den anden side. Vinden suser forfriskende gennem køretøjet. Ad en smal bjergvej, altid med afgrund til den ene side, kommer vi op på toppen af et bjerg hvor der er et svømmebassin.

Vi havde hørt, at det skulle være forbeholdt hvide mennesker, men opdager snart, at vi er de eneste hvide. Det ser vi dog stort på og "taber ansigt" med anstand.

Snesejler 2



Malayhytte Penang.

Der er en vidunderlig udsigt over øhavet omkring Penang, den kan vi sidde her og nyde til en drink og god musik. Her er nemlig både restauration og et dansegulv. Vandet derimod, er rent ud sagt møgbeskidt, så vi trøster os med, at der er klør i, og at vi kan få et brusebad efterpå. Trods alt har vi tilbragt et par dejlige timer her og kører så forfriskede tilbage til skibet. To timer efter forlader vi Penang.

Næste havn hedder Port Swettenham, den ligger kun 16 timers sejlads fra Penang, oppe på en flod, med tæt jungle på begge bredder. Det er havnebyen til hovedstaden Kuala Lumpur. Man siger, at stedet her er et af de få steder, hvor søfolk kan ligge i deres køjer om natten og høre tigreren brøle ganske nær ved. Floden vrimler med tropiske fisk i alle farver, og i floden ligger krokodillerne og soler sig.

Snesejler 2

Under en "ekspedition" i land prøvede vi at stikke næsen ind i junglen, men kom hurtigt ud igen, med pelsen fuld af store, røde myrer, der bed os, så det kunne mærkes. Folk, der har været her beretter om en interessant biltur gennem junglen og gennem Ø.K.s gummiplantager og tinminer op til Kuala Lumpur, der ligger midt i hjertet af Malaya.

Fredag morgen ankrer vi op på Singapores red. Her er der liv og fart over feltet, over 100 større og mindre skibe ligger på reden og i havnen. Ustandselig kommer og afgår der skibe, motorbåde piler af sted mellem skibene og land og mellem skibene indbyrdes. Om eftermiddagen kommer vi til kaj i inderhavnen, og kort efter er vi unge mennesker nyvaskede og klar til at erobre byen, hvor der er muligheder nok. Masser af biografer samt tre store tivolilignende etableringer med de intetsigende navne: "Happy world", "Great world" og "New world". Ikke blot er der dans og optræden, men også al slags sportskonkurrencer, hvoraf især fri brydning er penge værd at se på.

Efter at have set på alle de bugnende butikker med alverdens dejlige ting, blev vi da enige om, at Singapore-pengene var for gode til at ofre på rene fornøjelser, altså gik vi ud og handlede hver en cent op.

En købte 6 par brune rågummisko, en anden Buddhafigurer og elfenbenskunst. Nogle købte plasticvarer (plastic var endnu ukendt hjemme i Danmark). Der blev købt silke og stoffer, lagner med blomster på, Kimonoer og slips med drager på, o.s.v. Snart er vi uden penge, men overbelæsset med pakker og klar til næste trip, Bangkok.

Bangkok.

Tre dage senere ser vi fyret på den lille ø Ko Sichang ud for flodens munding. På europæisk hedder floden Menam, hvilket dog er intetsigende, da ordet betyder "flod". Floden fører foreløbig op til Siams Hovedstad, Bangkok. Vi ankrer op ud for flodmundingen og må, som alle andre skibe, losse en del af vor Bangkok-last i pramme for at lette skibet, der ellers ikke ville kunne flyde ind over barren.

Snesejler 2

Koh Sichang er til nu den mest interessante ankerplads, vi har ligget på. Alt hvad vi kan se fra skibet er øen med dens lille landsby på vel et halvt hundrede mere eller mindre primitive hytter samt en mindre ø i nærheden, kaldet "Madsens Ø" den tilhørte en dansk kaptajn, der boede her med sin indfødte kone og deres datter, indtil han for et års tid siden minesprængte på floden. En tredje lille ø kaldes "De dødes ø" Hertil bringer man de håbløse tilfælde af kolera.

Foruden havnearbejderne har vi fået en indfødt "bådsmand" og hans 50 mands gæng om bord. De er hyrede til at vaske, male og banke rust i al den tid, vi er i Siam. De slår fuldstændig "lejr" på vores skib, som de ikke forlader, så længe operationen står på. De medbringer alt, hvad de skal bruge: Bastmætter til at sove på, mad til flere dage, ris, levende høns, tørret fisk, m.m. De har deres egen kok og tænder bål på dækket, hvorpå de koger deres mad, blandt søfolk benævnt "Tjau-tjau". Selvfølgelig gav vi kokken dette som navn. De har også en bar, med en kvindelig bartender, der sælger whisky, sodavand, småkager, tobak, frugt og hvidløg ! Dette stof går alle og gumler på, så der står en os ud af munden på dem.



Malergængets bar om bord.

Når deres dagværk er endt, er kokken færdig med maden som de så sidder og spiser med pinde eller med fingrene. Aftenen fordriver de med at spille dam med ølkapsler på et interimistisk bræt, eller de spiller poker, deres store lidenskab. Vort skib er det rene Monte Carlo i disse dage.

Snesejler 2

Min store overraskelse her var egentlig siamesernes udseende. Som flertallet vel tror, troede også jeg, at de lignede kineserne men slet ikke! De ligner i langt højere grad malayerne, ja, jeg vil næsten sige eskimoer, lige bortset fra den brune hudfarve.



På billedet bag damen et mærkværdigt ophæng. Det er "friskideren", det interimistiske toilet, som tømreren har måttet rigge til af hensyn til de 50 arbejdere.

Snesejler 2

I eftermiddags var den halve besætning i land på Ko Sichang, og jeg tør nok sige, at det blev en oplevelse for de fire af os, der gik vore egne veje. Da der ingen havn fandtes, måtte alle, skipper og passagererne inklusive, stige over i en sampan, og stage os ind mod stranden så langt, det kunne lade sig gøre. Derfra måtte vi tage skoene af og vade resten af vejen.

I landsbyen, hvor civilisation og natur mødes, render europæisk klædte indfødte rundt mellem nøgne børn, høns og svin. Nede ved stranden ligger en lille restaurant, helt efter europæisk mønster, og kun ca. 100 m derfra ligger de indfødtes "kampong", d.v.s. landsby, hvor det eneste, der mindede om civilisation var en flaske.

Fra landsbyen går smalle junglestier i flere retninger vi følger en af dem. Forbi små hytter, ananas- og bananplanter, kaktus og agaver, indtil vi pludselig, midt i al vildniset, ser en marmortrappel med et smukt rækværk i søjleform.

Vi går op ad den. Der er flere trapper, afstukne gange, store bassiner, en stor kunstig have, dog totalt forvitret og dækket af underskoven. Til sidst kommer vi til et gammelt, forladt tempel. Det er fuldstændig spoleret af turister, der har kradset navne ind helt op til 3 meters højde over gulvet.

Hele komplekset er et stort tempel, der er bygget til kongen af Siam, men atter forladt og derpå genfundet af turister. Mens vi forlod templet talte vi om muligheden for tilstedeværelsen af slanger.

En, der havde været på øen før, påstod, at der ingen var. To minutter efter havde vi fundet en slangeham. Lidt senere kom vi til en "rigtig" kampong, hvor beboerne så at sige lever fra hånden og i munden, helt uberørt af civilisationen. Herfra fulgte vi en sti, der efter bedste overbevisning førte os ned til kysten, dog langt fra det sted, hvor skibet lå. Da vi ikke turde indlade os på flere ukendte veje, valgte vi at følge kysten, lidet anende, at vi nu ville komme ud på en livsfarlig tur.

Snesejler 2



Landgang ved Ko Sichang.

Kysten antog snart form af en 30 meter høj lodret mur, som vandet langsomt gravede sig ind under, hvorved klippestykker faldt ned i vandet foran. Vi måtte hoppe fra det ene koralrev til det andet, knivskarpe var de, så i løbet af kort tid blødte vore fødder. Flere gange måtte vi gå i vand til brystet, når der var for langt at springe, og hver gang med vore cigaretter og fotoapparatet højt løftet, mens en lille haj smuttede mellem benene på os. Vi var dog nødt til at søge opad, vandet blev stadig dybere, og med mindre vi foretrak svømmeturen og selskab af store hajer, var der ingen anden udvej. Nu gik det så fra den ene afsats til den anden med behagelig udsigt til at falde ned på de skarpe rev. En gang kom vi ind under en drypstensformation og blev udsat for et veritabelt "regnvejr". Pludselig så vi sandstranden forude og kom da også uden flere problemer derhen. Vi listede som druknede mus gennem landsbyen for ikke at "tabe ansigt" og kom endelig velbeholdne om bord.

For de mere kærlighedshungrende sømænd kommer der som regel et par sampans med unge, vistnok meget unge, piger. Denne trafik er forudset og accepteret af skibsledelsen. Betalingsmiddel: Cigaretter. For at undgå alt for mange veneriske sygdomme, uddeler skibet i forvejen et såkaldt "kavalerbestik".

Snesejler 2

I aftes holdt vi sjov med hajerne. Når man kaster affald ud agter, viser der sig snart et par uhyggelige bæster. Vi forsøgte at fange dem med en stor kødkrog, en wire og det elektriske spil til at hale op, men de var klogere end som så

Søndag blev så dagen, vi havde set hen til på hele rejsen: Ankomsten til Bangkok. Om natten ankrede vi op uden for barren for at afvente højeste vandstand, da her er et ikke ubetydeligt tidevand, smuttede så over barren og ankrede op for at afvente dagslys og fortsatte derpå til Bangkok.

Efterhånden som vi kom nærmere, blev bebyggelsen tættere og tættere, alt sammen hytter på pæle. Også trafikken tog til, store klodsede kinesiske djunker med sammensyede bastmætter som sejl, små, lette sampaner, flodbåde, der var overdækkede mod solen, fordi de tjente som bolig, små moderne motorbåde og store damp- og motorskibe.

Nu dukker store pakhuse op, og i det fjerne kan vi se tårne og spir. Vi fortøjer ved en halvrådden træmole, hvor kompagniet, som Ø.K. kaldes i daglig tale, har sine egne pakhuse. Slæbebåde tuder, mens de bugserer pramme med teaktræ ind til molen, for at de siden kan lastes af os.

Det er søndag morgen, og da jeg er inviteret til "tiffin", d.v.s. lunch, hos en engelsk familie, som jeg har fået introduktion til, står jeg snart på gaden, hvidklædt fra top til tå. Da vi endnu ikke har fået udleveret penge, forsøger jeg at gå til fods og spørge mig frem. Jeg har fået udleveret adressen skrevet på siamesisk, og det er forbavsende, så mange der kan læse, landets kulturelle stade taget i betragtning. Dog må noget forvirre ved den adresse, for jeg bliver gentagne gange henvist til en kinesisk familie i en lille skummel sidegade. Til sidst er der ikke anden udvej end at tage en rickshaw på den stakkels uvidende værts regning.

Med møje og besvær fandt vi det rigtige sted efter en lang tur gennem de hvides bydel, hvor den ene pragtvilla lå ved siden af den anden, forbavsende mange med et danskklingende navn på døren.

Mr. Kingsley, som min vært hed, boede sammen med kone og børn samt tjenerstaben (2 tjenere, chauffør, kok og nurse) i en dejlig nybygget villa

Snesejler 2

helt ude i byens udkant. Vi satte os i den svale stue med en iskold Carlsberg (Det navn er bedre kendt herude end navnet Danmark). Bagefter fik vi ris og karry samt frugt. Derpå kørte de mig tilbage til skibet i deres nye "dollargrin".

I dag var vi ude for at "se på byen". Vi afprøvede så at sige alle befordringsmidler, først med bus gennem hovedfærdsåren, New Road. Den er ikke særlig bred, men til gengæld overtrafikeret med alle mulige køretøjer. Busserne er blot almindelige lastbiler med to træbænke og et soltag over ladet. De er for det meste ældre modeller, de farer af sted med al den fart forholdene tillader, for om muligt at overhale bussen foran, så de kan tage passagerer fra ham ved næste stop. Turen er afgjort ikke at anbefale for folk med sarte nerver. I sporvognene, hvor der er både 2. og 1. klasse (sidstnævnte har hynder!), betaler man 10 satang for hver sektion. Skinnenettet er nemlig inddelt i sektioner. Taxa er næsten det bedste befordringsmiddel, hvis man vil nyde turen og så er der endda faste priser. Til sidst tog vi en rickshaw og kørte på må og få. Vi havnede ved Grand Palace, kongeslottet. For den halve times tur forlangte fyren 20 ticaler, hvad der svarer til ca. 10 kr. Da vi på forhånd havde undersøgt timeprisen, fik vi ham hurtigt pillet ned til 10, men så ville han ikke længere ned. Så var der kun den "hårde vej", vi begyndte simpelthen at gå, indtil han kom rendende efter os med et "5 ticals OK".



Den liggende Buddhas tempel.

Snesejler 2

I slottets nærmeste omgivelser ligger også de fleste store templer, dem kan man få en hel uge til at gå med at besøge. Et forsøg på at komme ind på slottets område mislykkedes, da vi ikke havde søgt visum hertil. Et sådant kunne kun fås på turistbureauet, og det var vi ikke klar over. Vi opsøgte ganske vist dette, dog viste det sig at være en ret indviklet historie, som der skulle ventes på i flere dage hvis man da overhovedet fik det bevilget. Og skulle dette virkelig ske, skulle man møde i dress med sort armbind medbringende en krans, fordi man på rundvisningen ville blive stedt for den myrdede barnekonges kiste i rent guld.

Mærkeligt nok koster turistbrochurer penge her. Jeg har da altid troet, at dem gav man til turisterne som en service.

Nå ! Vi forlod stedet og udsatte besøget hos kongen og alle hans koner af nødvendige grunde.

På en stor, bred avenue sås en stor bygning under opførelse af det danske firma Cristiani og Nielsen. Ingen tvivl om, at Danmark har slået sit navn fast her. Skandinaver og Amerikanere er godt lidt herude på Østen, mens Englændere, Franskmand og Hollændere i kraft af deres kolonistatus ikke er vellidte.

Tempelbesøgene, der ikke alle foregik på en dag, vil jeg sammenfatte her. I længden kan alle disse tempelbesøg godt blive kostbare, da man må ofre til kirkebøssen overalt. Som hvid mand må man ikke sætte en skamplet på racen ved at være nærig.

Et tempel er ikke, som man kunne fristes til at tro, én bygning. I de største er der op til hundrede bygninger inden for templets mure. Mest centralt er "hovedbygningen", hvor den store buddhastatue befinder sig. Rundt om er der boliger for munkene, mindre templer, dyrefigurer og store krigsguder i sten. Sidstnævnte skal beskytte Buddha. Tårne og spir er der overalt, og ikke mindst smukke blomsteranlæg.

Snesejler 2



Watt Arun ved Menam.

Ved siden af Grand Palace ligger Wat Po, "Den liggende Buddhas tempel". Her findes den største Buddha af denne art i Verden, han ligger på ryggen og er 30 meter lang. Et tilgængeligt sted, men inden for murene af Grand Palace findes Wat Pra Neo, "The Emerald Buddha", han er hugget ud i en meget kostbar stenart. Går man over gaden bag paladset, er man nede ved floden. Lige overfor ligger byens vartegn, templet Wat Arun, "Morgenrødens tempel". Vi tog en sampan over til den anden side, men udover det smukke, monumentale tårn, hvorfra der var en pragtfuld udsigt over byen, opnåede vi såmænd ikke andet end at lade os fotografere på ryggen af et helligt dyr i sten.

Lidt længere nordpå i byen ligger det prægtige Dusit Palace, hvor Siams konger krones, og lige over for dette tempel Wat Benchamabopitr, hvor der findes en buddhafigur i pure guld. Her har den danske journalist, Erling Bache, en gang levet blandt munkene i en måned. Han er den eneste hvide mand, der nogensinde har fået denne tilladelse.

Lige før vi nåede om bord var vi vidner til den ceremoni, der udføres i forbindelse med et dødsfald. Det drejede sig om en ganske almindelig kineser. Liget blev anbragt i en almindelig trækasse, dækket til med et blåt klæde. På hans bryst var anbragt bønneskrifter samt penge og madvarer, alt sammen til brug på rejsen til det næste liv.

Snesejler 2

Samme dags aften var jeg inviteret til Chinadinner af familien Kingsley. Mine værter havde endda opfordret mig til at tage en ven med. Det blev en oplevelse. I en meget eksklusiv restaurant fik vi anvist et bord i et specielt aflukke på den "fine" etage. Det er fordi gæsterne skal kunne tale ugenert sammen, uden at der lyttes med ved nabobordene. Hver kuvert bestod af en lille rund skål med en ske og to pinde, samt en ganske lille tallerken med flydende salt. Vi var naturligvis ret nervøse for, hvad der nu skulle ske, men satte "søndagsansigtet" op. Først kom der en svaleredesuppe den smagte af ingenting. Så kom hajfinner i gele (Godt, vi havde whisky i glasset). Derpå fulgte nogle lækre krebs, så svinemaver i sur og søs sovs, bambussuppe og stegte ris i karry. Til slut frugt. Efter måltidet fik vi fugtet ansigtet med en våd, parfumeret serviet. Måltidet var endt, vi takkede vore værter og gik hver til sit.

Da jeg næste dags eftermiddag gik i land, var jeg så heldig at overvære den afdøde kinesers ligfærd. Huset lå ganske tæt ved vort kajanlæg. Foran dette stod 3 lastbiler. På den første stod kisten, og på denne sad omkring kisten de nærmeste pårørende og begræd højlydt den afdøde. De mest velhavende af ligfølget var i hvide klæder, de øvrige i deres daglige tøj. Ligfølget sad på bil nr. 2. På den tredje bil sad et hornorkester og spillede den ene øresønderrivende march efter den anden for at jage de onde ånder på flugt. Da jeg om aftenen igen kom forbi holdtes gravøl under megen støj.

Lidt om kongeriget Siam.

Siameserne er venlige og omgængelige mennesker, men de kan være yderst koldblodige, når det gælder. De er ikke ovenud flittige, som fx kineserne, og de interesserer sig i almindelighed ikke for at tjene noget ud over, hvad der er nødvendigt til husbehov. Politik interesserer de fleste sig heller ikke for, men de er meget kongetro, hvad følgende beretning vidner om:

Det blev fornys opdaget, at en af den myrdede barnekonges ministre i samråd med daværende statsminister, skød barnekongen i dennes sovegemak efter et mislykket forsøg på at forgifte ham, for at statsministeren kunne "gøre sig elsket" af folket og således blive præsident for en siamesisk republik. På grund af folkets kongetroskab mislykkedes

Snesejler 2

det fuldstændigt, og de to ministre jages nu af politi i Kina, da de er sporet til Shanghai.

Siameserne er buddhister. I deres tro overgår de langt Europæerne. Folk i forskellige egne af landet holder selv deres templer og betaler præsterne. På templernes tilstand ser man, om egnen er rig eller fattig. Præster og munke binder sig til deres kald, enten for livet, eller for en årrække. Munkene er et almindeligt syn i byens gader. Der er munke helt ned til 12-14 års alderen. De yngste er dog kun novicer, en slags læredrenge. Deres klædning er et skrigende gult skærf, der hænger således på kroppen af dem, at man ikke kan se, hvorledes det overhovedet er sat sammen. Derudover bærer de kun deres tiggerpose, men hverken hovedtøj eller skotøj og så er de klippede skaldede.

De må intet købe, men skal tigge både mad og andre fornødenheder samt penge til templernes opretholdelse. De må ikke have nogen som helst omgang med kvinder, der end ikke må røre deres klæder eller fx sidde ved siden af dem i en bus.

Hele Bangkok ligger så at sige i niveau med flodens overflade. Byen gennemkrydses af et net af kanaler, hvor store mængder af husbåde ligger side om side. Her bor og lever en stor del af byens befolkning. Med 6 timers intervaller flyder bådene eller de ligger på bunden, på grund af tidevandet. Mængden af både danner ligefrem hele "kvarterer", ikke kun beboelse, men også handel. Fænomenet kaldes "The floating market".

I den indre by, hvor alle gader, men særlig hovedtrafikåren "New Road", er smalle, må trafikanterne, men især taxichauffører og rickshawkulier have åndsnærværelse. Det er ikke blot tæt trafik, det er trafikkaos. Når det gælder om at redde sit køretøj, tages der ingen hensyn til medtrafikanter. Fortove er blokerede af butikker og boder, og vil man frem, må man som regel ud på kørebanen med fare for at blive kørt ned.

Snesejler 2



Hans C. Elberg på en hellig ko, Watt Arun, Bangkok.

Der er til stadighed en uudholdelig larm af cykelklokker, bilhorn, højttalere og sælgernes råben. De sælger alt mellem himmel og jord. Der er tryllekunstnere, spåmænd, ekspressskomagere og ditto -skræddere, o.m.a.

I Bangkok møder man alle slags mennesker, dog måske lige bortset fra sorte og indianere. Selve befolkningen er overvejende kinesere og siamesere. Lidt uden for centrum ligger, på den ene side kongeslottet, omgivet af ministerier, museer og de største templer, på den anden side "de hvides" bydel med store, smukke villaer. Den øvrige del af byen er mest faldefærdige træhytter, overbefolket og ildelugtende. Siamesere er

Snesejler 2

renlige nok, men de forstår ikke, hvad bakterier er, hvorfor alt affald får lov at ligge og rådne rundt omkring.

Der findes nok ikke mange lande på denne jord, der har et så rigt dyreliv som Siam. Med familien Kingsley besøgte vi en eksportdyrefarm uden for byen, hvor vi så elefanter, bøfler, mange slags aber, tigre, pantere, marabustorke, flere slags bjørne og alle mulige fugle og naturligvis slanger. Alle dyr indfanget for kort tid siden og derfor mere eller mindre vilde.



Kongeslottet.

Byen vrimler med hunde, men de er alle fyldt med skab og andet utøj; mange steder ser man også en abe siddende i gadedøren. I regntiden kommer slanger af alle størrelser frem efter at mørket er faldet på. De stjæler fjerkræ og mindre dyr. En af Ø.K.s kaptajner, der sejler i fast fart herude for et siamesisk rederi, fortalte mig at han fornys havde skudt en slange på 22 fod i sin hønsegård.

Får man slangebid, hvad nemt kan ske, er den hurtigste død man kan få 2 timer efter biddet. I den tid kan man let nå hen på Pasteur-instituttet, Røde Kors, hvor behandlingen er gratis. Dette institut har en stor farm med slanger, hvis gift tappes til brug som modgift.

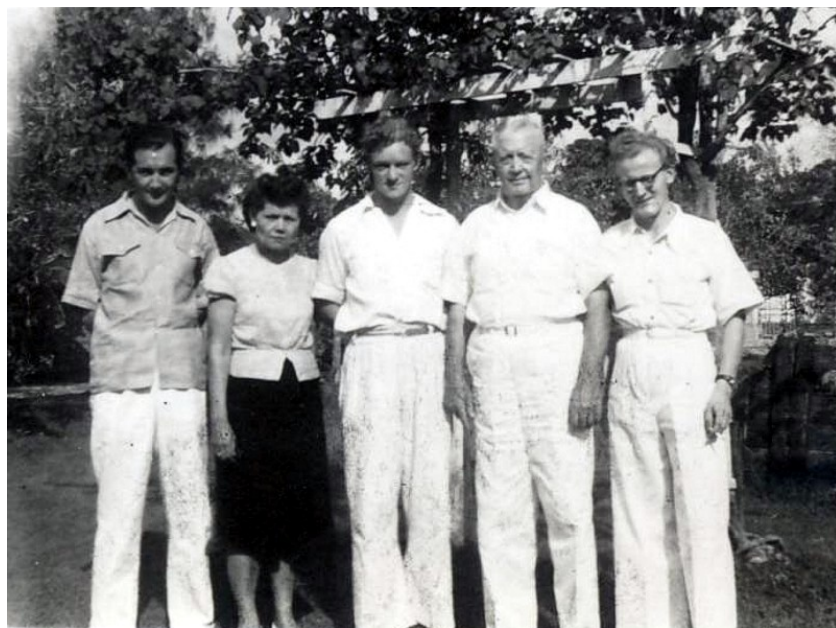
Snesejler 2

Indenfor husets fire vægge udfolder der sig et rigt insektliv. Det vrimler med fluer, myg og myrer. Sidstnævnte kravler rundt på bordene og ”spiser med”; at hvert bordben står i en skål med petroleum er ikke engang nok. Moskitoernes hærværk kan man bedst se på sin egen krop, der kan se ud, som havde man røde hunde.

For nu at regulere lidt på de myriader af insekter, løber der små krybdyr rundt på vægge og lofter, en slags gekkoer, der ligner små firben. De indfødte kalder dem tu-kii efter den lyd, de frembringer. De fanger insekter med forbavsende færdighed.

Da min far 15 år tidligere lå i fast rutefart på Bangkok, havde han herude nogle venner, familien Walther Gøttsche. Dem opsøgte jeg også. Første gang var jeg alene hos dem. Jeg husker, at de boede på Sathorn Road nr. 16, samme sted som mine forældre havde besøgt dem mange gange. Det var en stor, men ældre villa i to etager. Hr. Gøttsche syntes, jeg skulle opleve en tur gennem Bangkok i sporvogn og rickshaw. Det blev en minderig oplevelse, for med en lokal guide ser man trods alt steder, man aldrig ville have fundet hvis man var på egen hånd. Familien inviterede på middag den følgende dag, hvor jeg kunne medbringe en kollega. John tog så med mig. Stor var vor forbavselse, da vi kom derud og så en af skibets tjenere gå rundt i deres have. Han kendte dem også!

Snesejler 2



Fra vores visit hos Gøttsches.

Snakken gik jo lystigt, og hr. Gøttsche fortalte vidt og bredt om byen. Han advarede os om, at der i byen er rene tyvebander, hvor man blandt deres medlemmer kan finde både soldater og politibetjente. For enlige turister, der er havnet i deres kløer, er der ikke andet at gøre, end at give op. De er koldblodige, og de stikker eller skyder uden betænkelighed deres ofre ned, når de ikke føjer sig. Af samme grund har alle huse i de hvides kvarter en vagtmand, der kan råbe alarm.

Så blev det sidste dag i Bangkok. Den sidste last, vi tog om bord, var et par flotte motorbåde tilhørende en siamesisk prins. De skulle til London, hvor han opholdt sig. Endelig var der to bure med et par babyelefanter; de var en gave til Kong Frederik, men de skulle naturligvis "parkeres" i en dansk zoo, Aalborg. Elefanterne er meget kælnе, og de tigger værre end hunde.

Saigon og så hjemad.

3 dage efter afsejling fra Bangkok tog vi lods ved munden af en flod. Floden fører op til den store by, Saigon, det sidste sted på turen, inden vi vender næsen hjemefter.

Snesejler 2

Floden slynger sig gennem tæt mangroveskov og åbne rismarker. Vi var så heldige at se to krokodiller. Held må man kalde det, når lodsens, der havde sejlet her i 14 år hermed havde set i alt 3 krokodiller. De er meget sky og holder til ved bredderne og i de små bifloder.

Ved middagstid nåede vi Saigon, en by omringet af partisaner i et land i 100% krigstilstand, og hvor der skydes på livet løs straks efter solnedgang. Der var udgangsforbud fra kl. 24 til daggry. I den tid er al færdsel på gader og på floden forbudt, der skydes uden varsel. Der er kun by på den ene side af floden. På den anden side ligger partisanernes frontlinie kun 3-400 meter fra byens centrum. Politi og toldvæsen foretog for nogen tid siden razzia efter tyvekoster på denne side af floden. De kom aldrig tilbage. Nogle fandt man drivende i floden med kroppen gennemboret af knivstik.

Franskmændene kan kun takke deres overlegenhed i våben for, at de stadig har magten i denne koloni. Befolkningen hader dem som pesten, kun få medløbere holder sig stadig til dem. Trods det, at der her er stationeret stærke flådeenheder, politi og 10.000 mand fra fremmedlegionen, finder man dog med dages mellemrum en hvid mands mishandlede lig. Men befolkningen har grund til deres raseri. Franskmændene er brutale herrer.

Havnearbejderne her er drenge i 14-års alderen. På deres uvillighed og trodsighed ser man hele befolkningens standpunkt afspejlet. Vi lossede blandt andet kunstsilke, og naturligvis så knægtene deres snit til at hugge hver et stykke; men da de blev opdaget af de franske vagter, der gik på dækket, fik de ikke blot prygl, men blev direkte mishandlet. Vi blev rasende af at se derpå, og kun vor magtesløshed hindrede besætningen i at gå løs på vagterne. Oven på den omgang blev de skyldige lagt i håndjern og ført bort.

Om aftenen, det vil sige kl. 17, var vi en tur i land. Saigon ligner ikke Østens byer i almindelighed. Naturligvis har den sine indfødte kvarterer, men er ellers fransk helt igennem med boulevarder og fortovscafeer samt alt, hvad der hører sig til. Det synes som om der er langt flere hvide her end på de andre pladser, hvor vi har været. De mange fremmedlegionærer sætter deres præg på byen. Vi sad på en fortovscafe ved siden af et bord med legionærer. Det undrede mig at høre dem tale tysk indbyrdes. Direkte

Snesejler 2

adspurgt fortalte en, at de langt overvejende var tyskere! Man skal lige huske på, hvad der er foregået i Europa få år før. Nogle har nok søgt til Fremmedlegionen på grund af de håbløse tilstande i deres hjemland, andre har vel søgt tilflugt her, fordi der har været et regnskab fra krigen, der skulle gøres op.

Selvfølgelig kom vi for sent ned til det sted på havnen, hvor en motorbåd skulle færges os over til Lalandia, der lå på den modsatte flodbred. Selv for nok så stor en sum var der ingen, der ville eller turde sætte os over. Havnepolitiet kunne heller ikke hjælpe os, så vi måtte indstille os på en nat i en by med udgangsforbud. Heldigvis for os lå den danske båd "Else Mærsk" ved kajen og lossede våben og ammunition fra Marseille. Her fik vi både aftensmad og natlogi. Man fortalte os her, at "Else Mærsk" var blevet beskudt af partisanerne den første nat i Saigon. Disse vidste udmærket besked med lastens beskaffenhed.

Glade var vi næste dag, da vi skulle afsejle, ikke blot, fordi vi følte jorden brænde under os; men også fordi vi nu tiltrådte hjemturen.

På vej ud ad floden passerede vi et af de mange lig, der ligger og driver udefter, indtil de måske bliver ædt af krokodillerne. Det var en vietnameser, det var et ækelt syn, og så var det 5 min. før spisetid. Begribeligvis tog det appetitten.

Næste stop var Singapore. Her havde vi en højst ubehagelig oplevelse. Fire af vore drenge havde fået den højst skøre ide, at de ville lege gangstere for en aften. De var kommet i besiddelse af en legetøjspistol, der lignede en rigtig pistol. Med den havde de lavet "hold up" overfor en rickshawmand og tvunget ham til at køre gratis

Snesejler 2



*Elefant-gave fra Kong Bomibol til Frederik IX.
"Dæks" med elefanten "Trine" (det er Trine til venstre)*

Men sidstnævnte, der havde evnen i orden, skyggede dem videre frem og alarmerede politiet i rette øjeblik. Nu sidder to af dem i fængsel i Singapore, den ene med en dom på to års fængsel hængende over hovedet, den anden kun til afhøring, men dog agterudsejlet.

I Port Swettenham blev besætningen yderligere reduceret, idet 3. mester fik konstateret en meget farlig tuberkulose og måtte flyves hjem derfra, men i Penang fik vi så en ny mand, en stor svensker, der lige var deserteret fra Fremmedlegionen. Han er nu koksmath og lykkelig over at være undsluppet og på vej hjem. I Penang havde vi desværre kun en enkelt

Snesejler 2

aften, som vi i denne hyggelige by fejrede ved at gå i land alle mand. Vi var på byens største danserestaurant, "City lights" Dog fungerer det er på en anden måde end herhjemme.

Man betaler først en adgangsbillet og køber et hefte, der er 4 dansebilletter. For enden af et stort dansegulv sidder et kineserorkester og leverer fin musik. Rundt om dansegulvet sidder de fast engagerede dansepiger på stole, der bærer de enkeltes navne. Der er kinesere, siamesere, malayer og indere. Der kan så danses med hvem, man har lyst til ved at aflevere en dansebillet til hende. Ude i periferien er der stole og borde til gæsterne, hvor alt serveres. Lysreklamer i lokalet annoncerer for varerne, særlig de danske ølmærker er godt opreklamerede. Der er dejlig køligt i lokalet, så der er ingen fare for at besvime under dansen.

Efter 4 dage i søen anløb vi uden for programmet en lille forindisk havn, Vizagapatam, for at laste palmeolie til den europæiske margarineindustri. Der er tale om en helt ny by og havn, bygget under krigen som udfaldsport mod Japanerne i Malaya. Uden for havneindløbet, der kun var ca. dobbelt så bredt som Lalandias største bredde, blev vi modtaget af lodsens og de indiske "gadefejere", kragerne og deres lige så frække forbundsfæller, en slags store høge. Da vi jo kun kender rovfugle som både sjældne og sky fugle, var det helt underligt at se dem optræde i så store flokke og være så nærgående. På havnen udfoldede der sig et rigt dyreliv; uden indhegning gik geder, svin og høns samt de hvide zebuokser omkring, og på et tag i nærheden hoppede en stor abe rundt.

Til trods for at man måske bør kalde Inderne for civiliserede mennesker, vil jeg mene noget andet. Den slags fremtoninger, der rendte rundt her mindede mere om aber. Blandt den flok, der hele tiden stod uden for kabyssen for at tigge om mad, var en kvinde med et barn ved brystet. Barnet diede afvekslende med, at det pillede lus i kvindens hovedbund. Jeg følte mig ærlig talt hensat til abeburet i zoologisk have.

De fleste mennesker, især kvinder, går med ringe i ører og næse, de går alle utroligt usselt klædt. En stor kontrast til denne armod var byens politipræfekt og hans familie, d.v.s. hans tyve koner og mange af hans

Snesejler 2

børn. De var om bord for at bese skibet, alle var klædt i pragtfulde kostumer, en sand lækkerbiskens for en farvefotograf.

I en skrumpende løberickshaw, en høj, tohjulet kærre, hvor "trækdyret" var en Inder, var vi oppe for at se på byen, der så akkurat sådan ud, som vi havde forestillet os, at en indisk by skulle se ud: Små snavsede gader, hvor dyr og nøgne unger rendte omkring. De fleste huse små og lerklinede, men ind imellem et større hus med en buegang foran og vinduer i spidsbuestil som i en orientalsk film. Vi var i butikker og fik forevist smukke indiske tæpper og silkevarer. Indehaveren byder på drinks og cigaretter, selv om man intet køber. Så videre langs gaderne igen, mens tiggere i alle mulige aldre render efter kærren. Af og til må vi køre uden om en hellig okse. De okser, der erklæret hellige må bevæge sig overalt og gøre, hvad de lyster. Ikke kun at de spærrer for trafikken, nej, vi så en gå ind i en stue og rode rundt i, hvad der stod på bordet.

I Vizagapatam fik vi alle en indsprøjtning mod kolera, der netop var under udvikling i Indien på den tid.

Da vi havde lastet færdig, gik rejsen videre til Madras. Jeg havde forestillet mig den som en rigtig snavset storby men blev overrasket! Stor er byen, men smuk som kun få. Store pragtfulde bygninger, brede boulevarder med mange træer og store parker, men med en befolkning, der ikke fristede til landgang efter mørkets frembrud. Nogle af vore drenge gjorde det alligevel, og de forvildede sig endda til den arabiske bydel, hvor de blev stenet og kun med nød og næppe slap helskindede om bord.

Jeg havde på den varmeste del af rejsen fået bylder, de sad på de mest ubekvemme steder. Heldigvis for mig, var der læge om bord. Da Ø.K.s firmastere er passagerskibe, der kan tage 36 passagerer, skal de ifølge lov om skibes bemanning have en læge med. En ren svir for en ung, nyuddannet læge at få en gratis tur til Østen og så på fuld løn. Nå, jeg blev taget under "kærlig" behandling et antal gange og slap da også af med den kedelige skavank.

En eftermiddag besøgte vi den store basar, "Moore Market". Den udgøres af en 3-4 store bygninger, hvori de handlende så arrangerer deres boder.

Snesejler 2

Der var, set med vore øjne, en masse herlige ting at få. I afdelingen købte vi for 3 rupee, ca. 5 kr. en papegøje med bur, foder og det hele. En købte 3 blomstrede silkeslips, en anden 5 par indiske sandaler. Der blev også købt souvenirs, bl.a. elfenbensfigurer samt et cocktailsæt i ciseleret messing.

Under hele opholdet i basaren rendte to drenge konstant efter os for at "vise" os alt muligt, naturligvis i håbet om, at få en skilling bagefter. Mindst 20 gange bad vi dem om at forsvinde, men uden resultat, så stor var deres skuffelse, da vi kørte derfra uden at de fik noget. I Madras fik skibet kompletteret dets zoologiske have, der nu foruden elefanterne bestod af papegøjen, en abe og en skildpadde og en kat.

Undervejs mod Colombo mødte vi Ø.K.s "Mongolia", der var på vej ud mod Østen. Mødet udløste en hel ceremoni, der forsinkede begge skibe en halv time. Vi så også en flok hvaler, let kendelige på den vandstråle, de sender lodret op. Jeg var ikke klar over, at hvaler søger helt op til Ækvator!

I Colombo var koleraen rigtig brudt ud, og det var farligt at gå i land. Dog, da alt det, vi havde til hensigt at købe, kunne fås hos de handelsmænd, der kom om bord, var det jo heller ikke nødvendigt med landgang. Der blev købt Ceylon Tea, kokosmel, kokosnødder og så de kendte elefanter, udskåret i ibenholt, hvoraf jeg reddede mig et par. Jeg var forinden blevet varskoet om, at der også solgtes "ibenholt's" elefanter af en billigere træsort. Det eneste sorte var så malingen. Man skal insistere på, at måtte skrabe dem under foden, hvorved svindelen kan afsløres.

Vi forlod stedet med kurs mod Aden. Turen kom til at vare længere end beregnet, trods det, at vi krydsede oceanet længere mod syd for at undgå den værste del af sydvestmonsunen, så fik vi den dog at føle. Det udviklede sig til regulær storm og varede i tre dage. Havet kom i oprør og det stakkels skib dansede som en nøddeskal på bølgerne. Stormen hylede, så det blev et problem bare at stå fast på dækket, over hvilket det oppiskede skumsprøjt ustandseligt faldt ned som et sandt saltvands-regnvejr.

Tallerkner blev slået itu, solsejl revet itu, og hvad der ikke var gjort fast, forsvandt ud over siden. Prinsen af Siams store motorbåd stod og rokkede

Snesejler 2

frem og tilbage og truede med at rive sig løs. Det gjaldt også elefantburene. De stakkels dyr hylede af skræk.

Alt dæksgoods fik nogle kraftige ekstra surringer, og så holdt det. Passagererne så vi overhovedet ikke i 5 dage! Henne på fordækket væltede de grønne søer sig ind over boven med en altødelæggende kraft. Når et halvt hundrede tons vand kommer farende med 15 mils fart, er der ikke meget, der holder. Således knuste søerne vores badekar (Svømmebassin), skønt det var tømret af 3 tommers planker og blev holdt sammen af svære jernbolte. Sommetider måtte en jo ned på fordækket for at slå en kile i, men det gjaldt bare om at passe på. Får en sø chancen for at trykke en mand ind mod et skot, kommer han slemt til skade.

Men også det fik en ende. I går passerede vi Afrikas østligste pynt, Kap Guardafui, og i eftermiddag skal vi anløbe Aden.

I Aden måtte vi efterlade en matros på hospitalet, så besætningen formindskes stadig

Op gennem Rødehavet måtte vi for sidste gang på denne rejse døje med varmen, termometret viste 40 grader, så man bevæger sig ikke mere end højst nødvendigt og må sove ude på dækket om natten, hvis man i det hele taget kan sove. Vagterne om natten er derimod ikke så kedsommelige mere; der er livlig trafik, særlig af de store tankbåde, der sejler til Basra og Abadan i den Persiske havbugt for at laste olie til Europa.

I nat så vi i Jubal Strædet en brændende olie kilde, et sælsomt syn, disse røde flammer, der slikker indtil 100 meter op i luften og udsender en varme så kraftig, at levende væsener må holde sig på flere kilometers afstand, hvorfor branden ikke kan slukkes. Den kostbare olie brænder år ud og år ind.

I middags ankrede vi ved Suez, hvor næsten en snes skibe nu venter på daggry for at kunne starte turen gennem kanalen. Om natten er den spærret, fordi der i al hemmelighed foregår troppetransporter over kanalen mod Palestina.

Snesejler 2

Efter et par timer i Port Said gik det ud i Middelhavet. Dag for dag bliver luften koldere, dog kan vi endnu gå i shorts og med nøgen overkrop, da vi hver dag har fint vejr. Messinastrædet og Stromboli passerer, og denne gang så vi vulkanen helt fri for skyer. Uafbrudt stiger røgen op fra krateret, og lavaen løber også rygende ned langs siderne.

Onsdag den 25. kom vi så til Genova og kunne for første gang siden Madras komme i land. Vi nød det. Om eftermiddagen en lang spadseretur, hvor vi kom om bord med favnen fuld af svesker og rosiner. Om aftenen var vi i biografen, og derefter sad vi i en lille hyggelig restaurant og delte en flaske chianti.

Skønt kraftige advarsler mod at lade alle vore cigaretter forsegle, undlod vi det dog og løb risikoen. Fristelsen i form af tøj, flotte schweizerure og rede penge var for stor. Og det gik godt, på en enkelt undtagelse nær. Nu har vi alle en masse dejlige sager i kufferten, flere bærer et flunkende nyt ur på armen. De fineste, til en pris af 10-15 kartoner cigaretter er, foruden almindelige ure, tillige stopure og har indbygget kalender.

Fine souvenirs, som damask sengetæpper eller duge, cigaretskrin med klokkespil er billige her, de skal nok gøre lykke derhjemme. Foruden disse herligheder fik vi tre nye folk: En finsk matros, en norsk koksmath og en dansk kunstmaler i bare ben og med fuldskæg. Han mønstrede som kammerdreng for at komme hjem. Han fik straks øgenavnet "Skæg".

Dagen efter var vi i Marseille, men manglede to matroser, der var blevet agterudsejlet i Genova, da de, en time før afgang var gået i land for at få lidt mad, i protest imod, at en ret ris og karry indeholdt mere brusk end kød.

I løbet af dagen kom der besked om, at disse to ville være at afhente på banegården i Marseille. Her stod de, fuldstændig blåfrosne, fordi de havde måttet rejse i shorts og med nøgen overkrop op over Alperne og specielt igennem kolde tunneller midt om natten

Da vi om aftenen ved 22-tiden skulle sejle, indtraf der en sælsom begivenhed. Vi manglede følgende ved afgang: Den norske koksmath, der dog var lovlig forhindret, da han havde skoldet sig under arbejdet og var

Snesejler 2

bragt på hospitalet. Desuden manglede finnen, kunstmaleren, de to agterudsejlede matroser samt tre passagerer, der ellers aldrig gik i land. Lidt efter dukkede disse dog op, og vi kunne afsejle mod London

Søndag blev en bevæget dag i rejsens dagbog; ikke sådan at forstå, at det blæste eller lignende, eller at der blev lagt os andre besværligheder i vejen. Nej! Vi opdagede såmænd, at vi havde en tyv om bord. En af motormændene havde under hele rejsen stjålet tøj og cigaretter hos sine kammerater. Den slags adfærd er noget af det værste, en sømand ved. Manden blev gennembanket af de bestjålne en formiddag, inden han skulle på vagt. Da han kom tilbage efter vagten, fik han endnu en omgang til blodet flød. Så fik han lov at vaske sig og blive forbundet og spise sin aftensmad. Så fik han den tredje og sidste omgang tæsk. På toppen får han så "den kolde skulder" resten af rejsen.

Samme dag aften holdt passagererne "Skippermiddag". Stemningen blev høj, og det flød med både flasker og glasskår. Da jeg om natten kl. 2 står til rors, kommer en kvinde skrigende gennem styrehuset til skipperen kun iført bare ben og natkjole og med en fyr i pyjamas efter sig. Det viste sig, at manden havde fået delirium og havde forsøgt at bryde ind til damen. Han blev nu under hård modstand af et par mand slæbt ned på sit kammer. Der blev hurtigt mistænkeligt stille hos ham, og da en tjener tilfældigvis kommer til at se ud over skibssiden, ser han manden på vej ud gennem vinduet med det gabende, sorte hav under sig og med store chancer for at falde i. Hurtigt og resolut farer tjeneren ind til ham, får ham trukket tilbage og fjerner det håndtag, der bruges til at åbne vinduet med. Så blev der ro.

Kl. 8 mandag morgen har vi den majestætiske Gibraltarklippe om styrbord, og så går det ud i Atlanten. Da jeg om eftermiddagen står til rors opdager jeg pludselig en ubehagelig lugt af muddervand, der senere bliver til en ren slagterilugt og ender med at lugte råddent. Jeg får øje på en stor hvid plet i havoverfladen og varskoer styrmanden. Vi kommer ganske tæt forbi og ser en masse fugle omkring den. Det var et 15 meter langt kadaver af en hval. Nysgerrigheden overvandt dog ubehaget.

Jeg var ikke den eneste, der havde tænkt på det kostbare stof, ambra, der før har gjort hele skibsbesætninger rige med et slag.

Snesejler 2

I de følgende dage passerer vi i fint vejr Kap Vincent, Lisboa, Kap Finisterre, og så er vi ude i Biscayen, der også krydses i fint vejr. Snart er vi i den Engelske Kanal.

Resten af rejsen bød på følgende anløb:

Først London, derpå Antwerpen, så Rotterdam og Hamburg. Til slut Gøteborg og København. Da vi kom til Hamburg, havde der fundet en valutaveksling sted. Dette havde den virkning, at der pludselig dukkede en masse varer op, som tyskerne havde gemt til bedre tider. Det var faktisk indledningen til det, der senere kaldtes "Das Wirtschaftswunder".

Hans Christian Elberg.

-o-

Kaptajn Zacho.



Patagonia: Indien 1964.

Færdig med skolen. 17 år. Jeg ringede til ØK's forhyringskontor Tordenskjoldsgade 24, København. Svaret var: "Vi sender et ansøgningsskema. Hold dig parat." Jeg fik en opringning: "Stil på Orientkajen i Københavns Frihavn". Du er forhyret på M/S "Patagonia" som restaurationsdreng. "Patagonia" skal til Indien".

Så ankom jeg 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 trolige leben på kajen. Kraner halede mægtige

Snesejler 2

ladninger om bord i skibet, trucks spurtede frem og tilbage, det myldrede med havnearbejdere.

Så vidt jeg husker præsenterede hovmesteren mig for den "afgående" mester-kammerdreng. Jeg fik et lynkursus i at rede en køje. Der var ikke tale om dyner, men, på engelsk vis, 2 eller 3 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. Så den lyd jeg kom til at elske: Efter trosserne var kastet, lyden af det mægtige maskineri, der går i gang mens lodsådene langsomt trækker os ud på åbent hav. Lyden der varsler eventyr, rejse, orient, andre dufte, andre sprog, andre hudfarver - kort sagt; lyden der varsler spænding og liv.

En mesterkammerdrengs job starter om morgenen. Så teknisk set havde jeg fri, da vi stod ud på Øresund og stak mod syd. Vi skulle gennem Kielerkanalen til Bremerhafen. Jeg husker denne aften, en skyet juni aften. Vi skulle hilse på hinanden. Vi var 4 drenge: En styrmandskammerdreng, en messedreng, en pantrydreng og mig. Det var for os alle den første lange sejltur. Mens vi gik rundt inde i skibet og undersøgte vore omgivelser (jeg noterede mig en kalender fra det fjerne Singapore) mødte jeg pludselig en fantastisk skikkelse. En middelhøj mand er bar sarong (østens klædning). På sin nøgne mave var der tatoveret en fuldrigger, som en indskrift meddelte var "Cutty Sark". På hovedet havde han en blå strikhue. Ørenringe af guld i begge ører. De tøfler jeg lærte at kende som "Jesustøfler". Det var bådsmanden Georg, matrosernes umiddelbare chef (under styrmændene).

Den første morgen jeg som unge knøs havde forladt sin fædrene gård og ser ud over skibssiden ser jeg grønne marker, fredeligt græssende køer på en afstand af 50 meter. Jeg var nær gået bagover. Vi lå i Kielerkanalen. Aldrig så snart var vi ved Kaj før jeg blev kaldt op til kaptajnen af en matros. Hvad i alverden! Hvad havde jeg gjort? Nu stod jeg på Broen, for første gang i mit liv konfronteret med "Orkan-Zacho" som jeg allerede vidste var skipperens øgenavn.

Snesejler 2

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 ombord 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 ræglingen, 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 behandledes lige. Langt senere, 2 dage op ad Brahmaputra i Østpakistan (en bred flod, der løber parallelt med Ganges) hørte jeg pludselig, mens jeg gjorde maskinmestrenes toilet rent, et helvedes brøl: "Mester!". Både maskinchefen og jeg stillede. Men også denne gang var det mig: Han mente ikke 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 4 dage før planlagt fra havnemyndighederne ved at morse at der var medicin i lasten.

Bremerhafnen, 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. Ham 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 Marseilles.

Jeg husker meget fra Marseilles. Jeg havde valgt fransk i 3.real. Jeg husker sælgere om bord på skibet, der solgte pornografiske billeder (1964). Disse billeder var åbenbart taget i sidste århundrede, og jeg fortryder i dag, jeg ikke købte nogen, da de i dag ville være samlereobjekter. De solgte "hjortespring", en eliksir der formodedes at styrke potensen.

Snesejler 2

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 Fremmed-legionen) hvor vi "drengene" 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 er flammer og røg. Der var 4 dage til Port Said ved indsejlingen til Suezkanalen. Det eneste man ser er en moské og en klynge palmer. Moskéens kuppel er gylden. Og så Kanalen. Skibet vrimlede af arabiske sælgere, der tog turen med os ned til Ismailia, som ligger ved en sø halvvejs gennem Kanalen. "Fine grejer. Fine grejer. Ingen kan se det er pap". Hvilken dansk sømand der har lært dem 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 af have checket sit køb, lå sælgeren på fjerde luge og bad til Allah. Cykelsmeden tog ham i hoved og røv og smed ham ud over siden. Nu er det sådan at Kanalens sider er sten, der skråner let op mod den omgivende ørken. Araberen kravlede op og løb langs skibet i ørkensandet, idet han overøste os med arabiske forbandelser Rødehavet var forfærdeligt varmt. Hernede var der et sådant varmemflimmer at vi måtte bruge sirenerne.

Aden. Vi skulle "bunke", altså tage brændstof ombord. Igen vrimlede skibet med arabiske handlende. Men denne gang tilbød de japansk teknologi: transistorradioer, kameraer, grammofoner osv. De var halvnøgne, klædt kun i lændeklæder, og det forlød ombord at de bar dette lændeklæde fordi de mente Muhammed skulle genfødes af en mand. De stjal hvis de fik chancen. Børge Fruelund var for alvor kommet hjemmefra!

Vi skulle nu nordpå mod Karachi, hovedstaden i Vestpakistan. Indtil nu havde vi haft mildt opholdsvejr, men nu ramtes vi af Passaten, der blæser i Det Indiske Ocean. Vi havde høje bølger ind, men fra agter. Vi passerede

Snesejler 2

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 af 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 kænringsfare. 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? En mand? 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 virkelig 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 at 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 sight-seeing. Jeg tror vi var os 4 drenge. De andre ledte vel efter et bordel, eller var blevet ombord, 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 fortøve. Jeg husker en der sov i den brede karm i et vindue i "Bank of England".

4 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

Snesejler 2

opankret. Så var det Orkan-Zacho fik den ide 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 ombord. 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 igennem 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 springer ud af mørket mellem rødderne. Man havde tisset ned i hans soveværelse!!

Vi kom til bordellet og blev ledt ind i "hall'en". Her sad en 20-30 piger i sari'er og af varierende skønhedsgrad. Vi fik serveret cola. De andre forsvandt med piger, en efter 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 pariah'er). "How much?", "45 Rupees", "Okay". Jeg gad ikke forhandle. Det var en uhyrlig sum. Jeg havde hørt de andre tale om 8 og 10 rupee. 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 hvorledes en nøgen pige ser ud. For at komme ned skulle man klatre ned ad en "hønsstige". 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 2 piger i sengen. Vi fik en snak. Hvordan jeg kom tilbage til "Patagonia" husker jeg ikke.

Vi lå næsten 5 uger i Bombay. Tiden blev lang. Nogle ville i biografen. Men overalt spillede man sødledne, indiske film, der averteredes med unge elskende (alle med kastemærke) med tårevædede øjne. Indiske film er

Snesejler 2

kvalmende sentimentale. En aften gik Peter Ringgaard og jeg gennem Bombay. Vi mødte en frugthandler. Jeg forlangte 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 ombord. En lille, vissen mand kun klædt i et lændeklæde. Jeg indvilligede 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, klogt 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 ombord 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. Megen grin, men også en anelse bitterhed. Vi forlod langt om længe det beskidte havnebassin og stak ned langs Indiens vestkyst. 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 er 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.

Snesejler 2

Da stykket var færdig 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 pålægsschokolade. "For you, sir. You take!"

Jeg troede naturligvis det var noget spiseligt, og efter vi var kommet ud på gaden tog jeg et 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. Året var 1964.

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. 1 dag i køjen, hvor de andre "drengene" gjorde mit arbejde, så op og humpe rundt. De indiske havnearbejdere var lamslåede. Derude betyder liv og død intet, men man frygter 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 ombord, 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

Snesejler 2

14-15 rupee 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 2 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 ligger i Østpakistan et par dages sejlads oppe ad Brahmaputra-floden, der løber parallelt med Ganges og har et mægtigt delta. Vi vågnede en morgen oppe i deltaet. Vi var omgivet af jungle på alle sider. Østens floder er ikke som Rhinen eller Donau, næ de er brede og strømmen så langsom, at man næppe aner man er på en flod. Et fantastisk syn om morgenen hvor en rødlig sol hæver sig over den vældige bengalske jungle.

Ved hver havn fik vi lods ombord. 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 bruges 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 kanoer sammen med børn og spædbørn. Deres evindelige råb var "Empty bottles, empty bottles!! som de kunne sælge på markedet. Ombord 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 nyligt fanget i fælder i

Snesejler 2

junglen. Nogle købte. Koksmathen 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 2 små fugle i bur, der ikke var kanariefugle, 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 istand, ved hjælp af de indfødte ombord. Han kom vist i land, og rygtet ville vide 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 er menneskeædende og må vist, af den grund, stadig jages. De tager børn i landsbyerne. Det var Chalna. Vi lå der 4 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 er Burma, og Burma er Fjernøsten. En totalt anden verden. Farvel Indien, alt hvad der er indisk. Farvel Islam og Hinduisme. Goddag Buddhisme. Vi troede selvfølgelig de ville være gule og skævojede. 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". og 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 smager 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. Koksmathen 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. Koksmathens først: dette var en abeunge, der var ganske tam. Den troede koksmathen var dens mor. Den sov ved hans øre om natten, rullet sammen på hovedpuden. Nu var det

Snesejler 2

således at vi havde ventilationsvifter i alle lukaf'erne. Det var ren rutine at tænde sin vifte når man kom ind i sit lukaf. Det gjorde koksmathen en dag i Den Bengalske Bugt. Bang! Aben, der havde taget ophold på viften, blev slynget af centrifugalkraften 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 sætter af fra én skulder for at lande på matrosens skulder, trumfer han. Dette bevirkede at aben tog 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 kommer han ud på dækket og siger 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 fører op til Rangoon. På begge sider velplejede rismarker. Vi var blevet fortalt om "Den Gyldne Pagode", Rangoons største seværdighed. Dens tårn er beklædt med bladguld. Et fantastisk syn. Det første glimt af Rangoon var pagodens tårn, der rantes af solen og skød som en fakkellod mod himlen.

Den østlige himmel var dækket af kulsorte skyer, der 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 engelske kolonistyre. Deres fædre var engelske soldater ("Kom igen, soldat fra England..."), deres mødre var burmesiske kvinder.

Snesejler 2

Den engelske hær sørgede godt for mødrene og børnene, men de 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, der havde inviteret os. Jeg gjorde hende opmærksom på, at man som europæer følte sig lidt utryk. Slanger, 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 der 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 3 fridage på hele turen, ellers var det arbejde hver dag. Jeg ville bese den gyldne pagode, eller Schwe Dagon Pagoden, som er dens rigtige navn.

Det var en brændende varm eftermiddag, da jeg stod i det sandede område foran den vældige pagode. Pagoden har 4 indgange, et til hver verdenshjørne. Her går en bred indre trappe op til en marmorbelagt platform. Før man stiger op sætter man skoene "Jesustøfler" på, købt for en slik i Indien. På trapperne sidder tiggere og krøblinge. Her, som i Indien, vrirler det med vanskabte og krøblinge. Ham der sad på trappen havde en

Snesejler 2

7-8 fingre på hver hånd. Man når nu platformen, hvis marmor er brændende varmt. Jeg sprang rundt som en kakkerlak på en kogeplade. Rundt langs pagodens yderside sad munke under skyggende tag, skaldede, klædt i saffrongule kåber, og underviste i Hinayana, "Den lille vogn", som Buddhismen kaldes i Indokina. I stedet for at konfirmeres skal enhver ung buddhist i et halvt år være munk.

Langs platformens (runde) inderside ligger små separate templer beklædt med guld, fra hvis indre røgelse stiger 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 4 udgange, så når troperegnen pisker ned gøres platformen ren. Vandet står ned ad de 4 brede trapper i kaskader. Naturen er rengøringskone. 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 4 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 bar stor 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 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 (overfor mig selv). Det lykkedes mig ikke at komme til at sidde

Snesejler 2

”kind mod kind” med en Burmapige og se ud over den ”sjipsjapvåde havn”.

Igen Indien og så Europa.

På hjemvejen var det Colombo, Ceylon. Hvor mange dages sejlads? 7-8 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 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 air condition i biografen og vi oplevede for første gang i måneder temperaturer under 30 grader. Underlig fornemmelse at se sne på filmlærredet.

I Colombo lå en Schou-båd. Vi mødte messedrengene oppe i Colombo. 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, Rødehavet, 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 køøjet. 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 søvrig at jeg ikke havde opdaget, at skibet havde lagt til kaj om natten. Om morgenen tog jeg rutinemæssigt en bunke tallerkner og kylede

Snesejler 2

dem ud gennem køjet. Der lød et helvedes brag. Tallerknerne var landet på kajen. Det blev opdaget. Så vankede der.

Jeg afmønstrede i Århus. Ringe 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 med hjem. I hvert fald silkebrokade til min søster. Et indisk tempel i en stor glasterning. En ibenholtselefant fra Suez.

Hjemme og af sted igen.

Jeg var hjemme. Alt var ved et gamle. Det er det forbavsende, der altid sker når man vender hjem: alt er ved et gamle. Man er fuld af indtryk, østens farver, oceanernes skum, delfinerne i bovandet står på ens nethinde. Men derhjemme er 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 staterne på hjemvejen var inde omkring Dublin. Så jeg ringede til forhyringskontoret og sagde, jeg var parat, så snart et skib skulle til staterne.



Det blev M/S 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 U.S.A.s vestkyst. Igen måtte jeg erfare: målet sætter rejsen, definerer de mennesker, der tager rejsen. Mandskabet var helt

Snesejler 2

anderledes end på "Patagonia". Der var faktisk en anelse snobberi og overklasse over foretagedet. Hovmesteren var en lille, venlig, vissen 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 idet.

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 Indiens-turen. Første gang i England. Meterhøj sne i Hull. Istapperne hang ned over dækkets sidegange. Første engelske pub. Et dansested. Koksmathen 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 fjerde luge og spillede kort med bar overkrop. Det er en menneskelig måde at rejse på. 2 timer efter ankomsten konstaterede 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\$. 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 vore lukaf'er fyldt med sprut. På St.Croix gik vi tur på stranden om eftermiddagen. En tropisk ø. Hvidt sand. Nejende palmer. Dejligt. Skoleskibet havde fulgt os til St.Croix. Turen gik til San Cristobal, en skrækkelig by. Der er kun værtshuse og bordeller. Af og til hørtes skudsalver i gaderne. Latinamerikanske politibetjente med små overskæg og krydslugte 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

Snesejler 2

blev godt fuld. Dørene var svingdøre som i cowboy-film. 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 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, jeg besøgte 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 laste 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 blodigt 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!

Igen igennem Panamakanalens slusesystem. Vi sprang over de Vestindiske Øer på hjemturen og det var direkte San Cristobal-Liverpool. En rejse på vel 13-14 døgn. Vejret forværedes som vi gjorde vort langstrakte kryds over Atlanten. Midtvejs havde jeg en oplevelse der forbløffede mig. Vi blev mødt i Midtatlanten af "Pasadena´s" søsterskib "Pretoria", der var på vej

Snesejler 2

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 færgen 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 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 af gangvejen blev jeg mødt af to ca.12-årige piger. I hvert fald den ene var rødåret. 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 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 der helligdag i Danmark, vi kunne se et dannebrogflag. og 7 timer efter Kronborg til styrbord Københavns frihavn.

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.

Snesejler 2

Men sådan skulle det ikke være. En dag blev jeg kaldt op til overstyrmanden. "M/S Asmara" ligger i København også den skal til Fjernøsten. De står og mangler en messemand. Hyre: 800 kr. om måneden. Næsten dobbelt 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.

Først gik turen til København, for så at sige at "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 air condition i alle lukaf'er 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 imod Kotka, der ligger 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.

Snesejler 2

En dag i mandskabsmessen fik jeg øje på en mand, der grangivelig lignede en lokal bum. 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 ide, 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 var 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 en sko med. En tysk læge informerede mig nu om min skæbne. Jeg gennemvandrede det halve Hamburg i en 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 stærk i de dage, og ingen overskred reglerne. Havde Finland ikke fået lov til at få sit alkohol var matroserne vel gået i strejke. Det samme med maden. Om aftenen spiste man koldt. Men der SKULLE være 7 slags pålæg. At kun 3 slags blev spist er en anden sag. Matroserne talte nøje efter hver aften.

Snesejler 2

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 halvto-tiden var tom gik han over til sin flaske pernod, hans foretrukne drink. Så når matroserne om aftenen kontrollerede om der nu også var 7 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, horisinten rundt. Nogle var så nær skibet at vi kunne se deres spout. Et fantastisk, overjordisk syn.

På den 10. Morgen kunne jeg regne ud 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 at havet til måske en 1100 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 styrbords 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 dyblå hav, de vældige, dybgrønne, jungleklædte bjergformationer. Østen!!

Efter 4 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 og

Snesejler 2

Chinatown, og naturligvis det verdensberømte "Raffles Hotel", hvor Somerset Maugham boede, var det en lav by med bliktage der 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 "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 sker der da den tropiske aften falder på?

Ned stiger Dissing af gangvejen i en ulastelig hvid aftenhabit! Forbløffelse!! Han går fra gangvejen til hjørnet af pakhuset. "Rickshaw" råber han. Og der kom en rickshaw, ganske vist en cykelrickshaw, ikke som de mandstrukne jeg kendte fra Indien. Dissing satte sig op. Frem af habittens brystlomme trækker han en stor cigar! Han bider enden af, spytter den ud og tænder cigaren. "Drive" lyder det. Og Manden var væk! Singapore. Ikke meget ved den by. En cykelrickshaw trak mig til Raffles Hotel, byens pryd. 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 "kussejldere". 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 gik bagud på poopen. Her fandt jeg 3 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 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's skib tegnes i græsk vasemaleri. Men Bangkok ligger

Snesejler 2

et pænt stykke oppe af floden, og der skal først være højvande, så man kan 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 jeg på min sofa. Trods air condition var det hedt. Før jeg var gået ned og sove havde jeg skimtet et glimt fra "Morgenrødens Pagode" foran til bagbords.

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 ombord som er endnu kønnere?" I hvert fald gennemskuede Thai-pige min tøven: "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 vort 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 ombord og sad på gulvet i mit lukaf i hugstilling og spiste. Hvordan gik dagene? Der var jo den verdensberømte bar "Mosquito Bar" i havneområdet. Der var et dansested "Golden Gate". Ja hvordan gik dagene? 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

Snesejler 2

var ikke altid ædru. Flere søfolk er 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 regnvejr. 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 af Menam mod Siambugten. Badende børn i regnen ved pælehytterne langs flodbreden.

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 siger 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 var faldet i søvn ved roret, som han havde trukket 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 vi lastede whisky i Bangkok. Han var fulgt med whiskyen ned i

Snesejler 2

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-delta'et, bortset fra at træerne var højere. Og der var en anden væsentlig forskel. Tunge Napalm-skyer væltede op mod den blå tropehimmel. Amerikanerne bombede i delta'et. Der vrirlede med Vietcong. Som vi nærmede os Saigon, der ligger et pænt stykke op af Mekongfloden, 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 "skævojede" 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 sejltur, forbi Hongkong, gennem Taiwanstrædet. Men vi ankom. Dette var en anden historie. En moderne storby. Nede på kajen holdt en lang række taxi'er. Det viste sig at de kom fra hver sit værtshus. Taxachaufførerne kom nu ombord med "kataloger" over de "værtinder", der serverede i de respektive værtshuse, der havde sendt taxi'erne. 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. Ombord var Peter Ringgaard, fra Indiensturen. 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 junke ned i Taiwanstrædet. Vist en snes kinesiske fiskere var omkommet.

Snesejler 2

Om aftenen kom taxa'en 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 nu fået den ide, 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, 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 koksmathen fik fri. Kinesiske kvinder kom ombord for at lave mad. De lavede chow-chow.

Opskrift.

Svits 2 løg (skåret i små tern) i rigelig med stærk karry. Herefter skinkekød ned i gryden, der svitses til det er hvidt. Herefter 3 eller fire 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.

Snesejler 2

Flere søfolk gik ombord i "Søndagsskolen". Jeg og et par matroser opsøgte de kulinariske glæder. Den flydende restaurant Tai-Pak ligger i bydelen Aberdeen. Den består af to hjuldampere, der i gamle dage sejlede frem og tilbage mellem Kowloon og Hongkong. Her udpeger man sit måltid i LEVENDE form. Vil man have hajfinnesuppe, ja så udpeger man hajen, der svømmer i et bassin. osv. opskriften 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 færger 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 3 dage, dvs. vi kom ingen vegne, skønt vi lå med fuld maskinkraft oppe mod søerne. Der var intet at lave ombord. 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, 4 dage mod nord, var Kaoe. Men vi sejlede forbi. Direkte Malacca-strædet, Det Indiske Ocean, Aden (bunke), Rødehavet, Suez, Gibraltar, Biscayen, Hamburg. Jeg var begyndt at spare op. Vi var i Göteborg og Oslo. I Oslo lå

Snesejler 2

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 afmønstede i København med 3000 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 ombord 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. Koksmathen døde også, af samme årsag. Han kom hjem i en urne. Jeg hørte det i radioen.

Da Asmara kom hjem efter denne tur gik jeg ombord 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.

Børge Fruelund Jensen.

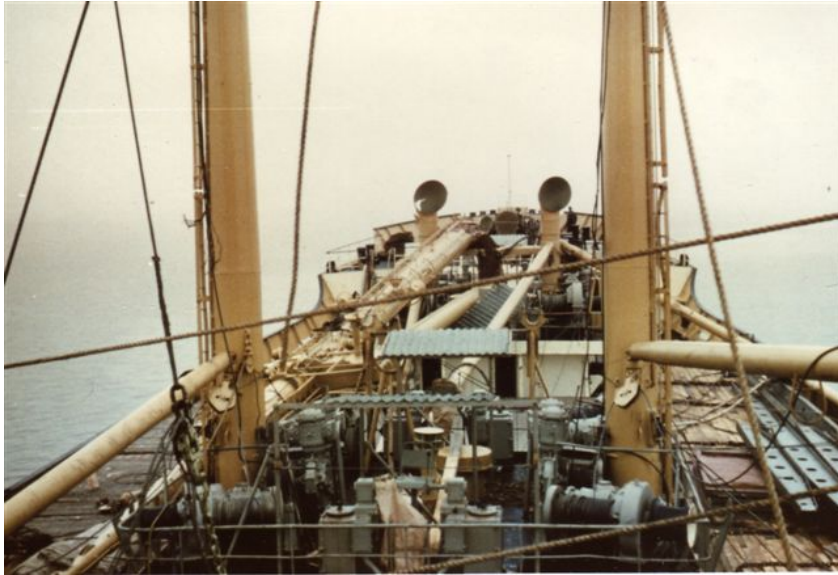
-o-

Pasadena den 18. december 1963.

Det var tæt tåge, Pasadena var på vej ind til Stockton (USA) da en af broerne over floden var alt for lav. Lodsens tog fejl af bropillerne, så han i stedet for at sejle gennem midten, kom til at sejle gennem et af sidefagene på broen.

Det betød at dækket blev et stort kaos af knækkede master og bomme og wire og spil. Lodsens fik vist hele skylden. Bagefter sejlede vi tilbage til San Francisco og hjalp med at lægge master og bomme ned i 3. lasten og med hjem til Danmark.

Snesejler 2

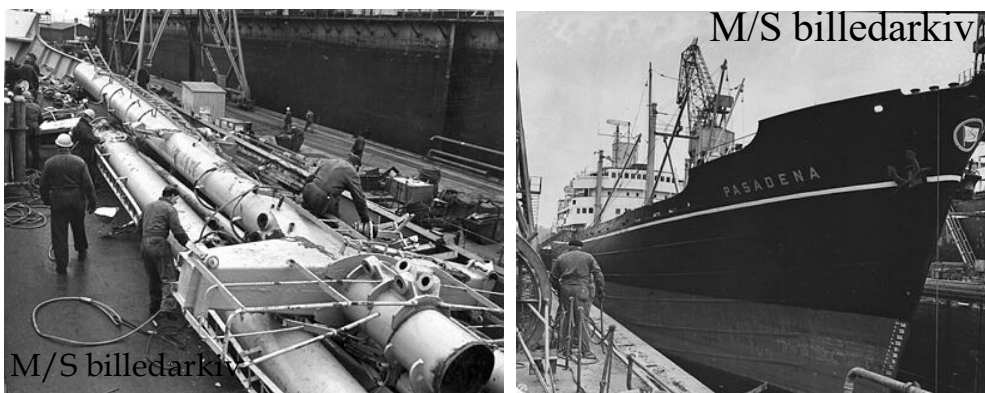


Broen var for lav både for



og agter

Snesejler 2



Reparation af Pasadena.

På samme rejse fyldte vi saltvand i højtankene, men vandet gik ned og fyldte det meste af 3. lasten hvor der stod bl.a. 20 Jaguar model E. Det var et sørgeligt syn, vi kunne lige se tagene af de fine biler.

Vi tabte også en redningsbåd ud for Mexico ved en øvelse, så vi måtte ud at ro og fiske den op.

I Stokton lastede vi ris (løs) og fik ved et uheld blandet det med kunstgødning. Hele besætningen var nede i lasten og skovle i sække (i juledagene).

Da vi ankom til København, kom direktør Pagh og flere andre susende ned til skibet og op til Kaptajnen. Det var en rejse hvor der var 0 (nul) bonus sagde 1. styrmand Boyhus,

Uffe Andersen.

-0-

ASMARA

I marts 1977 oprandt så dagen hvor jeg sammen med min aspirant-makker John A R Sørensen mønstrede på Asmara, som lå i Gøteborg. Det var noget af et kulturchock for os unge knægte. Her havde vi gået i et 1/2 år på værftets flotte nybygninger, hvor alt skinnede og glimtede. Vi blev vist hen

Snesejler 2

til assistentgangen af maskinchef Sigwaldus(on) og måtte selv finde et kammer.

Et kik ind på kamrene afslørede et godt brugt skib, hvor mange hundrede assistenter og maskinaspiranter i årene siden Asmara blev bygget i 1961 vidnede om strabadserne med sved, hørm og olie fra arbejdet i maskinrummet. Et kik ud i fællesbadet, hvor badevandet fra dem der netop lige var afmønstret, stod 10 cm over hele dørken, gjorde ikke helhedsindtrykket bedre. Nå, men man fandt sig jo alligevel tilrette.

Første tur gik mod Karlshamn på Sveriges østkyst, hvor vi lastede Volvo lastbiler uden monteret lad. Så gik vi gennem Kielerkanalen og efter Hamborg, Antwerpen og et par havne mere, mod Suez. I Middelhavet mærkede vi også, hvordan skibet, trods god last, kunne rulle, selv i fornuftigt vejr.



Den nok så berømte ØK-ånd, mærkede vi hurtigt. Sammenholdet indfandt sig hurtigt og vi blev snart en del af familien. 5-drinks blev inkorporeret i vores hverdag. 5-drinks var udtrykket for, at de af besætningen der ikke var på vagt, mødtes på agterdækket kl.17.00 og fik slukket tørsten med de billige våde varer.

Snesejler 2



I 1977 var containertrafikken for alvor ved at overtage og her kom vi så med vores aldrene stykgodsskibe, men vi fik dog altid placeret en 20-25 stykker på dækket.



Snesejler 2

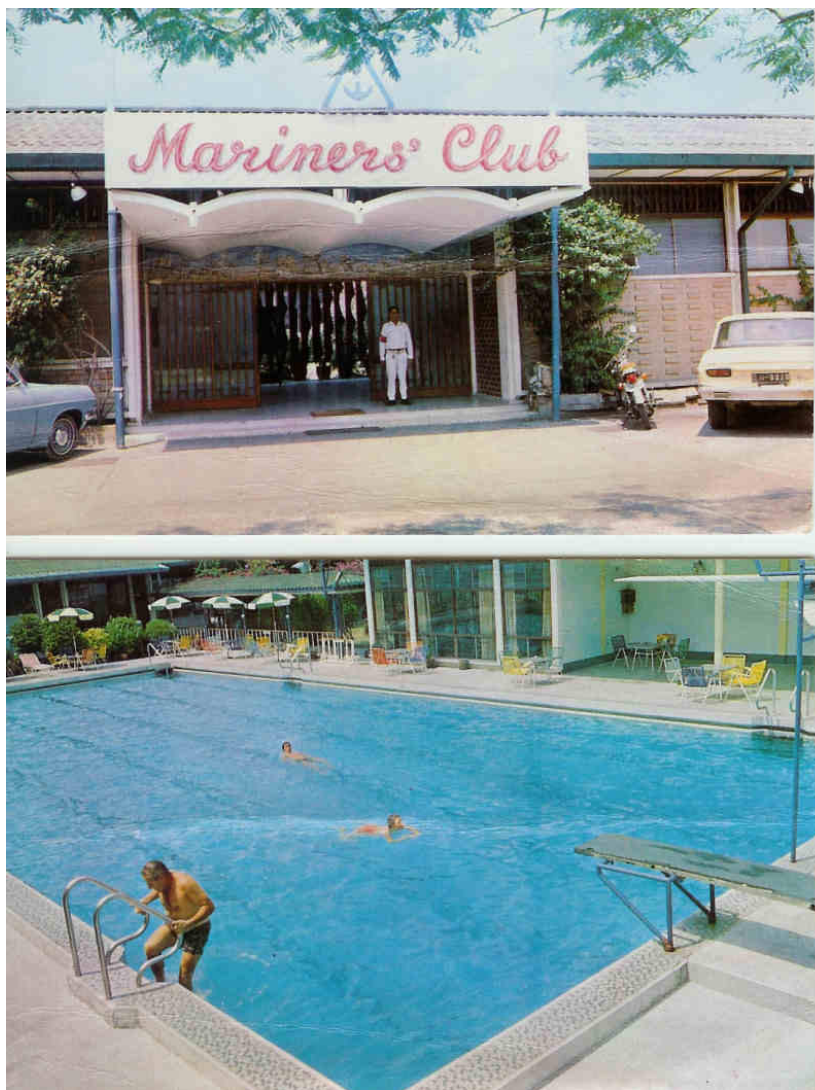
Bangkok var jo en af de faste anløbshavne og vi aspiranter havde jo allerede hørt en del om livet i Klong Toy. John og jeg var dog fast besluttet på at vi skulle ikke havde en af disse hersens piger fra havneområdet, men vi blev klogere. For andre havde nemlig sørget for at når "ku...-lejderen" var sat, var der allerede "udpeget" en veninde til hver af os. Det bankede på kammerdøren og der stod kokken med "min" veninde. Noi; tænkte jeg ...og det hed hun faktisk også. En lille vimmer sag, som jeg trods forsøg på ikke at ha een nede fra havnen, kom til at "hænge på" de næste par anløb af Bangkok.

En af de helt store oplevelser i Bangkok var turen ud til den store krokodillefarm. Her var det live for alle pengene; elefantridning, chimpanser, tigerunger, slanger, alt fik man lov til at røre ved, holde på armen eller rundt om halsen, pytonslangen var ikke lige mig, men pigerne kom snigende ind på mig bagfra og fik den næsten lagt om halsen. Jeg måtte nærmest løbe et stykke derfra, førend de opgav at hive de par Bath ud af mig. På 2. rejse med Asmara var min kollega en bornholmer (Michael) og han var ikke så pivet som jeg, så han tog efter lidt overtalelse slangen om halsen.



Snesejler 2

Efter arbejdstids ophør startede vi som regel med en tur på Mariners Club, hvor vi fik os en dukkert.



Derefter en tur på "myggen" eller "Copenhagen"

Når mørket sænkede sig over Bangkok tog vi flere gange over til Pat Pong-kvarteret, hvor det gik rigtigt løs med disco, damer og drinks... og minsandten om jeg ikke stadig har 2 kære minder i det foto-album, der normalt IKKE ligger fremme i stuen i dag.

Snesejler 2

Resten er sejladsen med Asmara på Østen kunne jeg fortælle meget mere om, men sammenfattende var at det for os unge mennesker var store oplevelser, som jeg husker som havde de fundet sted i sidste uge, for det er jo altid sådan, er det for det meste kun er de gode stunder man husker. De mindre gode stunder og oplevelser glider langsomt, men sikkert i "glemmeren".

Dog er der en helt speciel "oplevelse", som jeg nok aldrig glemmer. Vi lå ude på strømmen i HongKong og lossede til et par junker; en af matroserne spurgte om jeg ville med i land et par timer. Klokken var vist omkring 21-tiden, men OK, jeg smutter lige med, så vi ka få et par øl, og så ellers tilbage igen med Shore-båden omkring midnat. På et værtshus oppe i "skrige-gaden" faldt vi hurtigt i snak med 3 søfolk; de kom fra et australsk skib... sagde de!, de gav en omgang og snart gav vi en omgang.

Lige før vi skulle til at sige farvel, spurgte den ene australier, om vi ikke have noget "fjolletoбак". Stor var min overraskelse, da matrosen fortalte, at han havde da en joint i brystlommen. Vi gik udenfor og han tændte den, rakte den over til mig, men jeg holdt den bare, da jeg ikke røg. I løbet af 10-15 sek. var vi begge lagt i håndjern og en politibil holdt klar til at køre os til politistationen.

Her sad vi til næste morgen, og så rullede lavinen ellers; kontakt til agenten, det sorte gæng om bord og stadig med håndjern på, blev vi taget med ombord. Kl. var da 7 om morgenen, og de øvrige ombord troede knapt deres egne øjne, da vi med stort opbud af politi blev ført op til skipper Jacobsen. Der blev heldigvis ikke fundet mere af det stads om bord og vi blev sejlet tilbage til arresten og kom for en dommer allerede samme formiddag ved 11-tiden. Jeg bedyrede stadig min uskyld, altså, hvad angik tobak, og slap da også med et års karantæne mod landlov i HongKong. Matrosen fik 1000 HK-dollar i bøde og også et års karantæne.

Ellers husker jeg HongKong som stedet hvor jeg fik syet min første jakke. Ved ankomst vrimlede det straks med skræddere fra flere firmaer. De fleste vil nok huske Cherm og Thomsen, som nogle af de mest trofaste skræddere ...udover Mama-Sok, men det er jo en anden historie. Deres visit-kort har jeg også gemt.

Snesejler 2

Helt specielt vil jeg her huske, at jeg fik skræddersyet mine kort-ærmede kedeldragter, og var i øvrigt indbroderet med navn på brystlommen, jooeee der var stil over det, selv som maskinmester-aspirant.

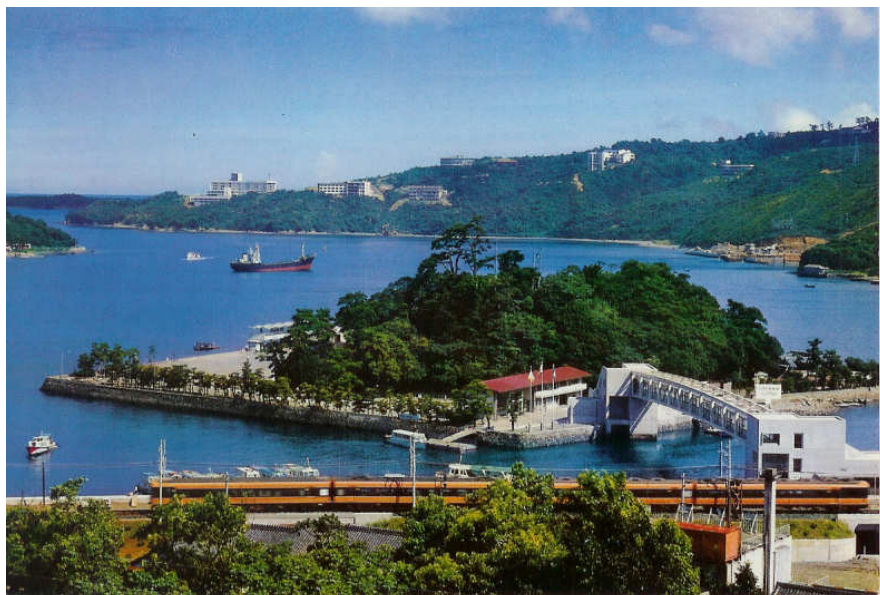
Japan fik også i min korte karriere en helt speciel plads i mit hjerte. Vi anløb Yokohama, Nagoya og Kobe. En weekend tog det halve af besætningen med tog ud til en by ved navn Toba. Her gik vi over til en lille kunstigt anlæg ø, hvor de berømte Mikimoto perler blev dyrket.

Dykker-pigerne, der hentede perlerne op fra dybet, dykkede uden apparat og kunne holde sig imponerende 3 minutter under vandet. I værkstedet så vi også sorteringen og produktionen af ringe og kæder og lign. smykker. Når jeg i dag ser perlekæder i butikkerne, som er mærket Mikimoto, tænker jeg altid tilbage på denne herlige heldagsudflugt hin dag i 1977.

Lige overfor lå et smukt Aquarium, med bl.a. delfin-show og da solen den dag strålede fra en skyfri himmel, vil denne dag for altid stå smukt i mine erindringer om Japan.

Og som de fleste andre skulle jeg jo også have et stort stereo-anlæg med hjem. Pioneer og Akai blev omhyggeligt udvalgt ,...jooee, det var kram og svært gods, tunge kabinetter på over 5 kg. og ordentlige maskuline drejknapper, og et par krabater af et par højttalere med en egenvægt på 37 kg... alt sammen spillede i mit hjem til langt op i 90-erne, hvor det måtte vige pladsen for et nutidigt mini-anlæg.

Snesejler 2



-0-

Min 5. og 6. rejse var med Arosia, som lå i København i januar 1978,...jooe, jeg var blevet en rigtig sne-sejler. Vi havde næsten de samme anløb som de foregående rejser med Asmara, men to havne skilte sig særligt ud, nemlig Naha på øen Okinawa og så Bugo på Phillipinerne!. Dem der har været der,

Snesejler 2

vil nikke genkendende til det lille udskud af det allerprimitiveste man kan forestille sig, når man nu taler om international transport og logistik. En primitiv træ-kaj, som kun rakte til skibet halve længde. Husene i området lignede noget der skulle ha' været revet ned for mange år siden og det eneste værtshus ved havnen, som egentlig bare var en strand, hed Rainbow Garden. Indenfor gik det dog løs med juke-boxen og søde piger, og mus, rotter og kakerlakker hen over gulvet var ikke noget særsyn. Der var stemning og vi hyggede og festede lige til 1 time før afgang.



Rainbow Garden.

Den lokale taxi var også meget primitiv; en vaskeægte gris, som man kunne transporteres på op til hovedvejen for nogle få "træ-penge". Her lå også en danse-restaurant, smukt bygget op af bambus og bast. Jeg husker også at vi var på besøg hos nogle piger der boede nede ved strandkanten. De hentede

Snesejler 2

os ved Rainbow Garden og fulgte os over til deres hus; det var en lille knaldhytte, som var bygget oppe i et stort træ. det var en helt speciel oplevelse, nærmest lidt Bounty.

Den dag i dag tænker jeg altid på den lille flække ved navn Bugo, når jeg handler ind og får øje på dåse-ananas fra fa. DEL MONTE. Det var nemlig det vi lastede i Bugo. Og der var masser af "breakage", altså konserverdåser der blev ødelagt ved lastningen og som vi så tog os af. Vi fik ananas 5 gange om ugen på hele hjemturen, så inden vi nåede Europa igen, hang det os langt ud af halsen.



På både ud og hjemturen var vi i Port Kelang og Penang og her husker jeg især et lille hyggelige værtshus, jeg mener det hed "HongKong Bar" men er ikke helt sikker.

Snesejler 2

Der er også et billede fra havnekvarteret med den lille kiosk hvor vi handlede lidt småting. (Port Kelang-havnen)



Der var en god stemning på Arosia og specielt husker jeg 1.mester Poul Jacobsen. Han var en meget dygtig maskinmester og samtidig en der spredte god stemning om bord. En spule-kamp med brandslangerne på dækket blev det også til hvis søndagen blev lidt for kedelig.



Snesejler 2

Hver fredag samledes vi i værkstedet til "Lyn". Sidste uge's taber skulle tegne et lyn med et stykke kridt på værkstedsbordet og alle skulle herefter så vurdere hvor mange cm. dette "lyn" var i samlede længde. Det var ikke så let og den der skød helt forbi, tabte og skulle gi' fyraftensbajer.

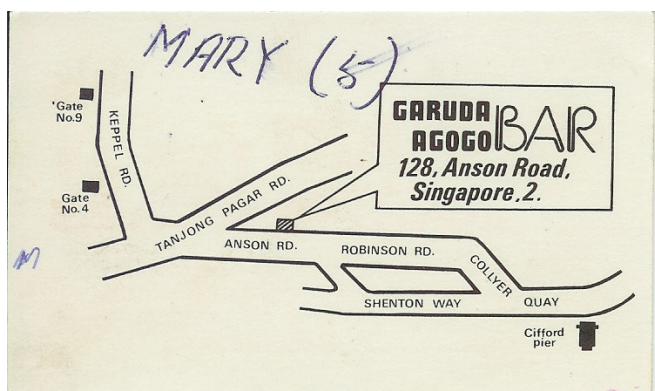


Også på Arosia blev 5-drinks traditionen holdt i live og som det ses på det ene foto blev det af og til meget sent ...og meget mørkt inden tørsten var slukket.

Singapore, ak ja, her har jeg snart 30 år efter stadig 2 udeståender. Jeg må desværre erkende, at jeg ikke fik set og oplevet Bugisstreet, vore allesammens skrige-gade. Det er for længst revet ned og forbliver altså et minus i mine memorier.

En aften hvor vi var på Garuda Bar, fik jeg set en ung smuk pige meget dybt i øjnene. Så dybt, at vi aftaltes at vi skulle mødes igen, når Arosia var for hjemadgående. På høflig vis spurgte jeg til hendes navn og fik det svar, at jeg bare skulle spørge efter "number five" . Det var jeg ikke tilfreds med og langt om længe fik jeg dog hendes rigtige navn at vide; Mary. Mit andet rendezvous glippede desværre og jeg fik aldrig genset "number five", men hendes visitkort har jeg stadig, hvor hun selv skrev "*Mary (5)*".

Snesejler 2



Den 18. april 1978 lagde Arosia til kaj i Hamburg og jeg sagde pænt farvel til kaptajn B.S.Grønbech og startede efter sommerferien på Svendborg maskinmesterskole.

Det blev til 2½ års studie og endt op med udvidet maskinmestereksamen; ikke noget over-prangende resultat, da det i disse studieår gjaldt motorcykler og pigerne ude på Husholdningsskolen, men dog nok til at kompagniet gerne ville se mig efter aftjent værnepligt. Værnepligten kom i øvrigt til at være 1½ år, da søværnet gerne så, at maskinstudierne blev afprøvet i praksis på etatens SDC'er af DAPHNE-klassen som sekondløjtnant.

FALSTRIA

I juli 1982 mønstrede jeg igen på et af kompagniet skibe, de fleste hvis ikke alle af de gl. stykgodsskibe, var i de mellemliggende år blevet solgt og til dels erstattet med de nye LR-skibe. Det blev containerskibet Falstria, der lå i Gøteborg med kaptajn Nislev og Chr. Hansen som maskinchef, sidstnævnte måske bedre kendt som Basse. Falstria sejlede på linjen Nordeuropa - US westcoast.

Snesejler 2



1. styrmand Henrik på arbejde.

Vi gik straks til HDW værftet i Hamburg hvor vi lå i 2 uger til alm. værft eftersyn. Tiden blev bl.a. udnyttet til en fodboldkamp mod et norsk skib; desværre 2:1 til nordmændene.



Stående f.v. : Kammerdreng Pehrson, maskinreparatør Lauritz, kammerdreng ?, jeg selv som 3.mester, elektrikerens søn. - siddende f.v. reparationsmester Lars Rasmussen, matros, maskinreparatør.

Snesejler 2



Falstria.

Ud af dokken og opsamling i Rotterdam, Antwerpen, Felixstowe og Le Havre. Efter en time sejlads ud af Le Havre og kurs mod Mona-passagen, skete så det der ikke må ske til søs. Kollision; jeg gik alene nede i hullet og var ved at starte ferskvandsgeneratoren op, da jeg hørte , at hovedmotoren blev stoppet og straks reverseret. Noget var helt galt og i det samme kom 1.mester styrtende hen over maskintoppen med armene vildt svingende. "Vi kolliderer, vi kolliderer" og samtidigt kom så braget.

En russisk missil-destroyer "NEUKROTIMI" hamrede vinkelret ind i stævnen på os og gled ned langs bagbord side og prikkede hul i et par side tanke. Mange tanker fløj i hovedet; var det nu at "ham deroppe" gerne ville se mig. Skaderne viste sig dog hurtigt, at være forholdsmæssigt begrænset. Et pænt stort hul i stævnen og lidt småhuller i et par side-tanke. Ingen tilskadekomne på Falstria, men det gik mere alvorligt til ovre på destroyeren, hvor de jo havde en forbanje.

Snesejler 2



Nå, men tilbage til HDW-værftet i Hamburg og en ekstra uge på den føromtalte gade ...jo, det var en dyr sommer, ikke kun for kompagniet.

Falstria havde en fantastisk sammentømret besætning. Endnu gjaldt "reglen om retten til sammenkomst kl. 17.00" og det benyttede vi os voldsomt af. Helt specielt skal her nævnes vores hovmester fra Århus, Jens.

Han var i den grad stemningkanonen ombord og som altid var go' for en joke eller sketch. Snart gik han rundt som fransk vinbonde, snart som kineser, "plaprende" også lidt kinesisk.

Altid i godt humør; dog lige undtaget når inspektøren fra kompagniet med flittig hånd halverede hans ordreliste. Så eksploderede han og bandede alt og alle langt væk.

Jens (med tilnavnet Fuselfax) var samtidig med i skibsorkestret, som bestod af ham selv på rumsterstang, 1. mm Svend Erik Rasmussen på triangel og 1. styrmand Henrik på trompet, alle instrumenter var naturligvis hjemmekomponeret og sådan lød det også, men kors, hvor vi hyggede os.

Snesejler 2



Hovmester Jens.

Med på rejsen var 3 montører fra elfirmaet SEMCO i Odense. Kompagniet ønskede flere el tilslutninger for kølecontainere og derfor sejlede de med rundt det meste af den ene rejse og monterede disse el-stik. De faldt efterhånden mere og mere end i dagsrytmen og var næsten blevet en del af besætningen.

Turen gennem Panama-kanalen var en stor oplevelse, dels sluserne og dels de steder hvor det bugtede sig, alt sammen smukt belyst fra tusindvis af lamper og lysrør og en flot og frodig vegetation, men føj, hvor skibet dog lugtede af ulovlig omgang med stærk tobak.

Før ankomst til Los Angeles bad jeg gnisten om at sende et telegram til vores agent, om at der skulle stå en udlejnings Chevrolet Corvette klar på kajen. Alle rystede på hovedet af mit ønske, især telegrafisten som sendte telegrammet. Jeg måtte slippe 116,- kr for telegrammet og hvad fik jeg; en

Snesejler 2

ganske alm. standard udlejningsbil. En tur over til M/S Queen Mary i Long Beach, videre op til Beverly Hills, Sunset Boulevard, Hollywood Boulevard, lidt slentren rundt og så hurtigt hjem igen. Joee, man mærkede at vi ikke længere sejlede med stykgods, men derimod container. Liggetiden var nu reduceret fra 4-5 dage til kun 5-8 timer.

Ellers var turen den samme som den havde været i 10 år; LA, San Francisco, Portland og endestation Vancouver. På hjemrejsen var vi også inde i Mexico, hvor vi lastede vistnok hindbær og andre frugter. 2.mester skændtes ret heftigt med udskiberne, idet frugterne havde stået på kajen i mange timer uden køl. Ombord kom de, selvom det dryppede kraftigt fra containerne.

Sømandspræsten i SF arrangerer bl.a. en tur over til skovområdet Redwoods, hvor vi slentrede gennem disse kæmpefyrrer ...ja, slentrede igennem. For nogle af dem var så store at man havde udhulet træfoden og stien gik altså ret igennem selve træet. Bagefter kørte vi over til San Quintin fængslet og videre ind til selve SF, hvor vi bl.a. shoppede rundt i ChinaTown og endte nede på Fishermans Warf.

Vancouver var også et dejlig sted; smuk natur med store bjergformationer i baggrunden. Her husker jeg et meget specielt standur, som stod på hovedgaden i den gl. bydel Gastown. Det var dampdrevet.

Den 24.juni 1983 afmønstrede jeg i Rotterdam og dermed var min tid i kompagniet også forbi. Dog fik jeg i flere år stadig tilsendt ØK-bladet m/ bemanninglisten og kunne derfor stadig følge lidt med, også i mit nye job som maskinmester på storebæltsoverfarten.

Dette rederi (det nuværende Scandlines) har siden været mit arbejdsmæssige holdepunkt og bliver det forhåbentlig til jeg en dag ikke kan eller må sejle mere. Et er sikkert; ØK var mit første omdrejningspunkt og står så mange år efter, stadig som noget jeg mindes med stor glæde. Her fik jeg min erhvervsmæssige "opdragelse" og nogle af de største oplevelser i mit liv.

Bo V Thomsen.

Snesejler 2

-0-

Når "trikker og "desse" bliver forelsket.

Det skete for Jørgen Friis om bord på Boribana 69. Brylluppet blev holdt om bord efter vielsen i Yokohama og det skabte røre i ØK, for på denne rejse var vi efter vielsen begge ansat og det var ikke noget der blev brugt i "Kompagniet", så jeg og min viv var altså med til at ændre på "systemet".



Her modtages vi af Overstyrmanden

Jørgen Friis.

-0-

Efter en kort flyvetur fra Kastrup er jeg i Nice og her begynder min første dag som kokkeelev i Det østasiatiske Kompagni, dagen efter sejlede vi til Marseille, Barcelona, Palma, Almeria, malaga, Gibraltar, Oran, Alger, Tunis, Tripoli, Banghàzi og dokkes 3 uger i Piraeus.

Snesejler 2

Efter dokken sejler vi til Beirut, Alexandria og Port Said som er sidste stop inden fjern østen, nu venter 4 uger i søen. Igennem Suez kanalen, nedover Rødehavet, Gulf of Aden og ud over det Indiske Ocean hvor første stop er Port Penang i Malaysia, derefter Port Kelang, Singapore, Bangkok, Manila og en anden mindre by på Filippines. Længere mod nord er det Hong Kong, Shanghai (Som var en oplevelse i 1975). Efter Kina bliver det Japan med anløb som Kobe, Osaka og Yokohama der var endestationen og så går vi hjemover og denne gang ikke bare med Middelhavet sidste vendepunkt, næ vi skal hjem og vende i Danmark, men der er et par mil endnu at sejle. Fra Japan skal vi lige en smutter til Hong Kong, Singapore, Bangkok, Kelang og Penang, derefter er vi 3 uger i søen igen, frisk luft, ingen støj og byos

En Thai som altid kom på ØK skibene i Bangkok, blev tilbudt en hyre på M/S Asmara og på den måde gik det til, at den unge mand Solopondo skulle uden for Bangkok flod, ud i den store verden.

For det første var hans løn i sig selv mega stor. Dengang tjente en politi betjent i Bangkok måske ikke over 4000 danske kroner om året. Nu skulle han tjene næsten 3000 kr. pr. måned.

Vi sejlede fra Bangkok med Solopondo iført ét par Thai-sivsko model 1975, én tynd sarong og én papirtynd T-shirt hvor der stod Mosquitobar på (Den lokale havne cafe hvor vi nogle gange fik en lille tår saft). Jo, denne uniform var såmænd god nok endnu da. De næste 3 havne virkede lidt hjemligt for Solopondo, det var Singapore, Kelang og Penang, meeeeen så blev han lidt betænkelig hvad der så skulle ske. For de næste ca. 3 uger blev altså uden at kunne se land og hvad endnu værre var for den unge mand, ville vi nogen sinde gå på landjorden igen.

Allerede efter en lille uge i søen mod Europa, gik der en form for urskovs panik i Solopondo. Hans nye hjem blev ved med at rulle og udsigten til alle sider var blå, blå og atter blå og det er jo lidt svært, når han var vant til grøn urskov tilsat lidt dufte fra floden i Bangkok. Til sidst og efter 3 uger med et hjem der konstant hopper og danser var der land i sigte. Den der blev mest glad var Solopondo, han jublede, at Kaptajnen havde fundet land og var en dygtig mand.

Snesejler 2

Dette nye land var Suez som Solopondo var anløbet. Solopondo syntes det var et mærkeligt land. En kæmpe stor sandkasse med en stribe vand i midten, mon hele Europa så sådan ud ? Og så de mørke indpakkede mennesker der i myriader borede skibet som pirater. De ville blot sælge fine 2000 år gamle ting, (som var lavet dagen i forvejen).

Naturligst blev Solopondo bøffet. Efter dette møde med de indfødte i Suez og omegn blev vores ven mistænksom over for alle med fine gamle ting. Næste problem var hans tropeuniform bestående af de før omtalte 3 kropps dele, de var ikke meget bevendte i Middelhavet, for her kan være koldt både om dagen og om natten.

Vi gav Solopondo noget tøj, og nu var han klar til kamp oppe mod det kolde nord. Men først skulle vi lige anløbe næsten de samme havne i Middelhavet som på udadgående, vi stak stævnen ud af Gibraltar strædet ud i Atlanterhavet. Solopondo fik Gibraltarbjerg at se på styrbord side. Vi anløb Antwerpen en sen aften og den unge Thai havde ventet med største tålmodighed for at se hvid mands land som også havde hvid jord (sne), jo Solopondo fik en på opleveren.

Næste havn Amsterdam. Der gik det rivende galt for den unge Solopondo. Vi skulle i byen og Solopondo ville med. I de små sjove gader blev han forført af en smuk lyshåret flyvende hollænderinde, i et underligt vindue med rødt lys i. Derinde bag glasruden sad skønheden og lokkede men sine lyse lokker og to kæmpe store redningsflåder placeret lidt over midt på kroppen og vupti var vores nye mand på skibet væk i disse attributter bag ruden og rødt lys. Vi andre kunne ikke se andet end et sort gardin blive trukket ned. Ganske kort tid efter var han tilbage i flokken, lidt forpustet, med et uskyldigt smil og en våd pande og sørme om ikke også Solopondo skulle ind til "Tatovøren" Solopondo var faldet godt til.

To dage efter i Rotterdam skulle den unge mand atter i land, men denne gang var det lægen der ønskede en nærmere forklaring om besøget i "Det røde vindue" Udover disse to udskejelser brugte Solopondo ikke flere penge, der skulle nu for alvor gøres forretninger som kunne give indtægter og ikke mere spas i gaderne.

Snesejler 2

De næste havne var Hamburg og Bremerhaven, Oslo, København og så Århus. På mærkelig vis fik Solopondo købt ca. 40 gamle symaskiner, hvor motorerne var pedalsystem. Det blev Århus der skaffede fundamentet til en Thailandsk systue, men han måtte lige vente 3-4 måneder før vi atter kastede anker på flodens brune vand i Bangkok.

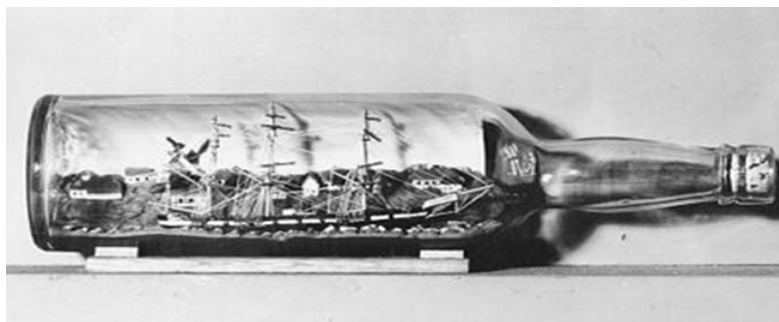
Jeg tog en rejse mere til Østen og gensynets glæde er altid rart. Den kommende rejse var havneanløbene de samme med få undtagelser. På vej fra Hong Kong mod Japan var et møde med en tyfon uundgåeligt. Vi fik en del skader på skibet og blev dokket i Japan. Vi blev efter nogle tid i Japan dokket ud og satte kursen mod Hong Kong. Ved indsejlingen til Hong Kong fik vi ØK folk "snesejlere" et syn af format. "Adrian Mærsk on the rocks".



Stævnen af Adrian Mærsk var blotlagt for vand, hvorimod apteringen agterenden var blevet en filial af Hong Kong Svømmehal. Adrian Mærsk var parkeret på en klippe i en vinkel på 45 Grader med stævnen op mod himmelen. I Hong Kong blev vores kok sendt hjem med en eller anden "tropisk" sygdom. Jeg blev ommønstret til "fungerede kok".

Vi skulle også have fine gæster ombord til Party, Ambassadører, Shipping folk og lokale fine borgere, ca. 40 gæster til fin mad. Vores hovmester var ikke altid nærværende, han havde fast arbejde med at tømme flaskerne for "Flaske Peter på Ærø" (Museum for flaskeskibe).

Snesejler 2



Vi var nu to kokkelever til at lave mad til 46 besætningsmedlemmer med nogle koner og børn.

Hjemover på min anden rejse i Østen, kom overstyrmanden "Peter Cement" (Som nu er Kaptajn i Mærsk) og sagde til mig, at han havde anbefalet kontoret i Frihavnen, at jeg skulle med det nye containerskib M/S Fionia som ungtkok. Fionia var et meget flot container skib og alt var luksus, også vores beboelse med omgivelser. Men tilbage til Østen.

Solopondo var afmønstret på udadgående i Bangkok og havde fået sin virksomhed op at kører, han var nu en særdeles glad mand med mange ansatte. (Og han var heller ikke søsyg mere) Nu var hans udtjente sivsko, sarong og T-shirt udskiftet til fint jakkesæt og fine blanke sko, da han under et kort besøg på sin gamle rullende arbejdsplads i Bangkok, takkede for en rejse til det kolde Nord.

Jeg afmønstrede M/S Asmara i Århus den 17-06-1977. Det var 2 dejlige år på et vidunderligt skib med et virkeligt godt kammeratskab, mange indtryk, sjov og masser af hårdt stabilt arbejde.

Ved et tragisk uheld, var jeg kommet til at have for meget der skulle fortoldes. Den dag jeg skulle afmønstre, var kajen sort af toldelever fra Toldskolen i Ålborg og de var aggressive for at gøre resultater for deres overordnede.

Med mine 9 - 10 flasker sprut, godt 1000 cigaretter, en stor Thailandsk elefant på næsten 70 kg. i rosentræ og et stereo anlæg fra Japan, var jeg

Snesejler 2

buller (Centrum) på en darts kive for disse toldere og jeg havde jo "så som så" ikke tænkt mig at være smugler på den måde.

Min tante skulle hente mig på Asmara og efter mange timers venten på skibet, var der klar bane til aktionen kunne begynde. Bussen med toldelever var jo kørt for over en time siden, så nu var det med at få losset bilen med elefant og musikken først, sprut og tobak måtte vente til efter solnedgang.

Vi havde lige kørt 150 meter af pier 3 i Århus havn, da en sort bil med to mørkkledte herre stak en slikkepind ud af vinduet, med 4 forhadte bogstaver "STOP" og pokker tå det, de møjunger til toldelever, var ikke i Ålborg, næ de var nu agenter på forskellige pakhusstager med kikkerter, de stod i civilt tøj oppe ved pølsevognen,

De var alle steder, det var virkelig ledt gjort mod os uskyldige søfolk, der havde været væk fra fædrelandet så lang tid og virkelig have præsenteret Dannebrog med ære ude i den store verden, nu skulle vi også straffes for lidt hygge til en velfortjent ferie. Bøden for hornmusik og trædyret var ca. 1500- kr.

Sprut og tobak kom i land senere i en vadsæk uden yderligere unødvendige driftsudgifter til statskassen.

M/S Asmara blev bygget i 1961 og sejlede ud på sin Jomfrurejsen fra København til Filippinerne i oktober 1961. De næste 17 år sejler hun på ØK's linienet. Asmara havde 37 rejser på Østen ruten.

Senere indsattes skibet på ruten mellem Middelhavet og Østen, blev solgt i 1978 til Monrovia og ophugget 1984 efter at have været oplagt i flere år.

Flemming Sørensen.

-o-

Snesejler 2



Koksmat, dæksdr. og undertegnede på Mosquito Bar.

Vi skulle til Finland og Sverige, og senere Østen med Sumbawa 1967.

Jeg var dæksdreng, blandt de nye søfolk kom der en matros om bord, han mønstrede kun i en kedeldragt og en plastikpose, og havde kun dette tøj, han havde ikke én pløk i munden, så han blev kaldt for perletand, men han var nu meget flink.

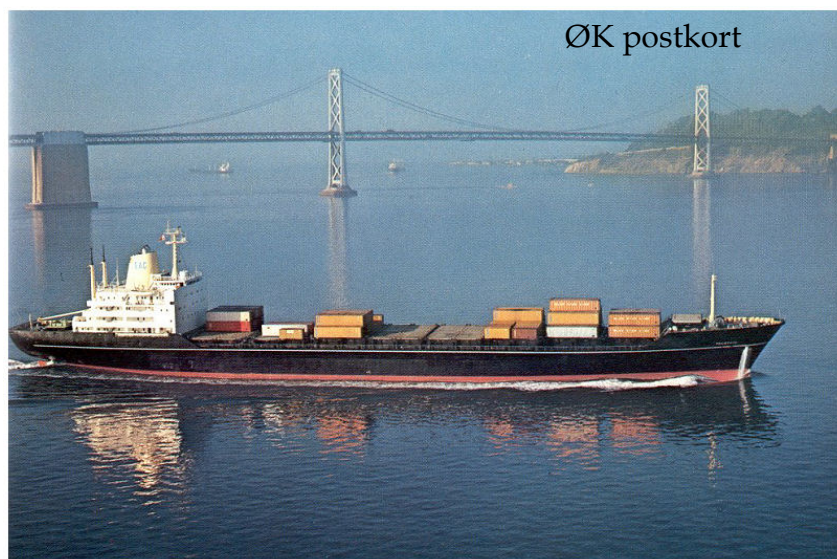
Da vi kom til Singapore, gik han i land iført sin kedeldragt, men kom tilbage til skibet i flot jakkesæt.

Senere kom regningen fra agenten, han havde sagt at han var skipper på Sumbawa, det blev skipper Bogø Larsen tosset over, og det blev da også trukket fra hans hyre.

Carsten Klug.

Snesejler 2

-0-



Falstria ved Bay Bridge

Jeg husker endnu en af kompagniets sidste rigtige stewardesser, som sejlede på sin allersidste tur. Tænk at hun var oppe i 70'erne. Men det skyldtes vist noget med et ældgammelt kammeratskab med kaptajnen. Ellers var det ikke gået.

Hun passede kahytterne for kaptajnen, chiefen og overstyrmanden og anrettede maden i sit eget lille pantry højt oppe. Al mad hertil ankom via madelevator fra kabyssen. At starte dagen med at få et stykke ristet franskbrød og kaffe om morgenen hos hende var altid utrolig hyggeligt.

Jeg husker en mærkværdig særhed hun havde. Hun købte nemlig altid et bjerg af amerikansk toiletpapir med hjem, fordi det var ekstremt parfumeret ud over alle grænser. Hun var berømt for dette blandt sine venner, at når man besøgte toilettet, så var der altid parfumeret toiletpapir.

Da vi kom til København hjalp jeg hende således hjem med bagagen inklusive bjerget af wc-papir. Jeg fik som tak hendes gamle Revox

Snesejler 2

båndoptager med optagelser med bl.a. Jim Reeves, som jeg faktisk stadig har og nu og da kan finde på at lytte til.



Falstria

Peter Oldenburg.

-0-

Her kommer lidt billeder, fra Samoas sidste tid i ØK regi. Der er ikke megen historie jeg kan fortælle. Mønstrede som rest. dreng marts 76 i Jedda, hvor det dengang havde ligget på reden i ca. 3 mdr. sammen med ca. 250 andre skibe.

Sprutten var lukket og det var en lidt trist tid, og flere tog hjem igen.

Snesejler 2



Samoa Japan 76.



Letmatros Hans, matros Mogens, matros Jan og "Jumbo" med ryggen til

Efter ca. 3 mdr. kom vi endelig ind, og endnu vigtigere videre, derefter var hele turen en lang fest, det var som om, at de måneder i Jeddah med ikke

Snesejler 2

meget andet en æblejuice skulle hævnes, og alle festede igennem sammen med alle.

På den måde blev det en tur som ikke lignede andre jeg har været af sted på. Vi sejlede via Sudan og Djibutti direkte til Nagoya og op langs Japan, derefter retur til Singapore, Hongkong og så tilbage til Japan igen. Livet om bord var stadig præget af, at alle gerne ville feste, og vi morede os 100 % hele tiden. Turen vil jeg aldrig glemme, ej heller de mennesker jeg var sammen med, det havde en radikal ændring på mit liv.

Efter anden gang i Japan, gik den tilbage til Hongkong igen, hvor jeg afmønstrede sammen med de andre drenge. det var blevet "kinesertid", og vi blev skiftet ud med dem.



Datidens luksuspool.

Bemærk: swimmingpoolen er etableret i ladet af en lastbil som vi havde med som gods.

Bo Laursen.

Snesejler 2

Styrmandsaspirant fra 1961 til 1965.

Min første udmønstring var på Simba på en tur til Vestkysten af USA via Hull, St. Thomas og Panamakanalen. 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 hele ude i vingen, så det var en forfærdelig tur for en styrmandsaspirant på først tur.

Kaptajnen hed Philipsen og ham talte jeg aldrig med - på varmen malede han brovinger og broen.

På et tidspunkt medens det var rigtigt kold og jeg gik udkig ude i brovingen, men 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 mønstrede af den 15. marts 1961 efter at have besøgt kontoret i frihavnen og fået den sædvanlige opsang af Styrmand Nielsen - var jeg klar til at mønstre ud igen.

Den 2. november 1962 mønstre jeg i frihavnen efter besøg på kontoret om bord i "Pasadena"

Kaptajnen E. Prause en meget fin og stilfuld mand bød velkommen ombord til os 3 aspiranter. Ernst Hendrich som en af de andre aspiranter hed - har

Snesejler 2

jeg mange år senere mødt i Otto Danielsen. 3. styrmand Jens Sørensen, var en hyggelig og flint 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 messen.

Turen gik igen til Vestkysten af USA med lastning i Århus og Hull og så via St. Thomas og Panamakanalen 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 som undgik hans opmærksomhed. Kammereftersyn en gang om ugen, hvor han gik det hele igennem. Han spillede forresten golf og træningen forgik 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 og da lodsens kom ombord, spurgte skipperen lodsens, hvad vi skulle nu skulle gøre. Det eneste råd han 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. Knap 3 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 og 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 chance for at snige sig ned i messen og drikke kaffe - det opdagede han og derfor blev der slået glas på den lille klokken på broen og så skulle man svare ved salg på klokken på bakken.

Det var en dejlig tur på Australien med besøg i alle de store byer. På hjemturen lastede vi ertz i Port Pierie - en lille landsby, der lignede en western by og med dans om lørdagen. Vi lastede i en uge og sejlede herefter direkte til Swansea i England. Efter udlosningen var der travlhed

Snesejler 2

med at få gjort skibet rent, idet vi skulle direkte til København. Der blev af lavet en del "monkeyshine" med maling på bagbord side både på overbygning og udenbords - skibet skulle jo se pænt ud, når vi lå ved Orientkajen og med udsyn til kontoret. Efter den enkelte tur afmønstrede jeg i København den 6. august.

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 er tidligere chef for frømandskorpset samt Finn Hald - begge havde tidligere været i Bangkok og Hong Kong - 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 og 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. 5 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 fader og bede ham sende penge til rejsen hjem til Marstal. Jeg afmønstrede i januar måned 1964.

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

Snesejler 2

Mongolia en 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 og vores hovedopgave 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 virkelige gode venner - som jeg ofte overnattede hos når jeg var i København og 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 Colombo.

I Colombo lå vi i 18 dage - men stedet 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. Ærgerlig 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. kr. 900. Ellers besøgt vi de normale steder på en sådan Indientur. På hjemturen lastede vi brun jernertz i en lille by på vestkysten af Indien ved navn Veraval omkring 6.700 tons til Rostock i det daværende Østtyskland. Hjem gik over Aden - Port Said og en tur over Las Palmas - Hamborg og igennem Kielerkanalen til Rostock.

En episode fra Las Palmas - jeg kunne ikke komme i land, da jeg havde vagt om bord - men sent om natten kom Peter og Preben om bord lettere selskabelig overrislet og så med en lille hundehvalp på armen. Gode råd var dyre, da jeg var klar over at "skipperen" ikke kunne se det morsomme i at tage en hund med til Østtyskland og Danmark - så tidligt om morgnen skyndte jeg at bære hunden ned af landgangen og ned på kajen og forsøge at lade den løbe, men den løb efter mig om bord - så der var intet andet at gøre end at hive landgangen op, når hunden var i land og det lykkedes efter mange forsøg.

I Rostock lossede vi ertzen med vagter ved langgangen og i lasterne - vejret var meget blæsende og derfor støvede det utrolig meget - så hele skibet var

Snesejler 2

snart brunt over alt. Gode råd var dyre for et sådant skib kunne vi ikke anløbe København - derfor blev alle sat til at vaske overalt og ikke mindst bagbord side skulle gøre ekstra ren samt males. Det var denne side, der skulle til kaj i frihavnen - så den 25. juni 1964 kl. 14.20 ankom Mongolia til Orientkajen i Frihavn med bagbord side til kaj.

Selvom skibet var fra 1938 og meget tungt at arbejde med, havde vi en god besætning og det skyldes ikke mindst kaptajnen Andreas Bundzen - som var en sympatisk og rar person. Overstyrmand var Ivan Friis fra Marstal og andenstyrmand Gert Nielsen og 3. styrmand Knud Erik Rasmussen. Afmønstrede den 25. juni 1964.

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

Ved afmønstringen fra Mongolia, var vi jo som sædvanlig på kontoret og talte med styrmand Nielsen og her fremlagde vi vore ønsker - som han ikke ville tage stilling til. Den 15. juli 1964 blev vore ønsker opfyldt og Peter og jeg tog med toget til Antwerpen ned til værftet, hvor det gode tankskib "Annam" lå i dok. Vi skulle bo på et 2 mandskammer med messe midtskibs og måtte ikke have omgang med dæksbesætningen om bord, som kaptajn Anders Christensen tydelig 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 utrolig varmt oppe i bunden af den Persiske Golf og under lastningen måtte vi kun være på dækket kort tid af gangen.

Vi havde ingen 3. styrmand så kaptajnen gik 8 - 12 vagten og jeg som ældste aspirant skulle også gå denne vagt. Det var ikke særlig lærerigt og spændende, idet de 4 timer om aftenen forgik ude i brovingen som udgik uden tilladelse til at komme ind på broen eller lære noget om navigationen.

Vi lastede igen i Den Persiske Golf, Bahrain med en olieslange op af havbunden og så 17.400 tons til Montreal i Canada.

Snesejler 2

I begyndelsen spiste vi i messen midtskibs - men inden længe spiste vi i cafeteriaet agter og der var ingen der havde noget imod os aspiranter - ej heller 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, 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 Ene's kontor, der lå inde bagved, blev kaldt for det "kolde kontor" og efter at have siddet på nåle, blev jeg kaldt derind. Her fik jeg læst og påskrevet om hvordan en styrmandsaspirant skulle opføre sig, når man sejlede i kompagniets skibe.

Jeg forsøgte at fortælle hvorledes jeg havde gået i brovingen og uden nogen form for lærdom - men det blev afvist med : "Siger De 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.

Ca. 3 uger senere modtog jeg et brev fra Kompagniet, at jeg skulle mønstre på Sinaloa på en rejse til Australien.

Snesejler 2

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 aspiranter havde man visse privileger.

Turen rundt i Europa gik som det plejede med besøg på Reberbahn i Hamborg, Cattendrick i Rotterdam og de hyggelige værtshuse langs kajen i Antwerpen - som også kunne nåes i middagspausen.

Julen blev holdt i Rødehavet 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.

1. 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 hente en stor "muggert" og fik hajen bragt til ro, herefter blev den hængt op og sprættet op. Her kunne vi se, at den havde fulgt efter os i flere dage, idet maveindholdet var noget af kokkens mad.

Skylleluftbranden var kommet under kontrol og turboladeren havde taget kraftig skade, så turen til Freemantle gik med langsom fart. Turen Aden - Freemantle tog 18 døgn.

Rejsen rundt til Australiens byer var dejlig med godt sommergejr og besøg på den Danske klub i Melbourne, hvor vi fik udleveret slips, når vi var på besøg. Som sædvanlig laste vi ertz i Port Pierie - 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 - men skød intet, men bare oplevelsen ude i bushen var spændende. Turen hjem over gik uden problemer og jeg afmønstrede lige som sommeren kom til Danmark i begyndelsen af maj 1965.

Fra denne tur har jeg mange år senere mødt dæksdrengen, en matros samt den ene aspirant Søren Tuxen.

Snesejler 2

Kompagniet var for et stykke tid lagt på hylden, idet jeg mønstrede på skoleskibet Danmark, som kvartermester og herefter navigationsskolen i Marstal. Mellem styrmand og skibsførereksamen sejlede jeg i sommerferien med "Andorra" som 4. styrmand fra København til Rotterdam.

Hermed sluttede min karriere i Det Østasiatiske Kompagni, idet jeg havde lyst til at prøve andre rederier og arbejde i land.

Jeg har nu altid været glad for at sejle i kompagniet og forstår stadig ikke hvordan det kunne gå så skidt.

Hans Henrik Thuesen

Følgende billedserie er indsendt af Leif Thækker og billederne er fra Beira 1966.



Beira ved kaj i Japan

Snesejler 2



Tyfonen sørger for at dækket bliver spulet.



Matros Claus fra Vejle i fritidsuniform.

Snesejler 2



"Hjem kære hjem" En villa i sumpen, Bangkok.



Koksmaten ruller sig en smøg.

Bengt var med hjem fra Manila som konsulatpassager. Der havde han mødt "Gloria" som han snakkede om hele vejen hjem. Han truede hele

Snesejler 2

tiden med, at han ville stå af i næste havn, så han kunne komme tilbage til hende, men han blev dog om bord til vi nåede København.

Stor var min overraskelse, da jeg mønstrede på 2. tur og så, at han var påmønstret som motormand, så ham kom jeg til at tilbringe mange timer med.

Leif Thækker

-0-

Jeg er nu blevet 70 år men mindes stadig min tid om bord på Panama, som jeg har sejlet med i 1953 til 1954 som messedreng. Skipperen husker jeg stadig (Kaptajn T.K. Nielsen) det var et agtværdig rederi, selv om man fik øretæver af hovmesteren, hvis der lå skidt i hjørnerne i messen. Jeg har desværre ikke fotos fra den tid, så jeg må leve med oplevelserne, ak ja.

Vi lå i Port Said i et par dage og jeg kan huske Moses og Abraham, som havde mere eller mindre eneret til at handle på Øks skibe. Jeg ville gerne købe et par rågummisko, som var "in" i Danmark den gang (1953)

Vi fik besked af telegrafisten om, at vi skulle være to mand på kammeret, når vi handlede med Araberne. Vi blev så enige om, at den ene skulle holde øje med hans hænder og jeg skulle holde øje med vores skuffer, det gik også fint, men vi glemte at holde øje med hans fødder, så om aftenen da vi skulle i land en tur, ville jeg tage mine nye sko på som jeg havde fået hjemmefra, men der var ingen sko, i stedet stod der et par gamle kamelsandaler, så det var en køn handel.

Bent Christensen.

-0-

Jeg var lige fyldt 15 år en måned forinden, men havde været fri af skolen i 1½ år, da det boglige ikke lige var mig.

Snesejler 2

Jeg havde fået oplyst på Ålborg Værft, at med lidt sejltid så kunne det opveje de manglende skolepapirer, og jeg fik da også en læreplads som rørsmed efterfølgende.

Jeg blev påmønstret i Københavns frihavn sommeren 1961 til en hyre på 81,00 kr. om måneden plus overarbejde som jeg ikke vidste hvad var.

Først skulle jeg jo til læge i Lille Kongensgade, hvor jeg blev grundigt set efter, vaccineret og afgav en urinprøve. Jeg skulle have en enkelt overnatning i København, og hvad var mere naturligt end at indkvartere sig på sømandshjemmet i Nyhavn. Det var lige noget jeg kunne bruge, for her var mere liv end jeg var vant til.

Jeg var på det tidspunkt en stor kleppert der let kunne gå for at være 18 år, så jeg kunne jo komme ind og se på de værtshuse som jeg kun havde hørt om, og der var liv skulle jeg hilse og sige. Kap Horn, Nyhavn 17 og hvad de ellers hed kørte jo på de høje navler næsten hele døgnet dengang.

Nå, påmønstringen gik efter planen, og mit job som styrmandskammerdreng på Pretoria 1961, startede med at jeg faktisk fik 2. styrmanden som lærer. Det hvide lagen og det farvede uldtæppe skulle ligge snorlige, og ØK mærket skulle centrere. Udover at skulle passe rummene for de 3 styrmænd og den kvindelige telegrafist, så skulle jeg også hjælpe messepete i maskinmessen. Der var 4 maskinassistenter som havde deres egen bys, mens mestre og styrmænd havde deres.

Vi sejlede fra København til Århus hvor vi lastede jeg ved ikke hvad, Derefter til Middlesbrough, Newport, Liverpool og Dublin.

Allerede i Middlesbrough løb messepete og mig ind i problemer, for vi var jo verdensmestre, og vi ville sælge lidt cigaretter for at tjene lidt lommepenge. Det gik ikke så godt, for vi fik stjålet det hele af 2 piger der fik os med hjem, for der havde de pengene. De boede ikke langt fra hvor vi lå, så da vi fortalte ungtjeneren at vi var blevet bestjålet, så ville han og bageren gerne hjælpe med at få pengene eller cigaretterne igen. Vi gik derfor op til huset hvor vi havde været, men det var en neger med en

Snesejler 2

hammer i hånden der åbnede, så det kan nok være at vi fik benene på nakken, og en oplevelse, men ingen penge eller cigaretter.

I Liverpool var der noget de kaldte "Den Tyske Klub", og der skulle vi jo op og se hvad det var for noget. Jeg husker ikke så meget udover at jeg fandt en sød pige som jeg skrev med i lang tid. Vi fik en masse Rolls Royce og Jaguar type E sportsbiler om bord, som skulle til San Francisco og de biler var jo ikke noget man så til hverdag.

Dublin var en oplevelse med al den musik der var på selv de mindste beværtninger, og det var en by jeg besluttede at ville besøge senere i mit liv, men det er aldrig blevet til noget.

Nu gik turen over til Sct. Thomas og her var noget at se på for en knægt på 15 år. Jeg husker tydeligt at en flaske rom kostede 1 dollar, og jeg husker også, at efter at have tømt en sådan flaske, så var jeg ved at brække mig i mange år efter, bare jeg så en rombolle i en bagerforretning.

Messepeter fik også en kæp i øret, og han ville absolut ned agter til jungmanden som han havde lært at kende. Det ville den matros der havde vagt absolut ikke ha' at han skulle, så det endte med at messepeter fik et par flade da han var fuld og ikke forstod budskabet. Det blev messepeter så fortørnet over, at han ville afmønstre og han pakkede alle sine ting og gik ned på kajen. Hvordan han ville komme hjem til Danmark havde han ikke tænkt over, men vi fik ham da overtalt til at blive ombord, da det jo var vagthavende matros der bestemte.

Jeg tror vi lå i 4 dage på Sct. Thomas, og stedet har jeg aldrig glemt. Der var jo stadig nogle af de gamle "farvede" der snakkede dansk, og de ville gerne snakke, så vi fik nogle gode historier fra gammel tid.

Fra Sct. Thomas gik vi til Curacao, og de lidt ældre havde jo fortalt os om en "forlystelsespark" der, og den ville vi gerne se. Det havde 2. styrmanden nok oplevet før, så vi drenge måtte ikke forlade skibet. Jeg havde udtænkt en plan sammen med Bageren. Jeg ville sige til styrmanden at jeg havde lovet mine forældre en gave fra den svenske sømandskirke på øen, så der ville jeg gerne hen. Det gik han med til, men han så også den taxa jeg

Snesejler 2

hoppede ind i sammen med bageren og 2 assistenter, så han var klar over hvor jeg skulle hen. Da jeg kom tilbage kaldte han mig op i sin kahyt, og så fik jeg sådan et par lussinger, at jeg ikke løj for ham mere. Men oplevelsen kunne han ikke tage fra mig.

Fra Curacao skulle vi nu gennem Panama kanalen, og det var en kæmpeoplevelse. Det var om natten, og man havde virkelig på fornemmelsen at man sejlede i en urskov med alle de skrig og lyde der var omkring en.

Vi fortsatte op langs vestkysten til San Diego. Det var helt utroligt med alle de krigsskibe vi passerede på vejen, men det var jo også mens den kolde krig var på sit højeste.

Fra San Diego gik vi til Long Beach L.A. hold da fast, der var verdens største rutschebane, (Cyclone Racer) og den forlystelsespark (The Pike) der lå der, overgik alt hvad vi havde oplevet.

Herfra til San Francisco hvor vi blev opvartet af sømandskirken der både kørte os rundt i byen, og arrangerede bingo og hyggeaftener. Vi kom også i en kæmpebiograf hvor vi så Navarones Kanoner som havde verdenspremiere. Vi oplevede Golden Gate Bridge og sejltur rundt om Alcatraz. Det var jo i den tid hvor vi lå mange dage i hver havn, så der var god tid om aftenen når vi havde fri. Derefter til Eureka og videre til Vancouver. I Vancouver skulle vi have en masse korn ombord, og vi skulle ligge der i en uge. så skete der det at kornskottet faldt sammen, så vi kom til at ligge der i 14 dage.

Det var nok de 14 dage der står tydeligst for mig, for en aften messepeter og jeg skulle ind til byen, og tog den på stop blev vi samlet op af et ældre ægtepar. Da de hørte at vi snakkede jydsk blev de helt vilde, for de var også jyder. De kørte os rundt om aftenen når vi havde fri, og vi så både indianer, totempæle og meget andet. De havde ingen børn, så det var lige før vi var blevet adopteret af dem. Vi blev i hvert fald behandlet som om vi var deres egne børn, og vi fik gaver blandt andet grammofonplader af dem. De var meget bedrøvede da vi forlod dem, og vi lovede da også at skrive men vi var jo unge, så det blev ikke rigtigt til noget

Snesejler 2

Hjemturen var jo næsten en gentagelse af turen derover, bare at vi anløb Le Havre, Antwerpen, og Rotterdam, og det var jo kun kvarterene omkring havnene vi fik set, og det var ikke noget at skrive om.

Efter knap 4 måneder var vi tilbage i København, og som det fremgår af min afregningsbog, så var der 141,80 kr. tilbage, og det rakte lige til en aften i København og en tur med Jens Bang til Ålborg.

Selvom det efterhånden er 46 år siden, så står meget af det jeg oplevede helt tydeligt for mig. Det eneste der ærgrer mig er, at jeg ikke havde investeret i et kamera så der var nogen billeder af mine kammerater og de ting jeg oplevede.

Kurt Koch Pejstrup

-0-

Jan Bowie Rasmussen tog hyre hos ØK første gang i 1973 på Boribana og senere på Beira og har sendt følgende billeder.



Kok og ungek 73.

Snesejler 2



Jacob, Abraham og Per på arbejde



Jan Bowie Rasmussen.

Snesejler 2

Jeg mønstrede som messedreng på Simba 1970.

Vi startede i København og gik så til Århus, Liverpool og Glasgow, videre over det store vand til det forjættede land, gennem Panamakanalen med et lille besøg i Cristobal, det sted glemmer jeg nok aldrig.



Crofton, Canada, vi lastede papirruller.

Turen gik derefter til San Francisco og Oakland og op til Canada.

Der fik vi en masse papir i lasten og det var ikke det bedste, da vi blev påsejlet på vejen hjem.

Det var temmelig dårligt vejr og meget tåget og vi blev så påsejlet af "Frances Hammer" mener jeg den hed. Jeg har engang læst, at vi nærmest blev sejlet midt over, dette er dog noget overdrevet, vi fik et mægtigt hul under vandlinjen, og blev hurtigt beordret i bådene. Vi roede over til skibet som var sejlet ind i os, og kravlede om bord på den. Det var noget af en tur op, da den næsten ingen last havde, så lejderen var noget af en udfordring. Der var dog ikke nogen der kom alvorligt til skade så vidt jeg husker.

De fik sat Simba på grund ved hjælp af en slæbebåd, og vi blev sejlet ind til bredden og senere fløjet hjem.

Snesejler 2

Det spændende ophold i Cristobal, med "hvad der til hørte" var virkeligt sjovt når man er 16 - 17 år, det husker jeg temmelig godt, "masser af oplevelser".

Freddy Sørensen.

Jeg gik ud af skolen i 1970 efter 7 skoleår, derefter fiskede jeg på Nordsøen i et års tid, men jeg ville jo være sømand, det havde altid kriblet i kroppen når jeg kiggede i min fars fotoalbum fra hans sømands liv. Jeg søgte i flere rederier, først Mærsk og så DFDS men nej, jeg havde ikke været på søfarts skole. Næste rederi på listen var ØK, jeg kom til at tale med en meget flink mand som lovede, at jeg kunne komme med et af deres skibe en tur, hvis jeg lovede at tage på søfarts skole. Det gik således at da vi kom til midt i februar 72, kom der besked om at jeg skulle påmønstre M/S Simba som lå i Århus.

Jeg skulle møde på et mønstingskontor hvor jeg ville få videre besked om rejsen. De fortalte så at Simba skulle til Vestafrika og at det ville vare ca. 2 måneder inden jeg var hjemme igen, jeg havde fået besked om at medbringe pas og søfartsbog, men der var noget med nogle vaccinationer der ikke var i orden, så jeg skulle til en læge for at have dem, jeg var ikke kendt i Århus, det var ikke noget problem, den mand henne i hjørnet skal også til lægen, du kan sikkert følges med ham, de talte kort sammen og et kvarter efter sad jeg i en bus, i en helt fremmed by, med en helt fremmed mand. Han var ca. 50 år og noget medtaget af årene, da han endelig talte til mig, var det: hvor gammel er du knægt? 16 år? hvad fanden vil du til søs øh? Synes du ikke hellere du skulle stikke hjem til mor og så komme i skole igen, så du kan blive til noget. Vaccineret blev jeg og klokken var næsten 20.⁰⁰ da jeg gik op af landgangen på Simba.

Snesejler 2



Simba ved kaj i Århus.

Der var ikke nogen at se ombord og flere døre var låst, det var lige før jeg havde opgivet håbet og taget hjem til Hirtshals igen da der gik en dør op midtskibs. Det var en mand i et flot jakkesæt som spurgte til mit ærinde ombord. Jo jeg skal på mønstre her om bord som messedreng? Så er du kommet til den rette, for det er mig der er hovmester og hvorfor kommer du først nu, du skulle jo ha' været ved 12 tiden. Han gjorde stort set ikke andet end at skælde ud samtidig med at han viste mig mit lukaf og informerede mig om mine gøremål. Jeg fik dog spurgt ham om ikke der var andre på skibet, hvortil han svarede at de var nok ude på halløj for kaptajnen kom først i morgen.

Første destination efter Århus var Oslo, der skete ikke noget ud over at jeg måtte indse at jeg var endt i et miljø hvor der var en hækkeorden der kunne overgå militæret, jeg lærte de andre messedrenge at kende og en enkelt af matroserne og forsøgte bedst muligt at indordne mig efter forholdene.

Siden gik turen videre til Hamburg, Rotterdam og Antwerpen, jeg havde hørt mange gode historier fra disse havne fra sømænd derhjemme, specielt

Snesejler 2

om pigerne, men det eneste jeg fik stiftet bekendtskab med var rundture med diverse sømandspræster, for der var ingen af matroserne der gad at have os drenge på slæb. Sidste havn før det gik mod Afrika var Rouen i Frankrig.

Her kom overstyrmanden og en anden officer i skænderi med hovmesteren pga. mig. De mente at hovmesteren var på nakken af mig hele tiden, hvilket jeg ikke selv havde lagt rigtig mærke til, dog var han noget højrøvet, men det syntes alle vi drenge. Enden på det blev at jeg skulle være pantrydreng i stedet og så ellers gøre mit bedste for at undgå hovmesteren. Siden fandt jeg ud af at styrmanden og hovmesteren ikke kunne døje hinanden, jeg blev bare en del af noget de kunne skændes over. Men pyt! Jeg kom til at gå sammen med stewardessen i pantryet, og servere i officersmessen.

Hele den ballade var lige noget for matroserne, det var som om de nød at hovmesteren havde fået en skideballe, og siden måtte jeg godt komme hen på poopen om aftenen og hygge mig, vi drenge fik ellers næsten altid besked om at holde os henne midtskibs.

Første havn i Afrika var Dakar, der var vi kun i 2 dage, uden at der skete noget spændende men der var masser i sigte, bare vent til vi kommer til Abidjan havde matroserne sagt. Siden kom vi til Conacry, et spændende sted på sin vis, alt hvad der skulle losses og lastes foregik via pramme. Næste havn Freetown husker jeg specielt pga. alt var så nyt, kajanlæg og lagerhuse og alligevel så ufærdigt, man kan vel sige "en havn i udvikling".

Nu skulle vi til Abidjan, byen med de bedste stålbørster på hele Vestafrika. Det sagde matroserne som havde været der før. Jeg anede ikke hvad de mente med det, hvilket jeg dog har erfaret siden, men det glemmer vi lige lidt, for vi havde ikke sejlet mere end et døgn fra Freetown, da alarmen lød, alle skulle på dæk, vi kunne se noget der lignede en sort sky forude, men det var græshopper. Alt skulle skalkes og lukkes, alle skulle hjælpe med net og presenninger, sikket et inferno. Dagen derpå kom vi på dæk til et stort roderi og stod i græshopper til anklerne. Selv om der blev spulet og gjort rent i 3 dage syntes der at være flere græshopper. Der var da også en del flagermus langs kysten af Vestafrika, vores stewardesse skulle lige have et eftersyn, efter at hun havde fundet ud af at de ikke var farlige.

Snesejler 2



Flagermus har taget hyre.

Få dage efter insektplagen ankom vi til Abidjan, også her skulle losningen ske med pramme og bomme, så matroserne havde store diskussioner om vagtfordelingen, da de alle gerne ville i land om aftenen, men alt gik i sin orden.

Før prammene kom til skibet, lå der allerede masser af kanoer, fyldt med souvenirs, alt var til salg. Før vi vidste det løb der også en dame rundt og ville sælge frugt, hun forsøgte dog at sælge alt andet der foruden, men vi fik strengt besked om at holde os fra hende, da det kunne have visse følger at stifte nærmere bekendtskab med, hun var heller ikke lige sagen.

Efter fyraften skulle vi besøge en bar, den hed klub 21, der var også en der hed klub 22, sikkert de eneste i hele byen, men nr. 21 skulle være den

Snesejler 2

bedste. Den lå i det mest rodede slumkvarter, alt var bygget af træ, blikplader og plastik, men selve baren indvendig var nu meget flot, specielt stålbørsterne, men atter måtte vi drenge skuffes, for de gad ikke os drenge. Besætningen fra Simba havde nok været der en times tid, da der ankom en del Mærsk-folk, de var så let genkendelige, da de fleste var i jakkesæt og nybarberede. Der var næsten lagt op til ballade, mest på grund af at ØK's folk havde førsteret på de piger der var i baren, fordi de var kommet først, så de mente at Mærsk kunne pakke sammen og finde deres eget sted. Der blev dog ingen uro, for de sagde pænt godnat igen og gik deres vej. Senere gik vi om bord med en hel flok damer og et vældigt humør. Næste morgen flød hele poopen i ølflasker og der løb halvnøgne kvinder rundt over alt, og sådan så det ud resten af vor tid i Abidjan.

Da vi endelig kom fra Abidjan, gik det mod Lagos. Før vi ankom blev hele besætningen kaldt til møde i messen angående sikkerhed, da der så småt var begyndt at være uro i landet og landlov kunne der ikke blive tale om. Da vi ankom væltede det om bord med bevæbnede vagter, os hvide var de vældig flinke over for hvilket man ikke kan sige modsat, de elskede at statuere et eksempel.

Lagos var det sted vi skulle losse og laste mest, vi lå der vist 5 eller 6 dage. Det var kedelige dage, da vi endelig kom derfra var glæden stor.

Så gik det mod Lome' i Togo, og det så vi frem til, for vi skulle møde et andet af ØK's skibe, vist nok Busuanga (husker ikke nøjagtig) og de skulle helst lide et stort nederlag i fodbold. Det var skægt at tænke sig at det kunne skabe en så glædelig stemning ombord. Kampen skulle spilles på en lokal klub som ØK' havde lejet, den skulle spilles om eftermiddagen, så vi drenge kunne ikke komme med i første omgang, der var lige messen der skulle ryddes.

Turen går mod klubben, som vi kunne se fra havnen. Fodboldkampen endte skidt, så besætningen mente at det var bedre at få noget at trøste sig med i baren. Alt endte selvfølgelig godt og humøret var højt, så da det gik om bord var vejen knap så lige. Efter Lome' skulle vi hjem igen via Rotterdam og Hamburg. Så går det hjemad, sikken glæde, opvask og

Snesejler 2

rengøring var ved at være en plage. Da vi ankom til Århus igen, kunne min sejltid blive tilskrevet 2 mdr. 8 dage.

Tommy C. Andersen.

-o-

Sejlturen med ØK betød en "brat opvågning" for en forkælet knægt. Orden og disciplin var ikke noget, jeg kendte så meget til, men det kom jeg til. En bunke oplevelser og bekendtskabet med mine "drengekammerater" er noget jeg aldrig vil glemme!

Nu er det mange år siden, og de minder, jeg har, er kommet til at betyde utroligt meget.

I 1957 – efter realeksamen, ville jeg på seminarium for at uddanne mig til lærer, for der måtte være noget at gøre, var jeg overbevist om. Imidlertid kunne jeg vente et år på at komme på seminarium, et år jeg så ville bruge på at opleve noget.

Den eneste måde at opleve noget på, jeg kunne komme i tanke om, var at komme ud at sejle, så jeg søgte ind til de rederier, jeg kunne finde frem til – den gang var der jo ikke internet, så informationerne var noget vanskeligere at finde frem!

Men...ØK svarede, og i løbet af kort tid modtog jeg en meddelelse om at stille i Lille Strandstræde på forhyringskontoret (den adresse kan jeg huske endnu uden at slå efter). Det gjorde jeg så, for første gang næsten alene uden mine forældre! Tænderne skulle være i orden, så jeg fik en trukket ud, og så fik jeg besked om at stille i Frihavnen, forhyret som "REST DRENG" – gad vide, hvad det var? Jeg mødte til tiden på et kæmpe stort, hvidt skib og blev modtaget meget kontant! Så vidt, jeg husker, blev jeg sat i gang med at vaske op umiddelbart efter!

I dag, hvis man følger de normale personalemæssige regler (HR-regler), skulle man have været præsenteret for nye kolleger og orienteret grundigt

Snesejler 2

om kommende arbejdsopgaver, det erindrer jeg ikke skete, jeg husker at jeg blev sat i arbejde med at vaske op!

Jeg fik dog at vide, at vi skulle til Østen i et antal måneder, det var vel egentligt også nok. Jeg husker at vi stod ud af Københavns havn – jeg iført en ny islændertrøje, købt i Nyhavn – vinkende stolt til mine forældre, som måske var lettede over, at jeg var væk nogen tid?

Skibet hed M/S FALSTRIA, et af ØK's hvide 4-mastede skibe – bare et flot skib!



Første stop var Göteborg. Så langt væk havde jeg aldrig været før. Jeg husker en klippe (føltes som Mont Blanc!), som jeg klatrede op i, den var nok 15 meter høj

Så Norge, England, Holland, Belgien, gennem Gibraltar, om til Genua. Herefter skulle vi ud på en stor sørejse – over Middelhavet. Som en – absolut "landkrabbe" havde jeg allerede nu været udsat for "verdens største bølger".

Vi kom til Suez, herefter en spændende tur gennem kanalen, hvor man på hver side kunne se en utrolig fremmedartet natur, sand og mennesker, med kameler og æsler.

Snesejler 2

Vi nåede Aden, her steg mange handelsmænd om bord, gad vide hvordan? De stillede boder op, med lædervarer og mange fremmedartede varer op. En dæksdreng fik stjålet noget, og han blev sur, så han stal et par sko. Men da kom "politiet", og dæksdrengen "sov" i sit lukaf !

En lang rejse over Det Indiske Ocean, så vidt jeg husker 10 dage - en dejlig oplevelse. Vi kunne slappe af helt oven på skibet, når vi havde fri, og når passagererne ikke badede, brugte vi poolen.

Vi kom til Port Swettenham og til Penang, det var en stor oplevelse at sejle dertil, fordi man kom forbi kyster, som så helt anderledes ud, end det, man før havde set.. Til Saigon, hvor der stadig var "rester" af krigen, hvor franskmændene var i landet, vi havde besvær med at komme i land. Jeg erindrer stadig det specielle landskab med floder, rismarker, okser og store vidder. Vi sejlede derefter til Singapore, og Bangkok.

I Bangkok skulle Falstria i dok, så vi fik lang tid i den kæmpestore by, så stor, som jeg aldrig havde set en før. Bangkok var en stor oplevelse. De tre uger i byen glemmer jeg ikke, de er en kæmpe stor del af mit liv.

Sejlturen tilbage er den samme i omvendt rækkefølge, men naturligvis med andre oplevelser.

GO´ MORGEN...så står vi op!!!

Hvor har jeg IKKE savnet bagerens stemme, når han nærmest om natten gik sin rute og bankede på alle de døre, han kom forbi. Der var "ingen tid til kærtegn", det var bare med at komme op, få lagt tæpperne pænt sammen, vasket sig og så af sted til kabyssen til morgenmaden, som bestod af æg og bacon. Morgenmaden var fin, faciliteterne for pantrydrengen, opvaskerne og kahytsdrengen (den sidste var mig), var ikke specielt luksuriøse, vi spiste ved en hylde, skruet ind i væggen. Det generede os nu ikke synderligt, vi skulle jo hurtigt af sted til arbejdet. Vi var otte drenge med forskellige funktioner.

Mit eget job som kahytsdreng bestod i - under ledelse af de to stewardesser samt oldfruen, som hed "Morten", hvad hun rigtigt hed, ved jeg slet ikke,

Snesejler 2

men hun var efter min opfattelse den person på skibet, som var øverste myndighed, inkl. kaptajnen og hovmesteren, men dem havde vi ikke så meget med at gøre.

Der skulle pudses sko, som passagererne på sædvanlig hotelmanér satte uden for døren, og så skulle der gøres rent. I den forbindelse havde jeg det ærefulde job at rense toiletterne og gøre badefaciliteterne rent.

En hændelse, som ændrede min realitetssans rinder mig i hu. Et dobbelt toilet var blevet totalt stoppet, og hovmesteren besluttede sig for, at jeg skulle stikke armen ned i dem og fjerne skidtet. Det ville jeg IKKE! Han tog uniformsjakken af, smøgede de hvide skjorteærmer op og stak armen ned i det ene toilet. Der gik ikke to sekunder, så havde jeg armen nede i det andet. Det glemmer jeg aldrig og var flov. Det lærte mig, at man aldrig er for fin til et arbejde.

Samme hovmester havde styr på vores opførsel, at vi stillede rene og pæne (så godt, vi kunne), og at vi ikke skejede ud, vi var jo mindreårige, og "hammeren faldt", hvis vi ikke gjorde, som befalet.

På Falstria var besætningen på mere end tres – sådan husker jeg det. Det er meget få navne jeg erindrer, for vi drenge arbejdede under dæk og var forment adgang til dækspersonalet og officerernes domæner. Til gengæld føler jeg, at jeg kan genkalde mig mange ansigter.

Kaptajnen gik med mellemrum en runde og kontrollerede kamrenes beskaffenhed, nej hvor havde vi respekt for ham. Vi kunne høre ham på lang afstand! Senere havde jeg slet ikke vanskeligheder med at være soldat jeg havde jo "prøvet det før"

Der var et fint kammeratskab mellem os drenge, og jeg tror andre personalegrupper "passede lidt på os", f.eks. når vi var i havn.

Efter rengøringen var der nogle timers frihed før der skulle vaskes op i pantryet, for mig var det efter passagererne og mest sølvtøj. Her kunne man følge livet på skibets "bonede gulve", hvor middage og andre måltider blev indtaget i salonen med betjening af adskillige tjenere. Det muliggjorde også, at vi "samlede rester", som senere blev fortæret på et drengekammer.

Snesejler 2

På turen ud havde vi 25 – 30 passagerer, som var mit ”løngrundlag”, for den gang levede man til dels af drikkepenge.

Nogle hændelser har bidt sig fast i hukommelsen. For eksempel dengang en koksmath faldt overbord under en bådøvelse. Han landede på lejderen, som var slået ud i Det Kinesiske Hav, nej, hvor var vi bange, da vi kiggede ud over rælingen efter ham.

Ligeledes engang jeg blev firet ud over skibssiden for at kravle ind gennem et køje og låse en dør op indefra, det var dengang, man var slank og modig.

Eller da ”Morten” havde sendt mig op til kaptajnens kahyt for at banke en madras, og kaptajnen opdagede mig gennem et vindue. Det påkaldte hans vrede, at nogen vovede sig så tæt på hans enemærker, lige indtil ”Morten” med løftet pegefinger fortalte ham, hvem der bestemte over rengøringen på skibet, jo der var respekt.

Hvad turen havde betydet for mig, opdagede jeg da jeg kom hjem. Oplevelserne og det at skulle indordne sig i et fællesskab, havde skabt afstand mellem mine gamle kammerater og mig selv, det var som om, jeg ikke helt forstod dem og omvendt.

Carl Johan Christiansen.

-o-

På rejse med M/S Falstria 1957 - 1958.

Dette er mere en tur-beskrivelse, da jeg har haft flere rejser med ”Latinerne” København – Bangkok.

Jeg havde også taget realeksamen i sommeren 1957 og var 3 mdr. på søfartskole i Esbjerg, men bestod ikke synsprøven i september.

Vi skulle have afslutning først i oktober, så der var kun én mulighed: til søs som resturationsdreng og selvfølgelig i ØK. Skolen hjalp og den 18. oktober mønstrede jeg, efter et besøg i Lille Strandstræde, M/S Falstria som lå ved

Snesejler 2

Orientkajen i København. Jeg fik beskeden: Du skal være pantrydreng, gå ned og skift tøj, nu skal der gøres rent i kabyssen.

Vi sejlede den 23. oktober til Gøteborg, Middlesbrough, Hamburg, Rotterdam og Antwerpen, det var spændende at se de store havne, men overraskelsen kom da vi skulle til Dover og hente passagerer.

Dover var en lille havn med to store læmoler. Vi blev fortøjet til bøjer midt i havnebassinet, og så kom den flotteste lille steamer, nymalet alt i blankt messing sejlede ud til os med alle passagererne stående på dækket, den gik hen til gangwayen og alle gik op om bord. Det hele tog to timer, og så gik turen sydpå mod Genua.

Fra Italien gik det over Middelhavet mod Port Said, vi løb ind i dårligt vejr ved Kreta (der blæser det altid) sikke en gang søsyge.

Port Said og Suez-Kanalen var en oplevelse, der lå stadig sænkede skibe fra krigen i 1956.

Der blev bunkret i Aden inden turen (12 døgn) gik over Det Indiske Ocean til Penang i Malaya, det første syn af Østen. Man lå på strømmen og ØK havde egen båd der sejlede folk til og fra skibet, det samme gjaldt Port Swettenham (nu Port Klang) og Singapore, men vi var jo passagerførende så vi lå som regel til kaj sammen med de rigtig store Engelske Linere.

Vi rundede Singapore besøgte Saigon og ankom få dage før jul til rejsens vendepunkt Bangkok.

Så skete der noget : Det væltede om bord med indfødte, hele skibet fik en omgang. Der blev banket rust, skuret trædæk og hele skuden blev malet, hvor var vi et flot skib. Four Bamboo and no Fut Fut blev vi kaldt, men vi gik jo også kun 12 mil hvis vi havde vejret med os. De eneste skibe der var langsommere end os var Liberty skibene fra 2. Verdenskrig.

Vi holdt jul og nytår i " Spangkuk " og det var lidt svært for os knægte, det var jo første gang vi var langt fra hjemmets arne i julen.

Snesejler 2

Juleaften samledes hele besætningen i salonen, skipper læste telegram op fra rederiet, vi fik punch og gaver fra Sømandsmissionen, der er varmt i Bangkok og der var mangt et grin over det hjemmestrik der var i pakkerne, men da vi kom Nordpå i januar sås dog en helt ny strikhue på en matros`hoved.

Vi lå længe i Bangkok og nogle af os følte at dette var "stedet" hvor vi gerne kom igen, det gjorde flere af os også så man kunne godt bruge udtrykket: "Vort andet hjem", Bangkok var for ØK folk noget ganske særligt.

Nå turen gik hjemad igen, de samme havne ud og hjem, dog med én undtagelse. Vi afleverede vores passagerer i Tilbury ved London der hvor også de store linere lå, og så tidevandet, vi gik i land fra bådgedækket. Det kendte vi godt for vi havde bådmanøvre hver lørdag kl. 10.

Falstria var jo ikke ny så bådene blev kørt ud og sænket med håndkraft, det var hårdt arbejde men sjovt at tænke tilbage på.

Fra Hamburg gik vi gennem Kielerkanalen til København hvor vi mønstrede af i februar 1958.

Vi var 8 drenge om bord, 10 timers arbejde om dagen 7 dage om ugen med et par fridage i Bangkok, hyren var ifølge min afregningsbog 164,50 kr. om måneden, men det var heldigvis med kost, logi og transport.

Vi rest.drenge i ØK var på det tidspunkt det laveste man kunne være, vi var der bare, men den voksne besætning tog sig af os på mange måder så vi ikke kvajede os ude i den store verden. Mange af de ting vi lærte som drenge til søs kom os senere i livet til gavn.

ØK Stejlen var ens for alle og ikke så ringe endda.

Jeg kom ud som koksmath i maj 1958 og sejlede gennem 10 år med 9 forskellige ØK både, men herom en anden gang. Jeg vil med denne lille beretning bare supplere Carl Johan.

Snesejler 2

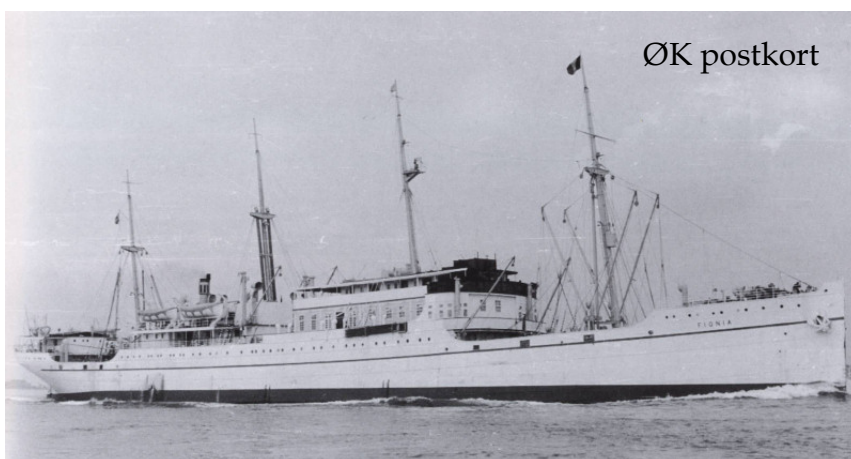
Ligesom Carl Johan synes jeg også, at den første rejse var noget ganske særligt.

Sven Erik Jensen.

-0-

Udpluk fra min private logbog - København/Bangkok.

Sejlede ud fra Frihavnen den 9. januar - 1954 ombord på M/S Fionia - bygget på B&W i 1913. Denne rejse nr. 86 blev den sidste til Siam og retur. Herefter blev Fionia solgt til Kina.



Gik i tåge ud i Nordsøen med 2 mand på udkig på bakken. På ca. 58 grader Nord og 19 grader Øst observeredes der 30 grader om styrbord en drivende hornmine. Blev liggende et stykke tid for at opgive position til den danske marine.

Derefter op ad Themsen til London for at tage 12 passagerer med til Malaya og Siam. Det var fortrinsvis pensionerede plantagefolk, der skulle ud for at besøge venner og de steder, de havde arbejdet.

Gik ud gennem den Engelske Kanal på kun styrbords motor, medens maskinfolkene knoklede for at få den bagbords til at fungere. Møgvej i Biscayen, "bankede pæle" i flere timer.

Snesejler 2

Port Said: Tankede ferskt vand. Abraham kom ombord med hele sin "forretning". Købte kamelskammel og nye sandaler af "ægte" kamelskind. Begyndte indsejlingen til kanalen. Styrbords maskine satte ud, så alle motormænd og assistenter måtte tørne ud – der skulle trækkes stempel. Også hårdt arbejde ved roret, som gav en besværlig styring med kun bagbords skrue kørende.

Maskinfolkene kom af og til op for at få lidt luft samt en kop kaffe. De var sorte fra top til tå af både olie, eder og forbandelser.

Turen ned gennem Rødehavet og over det Indiske Oceans dønninger gik uden flere problemer, så den gamle tøs havde nok længtes efter at komme under varmere himmelstrøg.

Ved indsejlingen til Malaccastrædet blev vi alle enige om, at nu skulle der holdes en Poopfest. "Vaskerijomfruen" forfattede en sang og der blev pyntet op under solsejlet. Det blev en hyggelig aften, hvor alle deltog – undtagen dem, der havde deres vagttørn. Gamle Fionia dansede også, som hun bedst kunne. Hun havde den egenskab, at hun sprang 1,2 m for og agter, når begge maskiner kom i takt. Det så pudsigt ud, når man stod midtskibs. Utroligt, at det gamle skrog kunne holde til det.

Singapore: Tog i Chinatown for at handle efter besøg i den smukke danske sømandskirke, iført Abahams ægte kamelskindssandaler. Pludselig kom der et tropeskyl uden lige, bundene på sandalerne svulmede op til tredobbelt størrelse og overdelene faldt af. Det viste sig, at sålerne var fabrikeret af sammenpresset pap af bedste kvalitet. Jeg kunne ligefrem høre Abraham sige: "No problem, Sir!" Nå men, må Allah være med ham. Tog en rickshaw siddende med bare fødder, iklædt våde, næsten gennemsigtige hvide bukser og skjorte, lyttende til rickshawtrækkerens klaskende "tjip, tjip" fra lige så bare fodsåler. Huj, hvor det gik, ned gennem drivvåde Stamford Road mod Clifford Pier.

Næste stop: Smed anker ved Kolsichang i Siam-Bugten, ventende på højvande til at gå over barren og op ad Menamfloden. Enkelte hajer gled som mørke skygger langs skibssiden. Prøvede at få en på krogen. Det lykkedes ikke.

Snesejler 2

Efter den altid smukke sejlads op ad floden til Bangkok samt glæden og forventningen om de ca. 3 ugers ophold, ja så følte det som at komme hjem.

Endelig kunne vi gøre trosserne fast. Derefter som det første for os, der havde fortøjningen agter, blev lejderen smidt ud over skibssiden mod floden, så vi kunne få "hustruerne", der ankom i sampaner ombord. Derefter blev faldrebet sat. I løbet af en times tid eller to blev besætningen så godt som fordoblet. Gensynet med gamle som nye bekendtskaber blev fejret om aftenen med den lokale riswhisky og øl på den gode gamle Mosquitobar , som bar sit navn med rette.

Bent Christensen

-0-

Henrik Kroman har indsendt følgende billeder.



Onkel Gunnar i hvile og på arbejde på Poona 59.

Snesejler 2



Hong Kong Bar 74 (far nr.2 fra v. forrest)



Bådøvelse.



Fars kammer på "Bussen" 74

Snesejler 2



Ækvatordåb "Bussen" 74.

Snesejler 2



Ækvatordåb 74 på Busuanga.



Henrik Kroman.

Snesejler 2

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 guldkriften 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 en søfartsbog, blev der sagt på Øk's forhyringskontor. Så op på jern geden 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.

Tidligere på dagen, havde jeg været inde i Tordenskjoldsgade på Øk's forhyringskontor og fået lovning på et job, når jeg havde fået bragt mine papirer og andet i orden, såsom læge besøg, pas og TB undersøgelse. Du skal møde, og så fik jeg en dato samt en 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 var det jeg var 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 7 år. Men det vidste jeg jo ikke på dette tidspunkt.

Jeg var taget hjemmefra med nyindkøbte kufferter. Jeg erindrer 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.

Nå! Men her stod jeg og ventede, og pludselig blev der uro i afgangshallen. Det var et par totalt Alkohol-gennemsyrede personer! Jeg har set en del fulde folk på Nørrebro, men jeg mindes ikke, at jeg så dem så tidligt om morgenen. De plejede først at dukke op senere på formiddagen. Det viste sig at være et par matroser, som ikke havde været i seng den nat. De havde

Snesejler 2

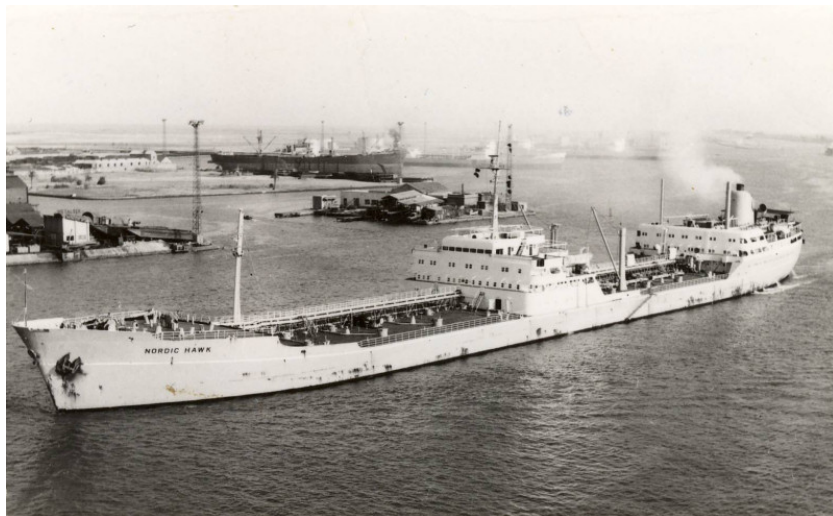
sagt farvel til venner og bekendte. De skulle også med. Efter en kort ventetid var vi en lille gruppe som begav os ned til toget, som skulle i retning mod Holland og videre til Frankrig Calais. Så forestod der en lille sejltur over den Engelske kanal til Dover. Derfra gik det videre non stop op til Glasgow, hvor vi fik en overnatning inden vi skulle ud og 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 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 på et nyt skib og vi fik dårligt vejr, gik det galt! Og 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 mave indhold ud over siden. MEN bådsmanden var af en anden mening. " Kan du se og få fjernet det svineri", brølede han. Jeg kunne dårligt styre vanslangen, for vandtrykket var enormt. Jeg mener selv, at jeg fik spulet det meste af skibet inden båsen var tilfreds. Det er måske en smule overdrevet! Men sådan føltes det den gang, Jeg har altid undret mig, hvordan et voksent menneske kunne være så ond! Han kunne jo se at jeg havde det af H ... til! Men søsyge blev ikke regnet for noget! Måske var det med til at hærde en.

T/T 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 som 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.

Snesejler 2



Nordic Hawk

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 ombord, og så startede opstigningen af hønsstigen. Det må have været et syn for guderne. De fulde matroser fra hovedbanegården havde haft travlt med at holde deres brandert ved lige, og andre var i løbet af natten kommet i samme tilstand som førnævnte, og så var der mig! Jeg var ved at opgive! For satan, hvor var jeg bange. Jeg viste ikke, at jeg led af højdeskræk! Men det fandt jeg ud af på vej op. Men ombord kom vi og med tiden blev jeg ret god til at komme op og ned af lejderen! Også med en "lille blæser" på.

Jeg blev modtaget af en gut på min egen alder, det var ham jeg skulle afløse. Hans arbejde stoppede når han havde mødt sin afløser. Jeg fik ikke nogen længere søforklaring om forholdene eller arbejdet. Og jeg kunne forstå på ham, at han havde "hygge drukket" 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 midlertidig ude af drift, så du må udføre det på den gode gammeldags måde, med børste og håndkraft". Det tog lidt over tre

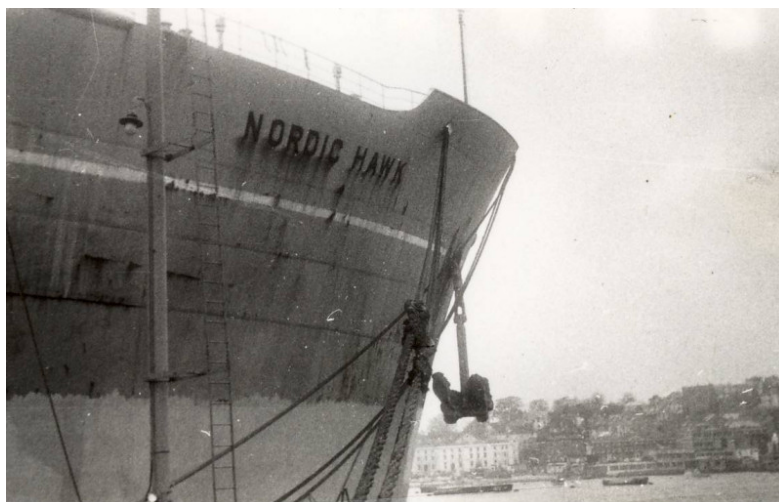
Snesejler 2

måneder inden opvaskemaskinen blev fikset, og jeg var blevet hel ferm til at vaske op på disse måneder. 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, mellem smadrede sprut og øl flasker samt én 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 deres problemer med at sende de unge til søs. De unge drenge som ikke lige passede ind i familiens mønstre og opfattelse om hvordan man bør arte sig. Meningen var, at de her kunne blive afrettet og komme hjem som unge og ansvarsfulde personer. Hvordan kunne man være så naiv? 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, men mine tanker kræsedde sig om et problem! Hvordan kommer jeg hjem igen? Jeg havde jo ingen penge, og mine sprogkundskaber rakte kun til Dansk. Det tog ét år, inden jeg fik spørgsmålet besvaret.



Snesejler 2

Oplevelser ombord 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.



færdig med dok i Falmout

Her lå vi i dok i en lille måned. Og som de andre drenge, havde jeg også fundet en lille pige på den lokale kaffebar, hvor byens unge holdt til. Disse unge damer ville underholdes. Det var 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 3 uger, og det eneste højdepunkt på rejsen var Suez kanalen.

Snesejler 2



Suez kanal

Så var der jo selvfølgelig de oplevelser vi fik med handelsfolkene der kom ombord. Jeg fik købt en hel del, så afregningsbogen fik et stort minus. To af mine ny erhvervelser var et par sko og et fotoalbum.



Suez kanal

Snesejler 2

Hvorfor kan jeg 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 stadigt 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 der 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 England og det var tid til at lufte dem, regnede det. På vej hen af kajen blev jeg våd om fødderne. Det tror da pokker! Der var jo ingen såler i skoene længere! De stod flere meter bag ved 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.



Fiskerbåde i Bandar Mashur Iran.

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

Snesejler 2

"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.

M/S Bogota til fjernøsten

Jeg anede ikke hvad der ventede mig. Jeg havde hørt nogle helt fantastiske beretninger fra nogle af mine jævnaldrende, som jeg havde mødt rundt omkring i havnene. Jeg havde en fornemmelse, at de var fulde af løgn. Men det ville jeg jo ikke lade dem mærke med, for det lød jo helt usandsynligt det de fortalte.



Drikkepause

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

Snesejler 2

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 kranssekagen.

På denne tur delte jeg kammer med koksmaten og han var "erfaren", efter hans egen mening. Han havde været med på den forrige tur, så han var en man lyttede til. Jeg blev taget under hans vinger, forstået på den måde, han tog sig af min økonomi så der var penge at bruge når vi kom til Østen. Han har jo højst sandsynligt set en lille fordel, så lad os kalde det lærepenge, jeg har egentlig aldrig fortrudt vores aftale.

Vi forlod Frihavnen en formiddag og satte kurs ud mod Polen Gdynia, Gøteborg, 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 kan 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 der stod på bro vingen og befalede lad gå k... lejder. 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 guderne og med garanti et komisk øjeblik for eventuelle tilskuere. Men efter et lynkursus af damerne kom vi både op og ned. Men der var jo også det lille problem, at det hændte vi havde smagt på det lokale Whisky og det var en drik som overgik selv en alkoholikers værste anelser!! Og ikke at forglemme den hovedpine man kunne få af sprutten. Jeg følte at alle Bangkoks tømre holdt generalforsamling oppe i knolden og hår rødde vendte vrangen ud.

En af de tilstande som 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 en mulighed, blev øjenlågene rullet ned, og så fik de

Snesejler 2

sig en skraber. Folk var i en slags dvale tilstand. 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 imedens matrosen sov. Han led af søvnmangel. Så der var intet på denne jord der kunne have vækket ham. Kan de have lidt af fulde syge, ja en tår at drikke kunne have hjulpet, for 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 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 blev det Filippinerne Manila. Til denne by køber du lux håndsæbe, var beskeden fra koksmaten! Forklaring var på dette tidspunkt ikke længere nødvendigt og man gjorde som han sagde. Jeg fortrød nu heller ikke. Men jeg havde på fornemmelsen, at det var mig som blev taget i røven.

Vietnam Saigon! Her var det Lucy Strike cigaretter der skule indkøbes til tidligere nævnte forbrug.

Japan

Næste stop blev Kobe. Her var vi tilbage til en befolkning med rigtig tøj på. Det var slut med sarong for en tid. Ikke noget med planke fortove og en masse katte og hunde som løb rundt mellem benene på os. Sarongen var blevet en del af påklædningen fremover. Sarong T-shirt og "pistøfler" også kaldet "Jesus sandaler" Sådan gik hele besætningen 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 blev der solgte ud af vores værdier. Vi måtte i byen!

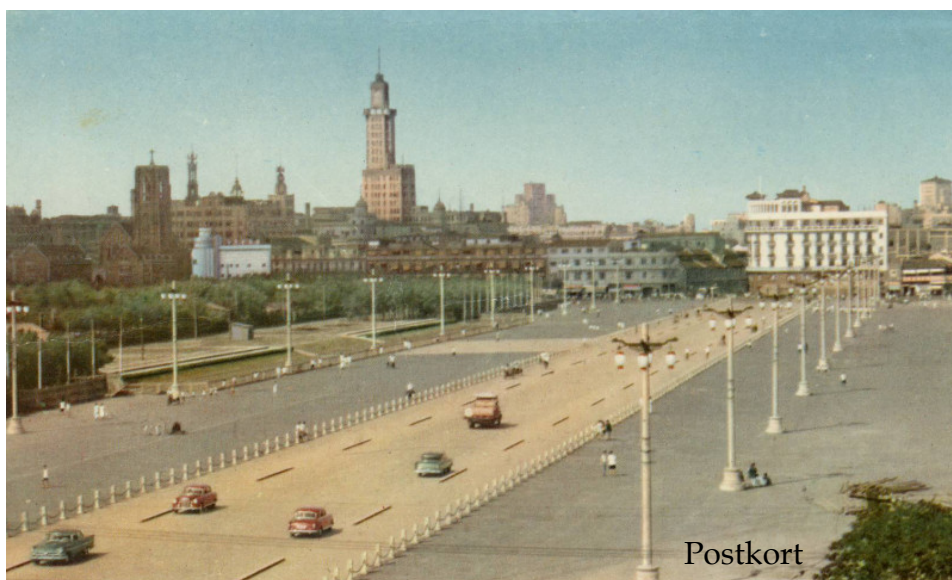
Det hændte at vi fik lidt "sympati" hos de lokale damer. En aften fik nogle af "Damerne" ondt af os knægte. Der var ingen gæster i baren og Mama

Snesejler 2

San var indforstået med at Pigerne fik fri. Vi blev spurgt om vi ville med på stranden. Det blev en uforglemmelig nat.

Kina

I Shanghai midt om natten, blev vi purret ud af bageren. Hele besætningen skulle samles i salonen. Her måtte vi blive medens tolderne var ombord 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.



Shanghai 62.

Vi kunne kun køre i taxi op til Marin klub og ingen andre steder, og som man dengang fortalte havde været verdens længste bar. 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 andre træfigurer. Messedrengen købte en, den var stor og næsten ubeskrivelig. Han havde fået pengene 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

Snesejler 2

gavmildhed kom til udtryk da vi lå ved kajen. Agten for os lå en junker 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 af 8 til 10 soldater kom løbende og arresterede bageren. Iført håndjern og med maskinpistoler i nakken blev han skubbet ned af lejderen og ind i en bil. Vi så ham først igen næste dag. Han fortalte at han havde været meget bange og at han var blevet afhørt igen og igen, om den fornærmelse han havde udsat det kinesiske folk for og hvormed han i sin vildeste fantasi havde kunnet finde på at tilbyde dem almisser. Behøver jeg at sige vi stoppede øjeblikkelig med at kaste ting ned til folkene i junkeren. 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, langsom men sikkert stod og firede en trosse ned i en af de små handels både 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 løn tillæg. Tankerne flyver, men jeg må tilbage til Bageren som kom sig over denne lidt ubehagelige overraskelse. 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 også taget en anden beslutning, jeg ville tatoveres. Jeg fik tegnet en ørn på skulderen. Der var flere kommentarer til min tus da jeg

Snesejler 2

kom tilbage på skibet. Syntes du ikke at det havde været bedre med en flue på armen? Så havde størrelse forholdet passet bedre, meninger var der nok af, og så kunne ørnen sidde på brystet og med vingerne ud på armene. 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, 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 Hong Kong. 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.

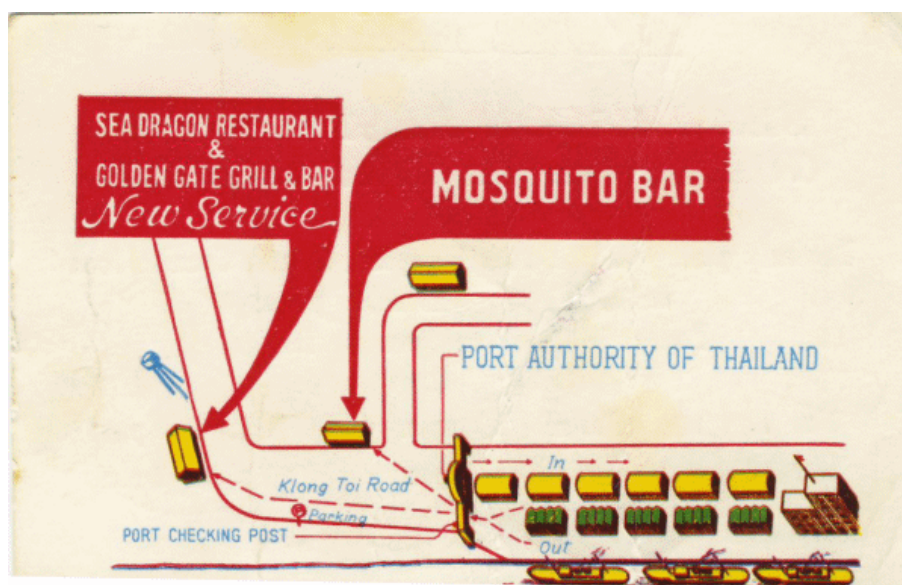
På vej til Bangkok fik jeg tandpine. Vi lå på strømmen i Koh-Sichang i et døgn, for der var ikke plads til os i byernes by før næste dag.

Overstyrmanden havde bestilt tid hos tandlæge til mig. Jeg skulle siden hen fortryde besøget viste det sig. Klinikken bestod af en tandlæge som må have samlet på antikviteter. Udstyret var fra før første verdenskrig; antikviteter af en tandlæge udstyr, som samlere havde været villig til at betale en høj pris for. Boremaskinen var næsten et kapitel helt for sig selv, med tilhørende remtræk, samt en dreng til at betjene dette Storm P. apparat. Når der skulle lyses ind i munden, blev det gjort med en lommelygte, alt i medens at boret hvirvlede rundt i munden. Jeg er nu ikke så sikker på, at hun havde papirer på sin uddannelse.

Under operationen begyndte boret at dreje langsomt rundt, men så kom der et par gloser ud af munden på tandlægen, 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.

Snesejler 2

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 fjorten dage i en kæmpe brandert her.



Visitkort

Tilbage til tidligere omtalte kamfertræskiste. Efter vi havde været i Bangkok i en uges tid måtte der skaffes penge, så kisten fra Shanghai blev sat i pant for et beløb som 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 en vej, det var lufthavnen.

Vores besætning var samtidig blevet forøget med en person. Det var en dyrepasser fra Københavns Zoo. Kong Frederik den niende havde fået foræret en Elefantunge i Bangkok. Den var en gave fra "Thailands Tobak Kompagni" og vi skulle have den med hjem til Zoo i København. Der var en Tapir og forskellige fugle, samt to vandbøfler. Disse dyr gav en hel del

Snesejler 2

adspredelser 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 den en aften firet ned på kajen af en matros, som havde gået til hånde hos dyrepassereren. Den fik en lille rundtur på de forskellige barer og værtshuse, historien fortæller ikke om der var personer som blev ædru, da de fik øje på "hunden" med hale i begge ender.

Der udbrød en verdenskrig skulle man tro, da det kom kaptajnen for øre om nattens eskapader. Han var ved at rive håret ud med rødder og han gav los af sin 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.

Vore ballasttanke var blevet rengjort i Bangkok, de skule bruges til flydende gummi blev jeg fortalt, så der var et hold af rengøringspiger der blev sat til at arbejde med at få alle urenheden fjernet; Tankene skulle derefter smøres ind i paraffin, og så kom den flydende gummi i, det var en mindre tankbåd der 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 skyldes luft og manglende varme, og at den nu måtte skæres ud og kasseres.

Så blev det igen Singapores tur til at tage hånd om os, det blev klaret i Bugisstreet. 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, det var faktisk 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

Snesejler 2

drengene sendt ned til ham, de fleste med uforrettet resultat, men så var der andre metoder.

Vi listede ned og åbnede døren forsigtigt, fattet og beslutsom smed vi spanden der 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 frivillig 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 sku lære det. Derefter listede han ned til messedrengen, 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, en uges tid før ankomsten til Frihavnen gik der 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! Brummen kom 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 orientkajen 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.

M/T 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.

Snesejler 2



Kokken Flemming og messedreng Niels

Desværre kunne det ikke siges om hovmesteren. Vores kemi passede absolut ikke, det fik jeg at føle når han i sin saglige brandert purrede mig ud kl. 01:00 om natten.

Han havde fået den fantastiske geniale ide, at kabyssen skulle hovedrengøres 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 tilbøjeligheder til det sadistiske, så han var absolut ikke noget godt bekendtskab.

Snesejler 2



Kartoffelskrælning

Flere af drengene fik det at føle korporligt, ligeledes undertegnet, men jeg slog sgu igen. Jeg tror ikke at han tidligere i sin stilling som sadist har oplevet, at hans undersåtter forsvarede sig. Jeg brugte en lille stegepande som forsvars middel, den var ganske effektivt, 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 han, 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.

Dette 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 vore små gaver skulle der være plads til. Tro mig, vi hyggede os! Jeg ville gerne have været en flue på vægen, når hovmesteren pakkede sit grej ud.

Snesejler 2



Skraldespand

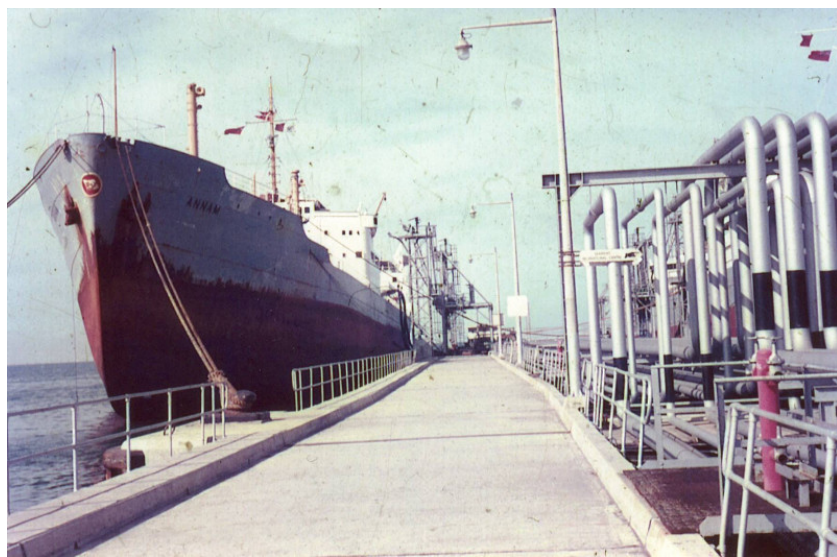
Når man går op og ned af hinanden så må der en gang i mellem afprøves noget nyt. Der blev indgået en aftale inde i messen, den gjaldt kun matroserne. Fra og med den dag var det forbudt at vaske sig eller skifte tøj! Ikke desto mindre blev spøgen taget alvorlig, for der var sat øl på højkant. Der var 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 også blevet tid til at få skiftet olie på tøjet og et bad. Dette skete lige før aftensmaden.

Jeg stod og serverede mad da han kom ind i messen. Der blev stille som i graven, og så tog fanden ved dem, alle forsøgte at komme ud af døren samtidig. Store vaskedag var startet! Der gik en rum tid før den første viste sig i messen igen. Med et lille smørret grin, hentede han sin gevinst, en kold øl.

Denne 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

Snesejler 2

ikke mindst duften af sæbe og barbersprit. Jeg tror, ham der tabte væddemålet, sikkert havde lavet en lokumsaftale med skipper. "kan du få dem til at gå i bad, så betaler jeg omkostningerne" sådan tror jeg det hængte det sammen for ham skipper var en gammel snu ræv.



Annam i Kuwait



Brand og bådøvelse

Snesejler 2



Efterslukning.



Snesejler 2

Sømandskirken i Antwerpen, var mange af os unge flittige bruger 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 og der altid hjemmebagt 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 gril kylling med pommefrites. Hvad der kommer ind, kommer også ud, er der et gammelt ordsprog der siger, 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 for mig var det et chok. Sådanne 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.



Handelsbåde Mombasa Kenya

Snesejler 2

Det år på Annam anløb vi som det første ØK skib Kenya Mombasa, 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 af 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 de 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 rigtige sorte mennesker, vi blev mødt af. De kom padlende ud til os i deres kanoer, drengene med bar røv og pigerne ligeså overkrop. De ville forsøge at afsætte deres bananer samt Carlsberg elefant øl.

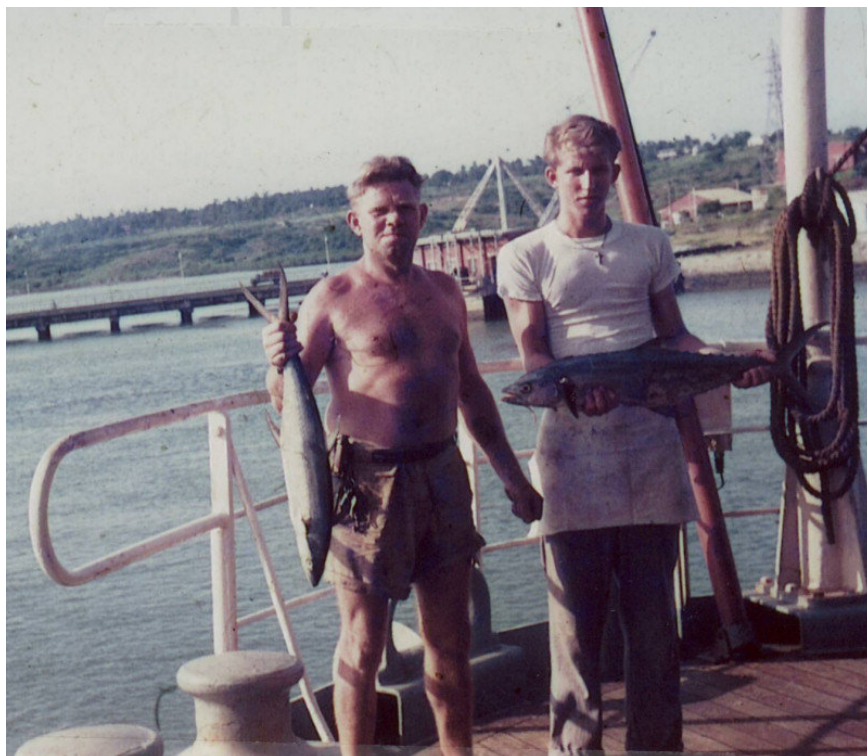
Ordet øl havde en så stor betydning at selv store stærke mænd blev svage i knæene og benene begyndte at ryste. De fik et drømmende udtryk i øjnene og den del af hjernen der varetoget fantasi afdelingen blev aktiveret. Øl var det magiske ord og kunne åbne mange døre, eksempelvis var priserne hos vores "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.

Snesejler 2



Båds og Ronny Fabricius med kongemakreller leveret af skibsagenten.

På en tankbåd kan tiden føles lang. Tit taltes der om den såkaldte tank kuller, der skulle stimulanser til for at klare en sådanne båd i længere tid var den almene mening. Ikke alle var lige hærdet, men dem med hår på brystet var mand for at løse slige problemer.

En flaske rengøringsprit blev siet gennem en skive franskbrød eller to og så var det drikkeligt. De rigtige barske lod sig nøjes med en spids af en flaske mærket 4711 Kølner vand, eller en barbersprit af et ligegyldigt mærke, for skidtet skulle jo kun drikkes.

Der blev også tygget betelblade. Det må have været lidt af en mellemmad, men sprit skulle der til for at klare presset. Vi var godt nok ude i ekstremerne, men det var ganske vist.

Snesejler 2

Da vi engang havde forladt Elfenbenskysten, opdagede bådsmanden 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 vore dæk.

Jeg blev ombord lidt over et år. Sammen med gnistens kone afmønstrede vi i Italien Venedig og tog toget hjem på første klasse.



Sidste dag på Annam.

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 flå lommeforret fra hinanden. Jeg følte mig som Jeppe i baronens seng. Der havde ikke været så meget at bruge penge til, men heller ikke 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 en 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

Snesejler 2

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 frisøren dagen før og der var kommet vand i håret, neglene var rensset så jeg må have gjort indtryk for jeg blev tilbudt et skib.

M/S Jutlandia

Det var længe siden, jeg havde været så glad, jeg boblede og syede, og adrenalinen var på kogepunktet. Du skal mødte i frihavnen et par dage før og være med til at klargøre provianten, fik jeg besked på. Kabyssens personale bestod af to kokke, en unggok 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, og tilbyde at han godt måtte gå op, og at vi så ville klare resten. Men han var blevet luret af. Han fik ikke lov til at tage røven på os mere, nu havde vi luret ham.

En dag fik vi klargjort en halv gris, cirka en uges tid før vi var tilbage i København, med kokke hue, overskæg lavet af børsterne fra en kost samt et ternet halstørklæde, så blev hovedet sat på en krog og hængt op i døren til kabyssen. 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.

Vi var ikke søde ved ham. Jeg husker også en hændelse som fik latteren frem! Kokken havde ikke nogen knapper i gylpen på sine bukser. En dag skulle han lige røre i en gryde, som stod længst væk på komfuret, men i stedet for at gå om på den anden side, stiller han sig på tæer og læner sig ind over komfuret for at røre i gryden, men med det resultat at hr. "snoopy" hopper ud af bukserne og lagde sig til rette på stegepladen som en grill pølse.

Snesejler 2

Han skreg som en stukket gris. Jeg er overbevist om at kaptajnen kunne høre det oppe på broen. Heldigvis for kokken havde vi jo læge ombord. Problemet blev klaret med en konservesdåse, der var 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. Min kollegaer 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. Pusterør havde vi og det sagde pliiing på sådanne en sjov måde, når vi ramte hans dåse.

Hovmesterens eneste kommentar var, så er det måske på tide at du lærer at sy knapper i bukserne.

Snesejler 2

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

Jutlandia var jo også et passagerskib hvor der hver dag var opdækning med det bedste der kan købes for penge. Vi havde en diplomat med fra Brasilien, og 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.

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 skulder højde, her skal lige nævnes, det var et fad af en temmelig anseelig størrelse. Dørene var såkaldte svingdøre, og på vej ind i salonen mister han ligevægten og taber alt på gulvet men bevare fatningen.

Hurtigt fik han samlet de sørgelige rester op, fadet op på skulderen igen og henvender sig til kaptajnen og alle passagererne og så 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 klaret 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 ombord. 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 som jeg husker, var en fyrbøder kaldet Strut. Som jeg har forstået det, så var han fast inventar da han havde været ombord siden skibet var nyt. 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 selskabeligheder til langt ud på aftenen/natten.

Snesejler 2

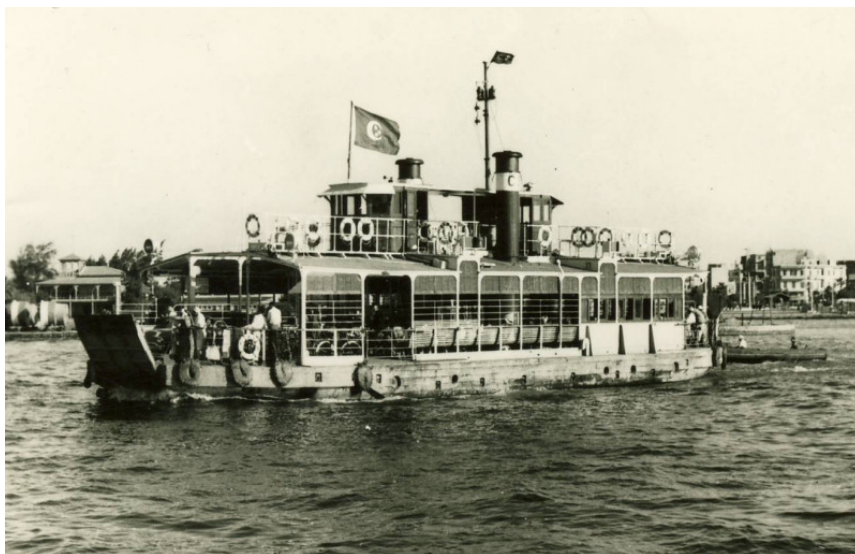
Der var også en der blev kaldt den nye mand, han havde været på skibet et halvt år mindre end Strut. Der var også en matros som blev gift med en dame fra Bangkok, jeg husker ikke hans navn men der var fest og kulørte lamper på puppen den aften.

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, nyde det aktive liv ved de handlernes 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 og hvis eksistens man intet viste 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 pamfilius".



Bådmand/sælger i Suez kanal

Snesejler 2



Færge i Port Said

Rejsen hjem 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 ombord 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 nyt skibsdæk.

M/S KOREA

Det var i august 64. 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 så kunne alderen ikke skjules eller fornægtes.

Kamrene var så små at eventuelle møbler måtte males på væggene da der ellers ikke var plads. Var du oppe og diskutere med din sambo måtte du gå ud på gangen for at skifte mening.

Snesejler 2

Kabyssen hensatte mig til min farmors køkken med et stort oliefyrskomfur, som om morgenen når bageren startede sin arbejdsdag skulle startes af ham. 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.

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, og så han fik en helt anden opførsel, nemlig en stor lyst, til at flytte rundt på møblerne i sit lukaf når der har været nogle, som har puttet promiller i hans drikkevarer.

Tømreren måtte flere gange ned for at reparerer på stumperne af møblerne.

Pakistan

Ved ankomst til Karachi, blev der arrangeret en udflugt op til en hellig mand, et besøg til 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.

Snesejler 2



Karachi, elefanten der kunne spille på mundharmonika

Ligeledes kom vi med bussen gennem en flygtning lejr, som havde et lille vaskeri. Der 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 bekendtskab med deres småkryb. Det var allerede næste dag, da vi fik proviant.

Som altid blev vi drenge brugt til at slæbe tunge kasser og sække fra dækket og ned i provianten, Der var også en del bastkurve med kartofler. Her opdagede vi dem, store som en at pegefinger, og fede som en wienerpølse kom de kravlende op ad ryggen, når vi slæbte kurvene ned i

Snesejler 2

proviantrummet. Det var såmænd bare Hr. og Fr. Kakerlak der var ude og bese deres nye bolig.

Men vi fandt en positiv og til tider indbringende måde at omgå dem på, de kunne nemlig bruges til væddeløb. Der blev spillet om øl og det var et spil der kun kunne spilles i kabyssen. Kakerlakkerne blev sat ned på komfuret, og den der fik brændt benene af først, havde tabt.

Der blev aflivet mange på den måde. Den almene mening var at vi kan jo lige så godt kunne forene det fornøjelige med det praktiske, for der var mange af dem. Ofte når du vågnede om morgenen så var der en der havde forvildet sig ind i munden. Disse havde heldigvis den normale størrelse som vi kender. Havde man gumlet på den i løber af natten og var den godt kvast, så blev der hakket 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 denne 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 skideboller 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 lækkerbisker for ham.

Han opbevarede det på et badeværelse, men der var ingen der ville kendes ved lammet.

Vi kom helskindet gennem Singapore, Port Swetenham, Penang, Bangkok, Hongkong. 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 et ubesvaret blad, men en ting undrede de sig over næste dag, hvor

Snesejler 2

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, som havde noget at tale med de herrer om. De havde på deres turne hevet i samtlige døre på deres vej og var gået ind for at undersøge stederne nærmere. De lokale havde alarmeret strisserne.

Gebisser kunne de ikke forklare, det havde nok været 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 Grønlænder ville udtrykke sig. "det er rigtigt dejligt koldt i nat", men 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 kold, jeg personligt 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

Snesejler 2

affyret. Jo han frøs som bare pokker, men det var jo hans egen skyld, heldet havde været med ham må man jo siden hen 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 kosteskaf 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 viste bedre. Der er tros alt forskel på at gnide og slå, men han fik varmen under højlydte skrig og klagen. Dæksdrengen overlevede, men han var rød, gul og blåstribet længe efter. Han har nok ikke følt for at svømme i lang tid efter denne episode. Men han var nu lidt af en vågehals, 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 samt Overstyrmanden fik den fornøjelsen at smage på samme mad som vi andre dødelige lønslaver.

Julen er 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 ædru når de roste os, men som regel var det lidt sent på aftenen når de kom

Snesejler 2

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 dem 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 vore evner i det daglige, for det var ikke altid lige let at skulle fremtrylle en ret der 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, så måtte man være kreativ ud over alle grænser.

Nærighed kan dog kureres! Der var lagt op til en stor gryde med forløren skildpadde. Kokken var af den mening at så skulle der også sherry i. Hovmesteren var af en anden mening og absolut ikke enig med ham. Resultatet blev at kokken smed hele molevitten ud over siden, gryden den røg samme vej, jeg serverer ikke halv færdig mad, var svaret, 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 tilfreds! Og slet ikke på en gang!

Til gengæld så var man aldrig i tvivl når matroserne eller fyrbøderne var utilfreds. En forlørenhavesovs står meget klart på min lystavle, den glemmes ikke lige med en gang. Den blev smidt efter kokken "du skal ikke servere sur sovs, har du forstået?" Hvad de ikke vidste det var, at sovsen skulle smage sådan. Der var kommet lidt blåskimmel ost i for at give den vildt smagen. Og for at overbevise matroserne, måtte kokken lave en ny

Snesejler 2

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 Hong Kong. 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 kravle rundt mellem malerbøtter, opsat stilladser og folk der kravlede rundt alle vegne. Det mindede næsten om abeburerne i Zoo, alt imedens at 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 kunde lide at udføre, det var nu deres arbejde. Vi havde dem med helt til Italien Genova. Med hjælp af det lokale politi blev de overført til et andet af ØKs skibe, så de fik en rejse retur. De kunne nu godt have sendt et postkort så vi vidste at de var kommet godt hjem.

På vej nordpå fik maskinmesteren den ide at hans gulvtæppe trængte til at blive rengjort, kammerdrengen var ikke sådan at hyle ud af fatningen. Han fik bakeset tæppet ud agter og med en line om hjørnet på tæppet blev det smidt ud over siden. Nu kunne det blive rigtigt gennemskyttet 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; TÆPPET!

Vi havde talt med ham om hvor meget vand der var suget op og hvor tungt tæppet nu var blevet og at det sikkert ikke var muligt selv at hale det op.

Snesejler 2

Han havde allieret sig med bådsmanden som ville starte spillet og på den måde hale kluden ombord. Det viste sig at alle vore bekymringer havde været unødvendigt, for efter båden hoppede der 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, de gjorde det ikke 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. Dette skal afprøves. Matroserne var enige med bådsmanden om at der skulle afsættes personale til denne opgave. Der var flere som følte sig selvskrevet og mente at de var eksperter på drage bygning. Der blev arbejdet med plastik og de andre materialer der var brug for. Dragen blev stor som en ladeport og virkede! Den svævede efter skibet i flere dage men dagen kom hvor den ikke kunne mere, vind modstanden blev for stor. Jeg erindrer det var næsten 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 erindre ikke noget der er værd at skrive om. Men rejsen er sikkert gået godt.

Jeg havde nu været hjemme i knap en måned. Udlængselen var begyndt at melde sig igen! "Man var urolig og det var lige som maven snørede sig sammen. Så se dog og kom 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.

Dette er forhåbentlig kun en skrøne, men der blev fortalt om dem, hvor konen eller kæresten havde lagt søfartsbogen klar sammen med

Snesejler 2

morgenmaden og pålægget på frokosten bestod af ølkapsler, så man var dum hvis man ikke havde forstået vinket med vognstangen.

M/S Sibonga

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

Vi lagde ud med en tur til Polen Gdynia, her havde tiden stået stille. Der var fortsat intet at købe, forretningerne var tomme for vare, ligeledes de store boulevarder lå øde hen. Det kunne ske at der kom hostende en gammel Trabant eller Lada, 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 Michelinmanden, flere lag med skjorter og bukser. Vi kunne næsten ikke kravle ned af landgangen og vi gik som gæs der vraltede af sted over til told bygningen, hvor vi måtte igennem den store omgang.

Tingene blev ikke konfiskeret, men tolderen havde sat prisen ned i forhold til den der var gældende oppe i byen. Vi måtte jo aflevere en del som bestikkelse.

Jeg blev meget fuld den aften for det havde alligevel været indbringende selvom tolderne havde skummede fløden.

Jeg måtte på en eller anden måde være havnet i et mindre pænt selskab. Det hænder at man fik prasket en "souvenir" på halsen og som man sagtens kunne have været foruden. Her er der ikke tale om en almindelig forkølelse, det var en rigtig grim sygdom! Andre ville nok have kaldt den 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 problemet opstod. Ude på østen kunne man

Snesejler 2

købe næsten alt som man havde brug for, lige fra tørrede biller, slanger i gele, peppiller og antibiotika.

Det er et guds under at man siden hen i livet har været i stand til at sætte børn til verden.

Derfra gik det videre op til Finland Kotka, Sverige Göteborg, Norge Oslo og ned til Tyskland. Der fra gik det ellers vest over, første stop blev de tidligere Vest Indiske Øer Sct. Thomas og St. Croix

Jeg havde aldrig forestillet mig at jeg om morgenen skulle blive mødt med et god morgen landsmand. Manden han var kulsort og det var kun fordi han smilte, at jeg kunne se hans hvide tænder og derfor 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 her hjemme mange år senere... desværre.

Det var spændende at se livet udfolde sig og lytte til musikken Det var olietrommer som blev brugt som instrumenter, calypso var jo tidens musik, på disse breddegrader, med Harry Belafondte 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 opfører højhuse og der måtte heller ikke udgraves til svømmepøl. Hele skødet var udformet med øerne i baggrunden, en masse flotte underskrifter og stempler samt bånd og segl. Det var på størrelse med en Søndagsberlinger. Hele baduljen kostede kun 1 US \$. Men selvfølgelig blev jeg snydt, grundstykket var kun på en halv kvadratcentimeter. Desværre er det blevet væk.

Snesejler 2

Efter dette stop gik det videre mod Panama. Efter at vi havde ventet nogle timer fortsatte vi rejsen gennem kanalen som jeg var meget imponeret over og videre op imod Los Angeles, derefter San Francisco. Tjeneren om bord viste sig at være et barnebarn af operasangeren Laurits Melcheir. 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, film studier, 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. Ziwargo. Vi var næsten alle de unge fra båden samlet. Vi kunne ikke få serveret noget på barerne, da vi var ikke gamle nok, man skulle være fyldt 21 år.

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 der en mand og vaskede sin bil og han blev råbt an, men i stedet for at svare, hev han en stor kanon frem fra baglommen og beordrede os til at stanse. "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! Men han var nu hjælpsom men kun så længe at vi blev hvor vi var.

Vi var blevet meget overrasket over hans reaktion. Den angst han havde haft, var nyt 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. Det var nyt for os!

Nå, men vi fortsatte op til vancouver, British Colombia, Canada. Det var en storby som så mange andre, bortset fra at bygningerne var tre eller fire gange højere, end dem som 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 belæst da han forlod skibet om

Snesejler 2

aftenen, rugbrød, rullepølse, spegepølse, leverpostej, kryddersild, spegesild samt 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 ide "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 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 kontra ordre om at gå indenom Liverpool. Det var jo 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, en del af dem havde ikke nåede køjen. De påstod at de havde fået læder allergi! For når de vågner om morgenen og stadig har sko på har de altid ondt i hovedet.

Derfra gik det hjemad, mod mors mad gryder, turen sluttede som sædvanligt ved orientkajen i frihavnen.

Siden hen blev det til en kort karriere i DFDS, for jeg var blevet udstyret med et certifikat at jeg havde kundskaber til at søge hyre som ungtok. Det blev til et par måneder på ruten København-Ålborg på det gode skib Jens Bang og så 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?

Snesejler 2

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 hjernen, 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 tyran at indånde samme luft som os andre dødelige.

Den ene efter den anden blev hevet op i søretten og som regel med det resultat, at de blev om mønstret i søen til work away. Som regel var det i Golfen det blev gjort, for så sparede han lønnen i tredive dage til vi nåede tilbage til Europa igen.

Jeg vil ikke undlade at 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 føltes 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 et. Af andre forskelle kan nævnes, 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 at vi kan sgu da ikke spise af de samme tallerkener som den øvrige besætning."

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 "officer af guds nåde" og rederiets dumhed, jeg har mødt kullempere og cykelsmede der havde en større snilde på det tekniske område end disse opkomlinger.

Snesejler 2

M/S Signaloa.

Jeg gjorde et forsøg igen med ØK, det blev på det gode skib Signaloa.

Det viste sig at være en fejl fra min side. Måske var det kemien med kokke som var grunden men jeg havde ikke været ombord 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 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.



Høj i Hatten

Jeg var begyndt at lide af sygdommen ungdomssløvhed derfor gjorde jeg et desperat forsøg på at komme af sted på langfart igen, men denne gang klappede fælden! Militæret stod og ventede.

Ronny Fabricius.

Snesejler 2



Jeg var 20 år og lige blevet færdig med 1. del af civilingeniørstudiet og skulle nu i det efterfølgende år gennem en række virksomhedspraktik'er. Et af disse kunne være nogle måneders hyre ombord på et skib. Min far fulgte mig ud i Frihavnen, hvor skibet torsdag den 14. juli 1955 var ved at gøre klar til afsejling ud til Østen. Af gammel vane havde jeg pænt tøj på, som man jo normalt har, når man skal begynde et nyt sted, men overalt ombord på et skib er der snavset, så her kender man kun til arbejdstøj, og det var så min første nye erfaring!

Snesejler 2

Det skal lige nævnes, at maskinbesætningen bestod af en Maskinchef Aage Hvam, tre maskinmestre, 5 maskinassistenter inkl. mig, samt 4-5 smørere, som før i tiden ville have været fyrbødere; deres fagforening hed stadig Søfyrbødernes Forbund. Smørerne er maskinrummets arbejdsmænd, ligesom matroserne er dækkets. Endelig havde skibet også en elektriker.

Om Chief Aage Hvam kan jeg berette, at han var meget bramfri og jeg så ham engang udtale følgende i et søfartsblad:

"Vi er to maskinchefer i Ø.K., der hedder Hvam; den ene er idiot og den anden er fordrukken. Og det er mig!"

Jeg blev aflønnet med 100 kr. pr. måned plus kost, logi og transport; dertil adgang til overtid på lige fod med de øvrige assistenter. Min interesse for jazzmusik gjorde mig nok til en lidt særpræget skikkelse ombord, men jeg faldt hurtigt til i det for en studerende noget rustikke miljø ombord.

14/7. Det mærkeligste ved den første dag ombord var nu alligevel, at vi først afsejlede henved 4-tiden om eftermiddagen; jeg havde så bestemt regnet med, at vi var lettet lidt op ad formiddagen. Men jeg tænkte nok lidt for meget på det som et passagerskib, og et fragtskib sejler, når det er færdigt, og ikke før. Man kan ikke påstå, jeg overanstrengte mig om formiddagen, for min eneste opgave bestod i at sidde på min dertil indrettede og vente på en ingeniør fra Lloyds' Shipping, der skulle syne en ændring i en forvarmer oppe i skorstenen. Da vi var afsejlet, fik jeg pludselig at vide, at en hel del af de mennesker, der havde vist mig til rette på skibet i dagens løb, ikke skulle med. F eks får vi en ny Maskinchef med i Antwerpen - en rigtig kværulant, siges det. Middagen kl. 12 var udmærket, vi fik Kærnemælkskoldskål og stegt Lever. Kl. 13.30 blev jeg smidt ned i maskinen, der var væmmelig varmt, beskidt og støjende. 18.30 fik jeg endelig fri og vaklede op til aftenmaden. Stod lidt og beundrede Kullens bjerge, som vi passerede tæt forbi. Nød solnedgangen, mens brisen blæste kølig luft over mig.

15/7. Døgnet begyndte med nattevagt kl. 0. Man bliver purret ud 20 og 10 minutter, før man skal tørne til, så jeg får ikke brug for det gamle vækkeur. Da jeg blev sat til at hælde vand på Donkeykedlen, var jeg så uheldig, at

Snesejler 2

pumpen gik totalt i stykker. Jeg har senere fået at vide, at den har været tosset hele tiden, men ingen fra det gamle mandskab havde interesseret sig for den, fordi de skulle afmønstre, så snart de kom til København. Så måtte en af de andre til at lave den; den måtte skilles helt ad. En gliderstang var knækket, så der måtte laves en ny. Jeg var jo ikke til megen nytte, så jeg havde stor medlidenhed med den anden, der stod og svedte (det var på et af de varmeste steder i maskinen) og brændte sig på de varme dampprør. Bagefter, da jeg udtalte min beundring for hans arbejde, fortalte han, at han var grovsmed og at det var en smal sag for ham at lave den slags! Nu virker pumpen godt. Jeg har lært at smøre hjælpemotorerne. Vi ankom til Göteborg kl. 3:30 om morgenen, hvorefter jeg fik fri og vaklede op.

Om morgenen fik jeg en kæmpeballe af 2. Mester for at komme for sent op, men jeg brokkede mig tilbage, fordi han ikke havde sørget for at få mig purret i god tid. Så gik han og lod mig få min morgenkaffe i fred. Dagen gik jævnt godt og jeg fik noteret mig alle de steder nede på maskindørken, hvor ventilatorerne blæser kølig luft ned. Jeg lavede ingen ulykker i dag. De øvrige assistenter er vældig flinke; en af dem sidder tit og fortæller om dengang, han var maskinkorporal i Flåden, ombord på korvetten Thetis. Jeg kunne ikke lade være med at sammenligne ham med mors Onkel Hans, når han gav sine historier fra tiden ombord på Fregatten Jylland. Enten har søulke et særligt fortæller-gen, eller også kommer man som søfarende ud for langt mere end almindelige mennesker. Og det lover jo godt.

Jeg var lidt i land for at se på byen; gik først et langt stykke op ad noget, de kalder Hissingsgatan og kom til en sporvognsendestation. Gik ind i en cafe og ville have vekslet, så jeg havde til sporvognen. Jeg måtte stå længe og parlamentere med ham, før han gik ind på at låne mig 45 øre til en billet. Så tog jeg ind og fik vekslet på rejsebureauet på Centralstationen. Byen er virkelig køn, og sikke butikker, de har! Købte to plader i en pragtfuld forretning og blev næsten smidt ud, da de ville stänga. Var nær kommet for sent til aftensmaden; jeg fik lov til at spise i Officersmessen, da der allerede var taget ud hos assistenterne. Så jeg sad mutters alene og fråsede; der var sardiner, der var over dobbelt så store som de største hjemme - sikken smag! Mine fødder er ret ømme af at spadserer rundt på de varme metalplader i maskinen, så jeg bader dem et par gange om dagen; det kan de godt lide (siger de). Gik til køjs halv ti, ret udkørt.

Snesejler 2

16/7. Tørnede ud 6:00 og var i maskinen til 15:30, derefter tog vi om aftenen til byen - Jørgen Pedersen (grovsmeden), Helmo og jeg. Vi tog den lille færge fra Lindholmskajen over til byen; den er bygget på meget kuperet terræn og visse gader har stigninger, man ikke engang kan opleve på Bornholm. Vi vandrede rundt længe, kørte med sporvogn og så på butikker. Jeg var helt syg, da jeg fik øje på en pibe til 18 kr. med merskumsindlæg. Gid vi kom til Gøteborg igen på tilbagevejen. Vi endte med at gå i biografen. I mellemtiden fik vi en Coca Cola på en nydelig lille båd, hvor der var restaurant i 2 etager. Vi så "Sig det med Sang" med Gene Kelly, Frank Sinatra og Kathryn Grayson.

17/7. På grund af søndagen sov jeg længe Om eftermiddagen tog Carl Herman, Aage, Jørgen Pedersen og jeg ud til det lokale Tivoli, Liseberg. Det var ikke så godt som det danske, men der var gjort meget ud af beplantningerne og helhedsindtrykket var ganske godt. Liseberg var meget omtalt, og vi fik at vide, at Gøteborg var berømt for det. Da forstår jeg godt, hvilket overvældende indtryk vores Tivoli må gøre på fremmede - ikke mindst folk fra Gøteborg. Vi drak kaffe på en restaurant derinde, og Aage sad og diskede op med flere historier fra sin tid i marinen.

Overfor Liseberg var der "Svensk Messe", men der så ikke ud til at være spændende. Jeg så også på plakater, at skøjteprinsessen Sonja Henie optrådte i byen.

Efter aftensmaden siger en af de andre pludselig "Har I set, at Pretoria er kommet ind?" - og mig afsted som en raket over på skibet, og jeg traf ganske rigtig min gamle ven og studiekammerat Gert Steen, der var "polyt" her. Vi måtte jo fejre, at han var bestået, så vi fik øller og store sjusser med Gin sammen med hans assistentkammerater. Da messedrengen kom ind med vores glas, så kigger han lige på mig (jeg har garanteret aldrig hilst på ham før) og siger så: "Det er jo dig inde fra jazzklubben, ikke?". Jeg holdt masken - det kneb meget - trak på skulderen og sagde til de andre: "Man er jo kendt!". Jeg tror selv Gert var imponeret. Lidt efter var vi på vej ind til byen, men ombestemte os og gik tilbage. Fik mere Gin og kaffe. Vi fandt en stor portion frugtgrød, der var tilbage fra middagen og jeg spiste noget af den, med masser af iskold fløde til. Ah!

Snesejler 2

18/7. Der hændte intet usædvanlig den dag udover, at jeg fik genbesøg af Gert. Vi sad og snakkede en times tid frem til middagstid og måtte da skilles med ønsket om at kunne mødes i en anden havn. Efter spisningen fik jeg besøg af messedrengen Knud, som jeg havde hjulpet til nogle ekstra øl, idet de ganske unge fyre var på mindre ration end os andre. Måtte til sidst smide ham ud for at kunne få et par timers søvn, inden det går løs igen. Afgang Göteborg 22.30.

19/7. Hundevagt 0 - 4. Aldrig så snart var vi kommet ud gennem fjorden og i rum sø, før pumperne strejkede igen. Da Helmo kom til at trykke på en forkert knap, fossede en masse væmmelig, tyk, sort, varm olie ud over dørken fra en af centrifugerne, og jeg blev sat til at holde vand på kedlen - hvilket er umuligt uden pumperne. Kedlen løb da også meget snart tom, så jeg måtte hente Helmo til at få skik på det igen. Blev så selv sat til at tørre olien op med twist og petroleum. Alle tiders svinearbejde! Med tiden lærte jeg, at man aldrig kan blive så beskidt, at man ikke kan blive ren igen, så der er ingen grund til at have fine fornemmelser overfor at få snavsede hænder. Bare ved at gnide hænderne ind i ren smøreolie, bliver de i øvrigt forbavsende rene. Da jeg efter vagten kom op på dækket, var solen netop stået op. Det var et vidunderlig smukt syn; skibet synes fuldstændig uddødt - selv om det flyttede sig - og jeg havde en besynderlig fornemmelse af at være helt alene med solen.

Ved morgenkaffen var vi netop kommet ind i Oslofjorden og jeg nåede at få et par billeder af det skønne sceneri. Ank, Oslo 11.30. Efter vagten var jeg lidt i land; det virkede så underligt, at gaderne næsten var mennesketomme. De nylig afblomstrede syrener hang med bladene på grund af tørken, og græsset var også gult flere steder. Ville købe nogle småting, men de fleste forretninger lukkede tidligt.

"Nassede" en sporvognstur ind til Rådhuset og spadserede på må og få gennem byen hjem til skibet.

Porten til kajen var lukket, så jeg måtte gå næsten hele vejen tilbage til rådhuset for at komme gennem hovedindgangen. Det bandede jeg stygt og inderligt over. Om aftenen var Knud og jeg tilbage for at se på byen. Vi var

Snesejler 2

først oppe på en restaurant, der lå på en terrasse, hævet over den kombinerede rådhus- og havneplads (*Akershus*).

Et 7 mands hornorkester musicerede i en lille pavillon og noget a la FDF-orkestrene hjemme. Vi fik et glas norsk fadøl; det var ikke værst men smagte en smule bittert. Derefter gik vi op i det lokale *Tivoliet*, men det var endnu ringere end det i Göteborg. Det eneste oplivende moment var et udmærket, moderne jazzorkester, der spillede på en åben estrade.

Senere var der optræden af nogle artister, et amerikansk par, der lavede kunster oppe i to høje master; virkelig et nummer af klasse. Til sidst drev vi op ad Karl Johan og fandt en yndig friluftrestaurant - den smukkeste, jeg nogensinde har set - og jeg bestilte en øl og en Coca Cola.

Servitricen stillede colaen til Knud og øllet til mig, uvidende om, at jeg allerede havde forsynet mig lidt, inden vi gik i land og derfor ikke var rigtig kapabel til mere. Knud gik ud for at hente en pige, og da jeg havde siddet en halv time og ventet, gik jeg hjem. Jeg havde underholdt mig med tre nordmænd ved bordet ved siden af, og de blev lutter smil og elskværdighed, da de hørte, jeg var dansker. De bød på en øl, som servitricen dog ikke ville servere, da hun mente, de var berusede nok i forvejen. Den ene af fyrene kværulerede og ville til sidst kalde på Politiet, for selv om han ikke havde noget imod, at man ikke ville servere for ham, ville han fa'n ta' meg vide, hvem i selskabet, der var beruset. Jeg nåede desværre ikke at høre slutningen, for jeg måtte bryde op og bad dem passe på Knuds øl.

Man kunne ikke få CocaCola i Danmark ved den tid, angivelig af hensyn til valutabalancen. Bryggerierne havde imidlertid i fællesskab introduceret et lignende produkt, O' Cola, så det var nok snarere beskyttelsespolitik. Den omtalte friluftrestaurant har sikkert ligget på den brede, grønne midterrabat mellem Stortinget og Nasjonalteatret; den hed i juli 2002 "Saras Telt" og her spillede jeg med Peruna Jazzmen en hel eftermiddag under den lokale Jazzfestival.

20/7 Det viser sig, at vi ikke kommer afsted før i aften, altså allerede et døgn forsinkelse. Jeg var så heldig at få 1½ times frokostpause, så jeg

Snesejler 2

styrtede ind til byen efter nogle småting. Da jeg kom tilbage og ville tage hul på en flaske snaps, som jeg havde købt dagen i forvejen, viste den sig at være 3/4 tømt. Jeg formodede, det var messedrengene, der havde været på spil (de må ikke købe spiritus), så jeg holdt en tordentale til dem og lovede, at næste gang ville sagen blive meldt direkte til Styrmanden, og jeg beordrede dem til at få sagen opklaret og endte med et "FORSTÅET?". De svarede i kor Javel, som det er skik og brug til søs. Selv mistænkte de de to styrmandselever. Vi assistenter delte så resten; jeg gad ikke lave det store ståhej for et tab på 3 kr. [En fl. Rød Aalborg kostede ca. 4½ kr. og en karton cigaretter 8 kr.. taxfree ombord]

Eftermiddagsvagten var en af de hidtil bedste; 3. Mester sad og sov i havestolen ved hovedtavlen det meste af tiden, og Helmo lærte mig indretningen af drejebænken.

21/7. Afg. Oslo kl. 0.45 på min vagt. Helmo passede pumperne og jeg kølemaskinerne og hjælpemotorerne, og alt gik glat. Jeg er så småt ved at komme ind i den daglige rutine. Sov ellers i det meste af min fritid. Da jeg blev purret til frokost, lå skibet stille og vuggede ude i Nordøsøen. En cylinderforing var sprængt, så man måtte sætte den pågældende cylinder midlertidigt ud af funktion og koble stemplet fri af krumtapakselen. Så kunne man humpe videre på de 6 andre, som så fik lidt mere gas. Farten gik så omkring en knob ned. Maskinens dimensioner er imponerende; cylinderdiametere er over 90 cm og stempelpinden er omkring 35 cm tyk, så det er ganske svære maskindele at tumle med.

Hen på eftermiddagen blæste det op, så jeg og flere andre gik til køjs øjeblikkelig. Carl Herman var ikke glad for situationen. Hen under aften løjede det dog af igen.

Hørte Radioens Jazzklub inde hos Knud; koksmathen, som også var derinde, begyndte at fortælle om Odd Fellow Palæ-koncerten [*Jazz-Amatørkonkurrencen*] sidste år og mente endda at kunne fortælle, at Skjolds Jazzband blev nr. 2. Den stakkel! Tænk, at jeg måtte fortælle ham, at jeg selv deltog i koncerten, førend han gav op.

Snesejler 2

22/7 Carl Herman var temmelig beruset, da han kom og purrede mig ved midnat; 2. Mester og han havde drukket bravt nede i maskinen på deres vagt, og de havde brændt en af pumperne sammen. Til alt held virkede den anden udmærket. Vi har fået tre duer ombord; hvorvidt de er emigreret fra Norge eller er kommet fra England vides ej. De sover inde i officersmessen eller på gangen om natten og trasker om på dækket om dagen og samler frø, der er spildt ved indladningen i København. Sov også det meste af min fritid i dag. Vi skal vaccineres i Antwerpen, hedder det sig.

Det er egentlig ejendommeligt, at maskinmestrene ikke instruerer os i, hvad arbejdet går ud på; det synes helt at være overladt til assistenterne selv at finde ud af. Bortset fra Aage lader vi alle til at være nybegyndere, og det burde de da være opmærksomme på. Og specielt på, at jeg er lærling!

23/7 Ankomst Antwerpen kl. 02.30. Vi lagde ind ved tidevandskajen, hvor der er ca. 4 m niveauforskel. Vi gik straks i gang med at reparere den ødelagte cylinder, og var halvdøde af varmen oppe på toppen, da vi skruede topstykket fra. Arbejdede til jeg var styrtefærdig, ikke mindst på en manglende søvn i de foregående døgn. Ved frokosttid kom flere mere eller mindre skandinavisktalende sælgere ombord, som reklamerede for deres forretninger. Også den danske sømandspræst aflagde os et besøg. Gik en lang tur op i byen om eftermiddagen; butikkerne var åbne alle sammen lige til om aftenen, selv om det var lørdag. Gik tidlig til køjs, da jeg skulle tørne til kl. 22.

24/7, søndag. Når hovedmotoren er i stykker, har det 1. prioritet at få den køreklar, så trods søndagen blev der arbejdet med cylinderforingen, hvilket i det store og hele vil sige at presse underdelen 3-4 gange op og ned, et usædvanlig forbandet arbejde, samt at se på Helmo og Jørgen, mens de sleb på overparten (??). 3. mester og de andre gav øller, da jeg ikke selv lå inde med nogen [*det var nok meningen, at fordi jeg havde haft en loppetjans, skulle jeg så til gengæld give øl - rimelig nok!*]. Gik halvfuld til køjs 6.30. Var i land med Knud om aftenen; vi turede en del værtshuse igennem og smagte på de lokale produkter, hvoraf Knud blev plakatfuld. Opnåede at få spillet lidt klaver igen på en nydelig lille restaurant. På hjemturen løb Knud ind i hver eneste Café, vi kom forbi, og huggede nogle af de papbrikker, man stiller øl på. Jeg måtte virkelig skamme mig over ham.

Snesejler 2

25/7. Afg. Antwerpen kl. 08.20. Gik ind til mit udvidede soveprogram, hvilket vil sige at jeg sover når jeg ikke spiser, bader eller arbejder. Skibet ligger betydelig roligere i søen nu, hvor vi har fået "S-togene" (4 postkasserøde spisevogne til de siamesiske jernbaner, som står solidt fastgjorte på fordækket) og alt det øvrige gods fra Belgien ombord. Der skete intet af betydning udover, at jeg led meget under at have fået nogle metalkorn i øjet, mens der blev slebet søndag morgen. Fik øjet dryppet om søndagen samtidig med, at vi blev vaccineret mod kolera. Det gjorde allerh... ondt.

26/7. Ank. Bremen kl. 15.00. Var i land med Helmo om aftenen; det var sørgeligt at se, hvor mange tomme områder, der endnu var tilbage efter krigens bombardementer. Vi tullede lidt rundt i byen og fik et par glas øl; vi fandt også et jazzværtshus, hvor der blev spillet plader; de spillede en Muggsy Spanier LP, da vi kom ind. Det syntes jeg var så uhyre sympatisk, at vi blev der ½ time. Denne lille oase hed Dømkeller; der skulle findes yderligere et lignende etablissement, dog bedre, ved navn Flamingo, men det må vente til hjemturen. Der var udsalg i byen; priserne var overalt uhyre rimelige og varerne gode.

27/7. Alm. arbejdstid i maskinen (eller *kælderen*, som Åge kalder den). I en pause fra 10.30 til 12.30 var jeg i land for at få fat i en film og benyttede naturligvis lejligheden til at kigge yderligere på staden. Mødte en agterudsejlet norsk sømand, på en lille café; han havde fået en billet hjem på konsulatets regning og var nu i gang med at sælge den! Afg. Bremen 18.50, med forsinkelse.

28/7 Ank. Hamburg. Gik straks om eftermiddagen op for at *titta på*, men der var så ustyrlig langt ind til sporvognen, at jeg nær havde givet op, men ind kom jeg da til sidst og tullede lidt rundt nede ved Alsteren. Det var til alt held godt vejr den dag, og byen tog sig prægtig ud. Måtte gå i seng af træthed, da jeg kom hjem.

Min næsten kroniske træthed kan skyldes den noget hektiske livsførelse, de mange skiftende arbejdstider og ikke mindst de forskellige heftige vaccinationer, vi fik hen ad vejen.

Snesejler 2

29/7. Var med Jørgen i land om aftenen og fik billejlighed helt til St. Pauli. Det viste sig dog at være en taxa; da vi havde forklaret ham, at vi ingen penge havde, fik vi turen for 2 Mark. Der var intet liv i St. Pauli, da vi kom, så vi turede lidt rundt i byen og vendte tilbage lidt senere. Faldt ind på en danserrestaurant, hvor vi sad, til vi skulle hjem. Jeg havde vagt, og maskinen var fuld af tyskere fra Deutches Werft, som skulle montere kontravægte på hovedmotoren; jeg måtte fungere som tolk adskillige gange [*skibet blev bygget på D.W. to år tidligere*]. Regnvejr det meste af dagen.

30/7 Afg. Hamburg. Man bliver forbløffende hurtig træt af at ligge samme sted; mere end to døgn holder man det ikke ud, så begynder man at glæde sig til det næste. Dertil kommer så også for denne havns vedkommende, at vi ligger så fjernt fra byen. Er blevet overflyttet til 8 - 12 vagten; 2. mester var træt og derfor særdeles omgængelig. Han viste mig Morilden (i havet); da det samtidig var fuldmåne, så det umådelig smukt ud. På turen havde vi hele tiden 10 - 12 skibe indenfor synsvidde, så det er åbenbart en af havets hovedveje, vi befarer.

31/7 Ank. Rotterdam. Var i land om formiddagen for at rekognoscere veje, afstande og spurvognssystemet. En tretimers spadseretur. Om eftermiddagen tog Helmo og jeg ind til byen med de rigtige busser og spurvogne og nåede næsten helt ud på den anden side. Vi så på butikker og frekventerede en restaurant. Gik tidlig til køjs om aftenen, dødtræt.

1/8 Alm. arbejdsdag. Vi gik i gang med at rense nogle indsugnings- og skylleluftventiler på hovedmotoren, et værre svinearbejde findes ikke på denne jord. Da vi skejede ud, så vi ud, som om vi havde badet i sort maling, og jeg var tre kvarter om at blive nogenlunde ren. Tog ind til byen med Helmo for at gøre indkøb; fik en ny rem til mit armbåndsur, men kom for sent til grammofonpladeforretningen i den anden ende af byen. Om aftenen var vi ude at titte på værtshuse, Jørgen, Helmo og jeg. Vi holdt os denne gang til det nære nabolag og prøvede 8 forskellige steder, græske, kinesiske og almindelige menneskebar'er. Holdt ud til midnat og gik næsten ædru hjem; hollandsk øl smager godt og slår næsten ikke.

2/8 Fortsatte arbejdet med ventilerne og blev lige så møgbeskidt som i går. Havnearbejderne strejker og vejret er dårligt. Blev vaccineret ved 3-tiden

Snesejler 2

mod kolera og et par andre tropesygdomme; operationen foregik med en mægtig sprøjte og uden blødsødenhed, og det var venstre arm, der måtte holde for denne gang. Styrtede derefter op i byen (og snød skibet for ½ time) for at købe et par jazzplader. Havde allerede på en aftentur fundet den helt rigtige biks og beslaglagde en ekspeditrice i over en time medens min Højhed hørte plader i den helt store målestok. Regnede med at kunne få 3 plader for mine 10 Gylden, men måtte nøjes med to, da jeg manglede 1 Gylden. Tog om aftenen til den kombinerede dansk-svenske Sømandskirke, hvor der var kaffebord og bagefter forevisning af "Far til 4 i sneen". Der var ganske vist stegende hedt i det lille lokale, mens de boltrede sig i sne og snestorm oppe på lærredet, men jeg morede mig kostelig alligevel. Besynderlig nok var der ikke antydning af bønnemøde bagefter. Da jeg kom ud på gaden, fik jeg et voldsomt anfald af kuldegysninger og følte mig rigtig sløj, men det varede kun 5 minutter; jeg var dog dårlig resten af aftenen. Den venstre arm havde allerede været hævet og øm siden aftensmaden. Faldt ind på hjemvejen på en tyrolerrestaurant Der weisse Rössel (Den hvide Hest) og fik en øl. Tjenerne påstod, vi havde snydt dem med betalingen for 4 glas øl, men vi holdt på vores. og Værten kom selv hen til sidst og undskyldte og gav en omgang på husets regning - hvad vi naturligvis ikke afslog. Kunne næsten ikke komme af tøjet p g a den dumme arm.

3/8. Der blev næsten ikke bestilt et slag i dag, da alle assistenterne var sløje. Efter fyraften i Sømandskirken for at spille mine 6 plader på deres store radiogrammofon. Den danske præst sad i stuen ved siden af læseværelset med grammofonen, og da jeg kom til *Cake Walking Babies* med en meget støjende norsk gruppe, måtte han fortrække! Tidlig til køjs p g a armen. Strejken er slut.

4/8 Almindelig irritation ombord på grund af forsinkelsen; vi kom først af sted 20.45

5/8 I den engelske Kanal. Selvfølgelig sov jeg, da vi passerede Dover, men der var meget andet at se på, da jeg endelig tørnede ud ved halvellevetiden. Solskin, næsten ingen vind og rolig sø. Alt vel ombord! Styrmandsaspiranterne, der er nogle gavtyve, havde udspremt det rygte, at vi lige ville gøre et kort holdt ved en Postbøje i Kanalen, og flere af

Snesejler 2

nybegynderne var straks faret i blækhuset for at skrive til dem derhjemme, uden at gennemskue, at det var en joke.

6/8 Passerede Oussant (den vestlige spids af Bretagne) ved 4-tiden om morgenen og stod ud i en rolig Biscaya. Det berygtede farvand viser sig fra sin bedste side. Er snart igen udsovet og armen er i stærk bedring. Vi kan ikke tage den danske radio længere, men England og Spanien går fint ind.

7/8 søndag. Fik sagesuppe, oksesteg og melon til middag, Vind og vejr stadig OK, det er blevet lidt varmere. Passerede Cap Finisterre på Spaniens nordvestpynt tidligere på morgenen. Har fået følge af brune havsvaler, der flyver 30 - 40 m bag skibet. Strålende solskin.

8/8. Helt ovenud strålende vejr; nåede lige præcis op på dækket efter eftermiddagsvagten og fik Gibraltar at se og Atlasbjergene på den anden side. Det så *tilforladelig superbt* ud. Lige så snart vi var kommet ind på det klare, mørkeblå Middelhav, fik vi Delfiner i massevis at se. De svømmede i små flokke lige foran boven og sprang af op til op af vandet. Om aftenen var det havblik, og næsten ingen vind; smukkere syn kunne ikke tænkes.

9/8. Fabelagtig varmt i maskinen, 36 grader. Næsten pinefuldt at arbejde i sådan en temperatur. men ved hjælp af iskolde citronvand med isterninger i, kan livet opretholdes så nogenlunde. Kolde øl hjælper ikke ret meget, og slet ikke på tørsten. Efter aftensmad opdagede vi nogle af passagerernes (ellers) i dyre domme lejede liggestole og slangede os oppe på passagerdækket til længe efter, at solen var gået ned. Fantastisk! Det skal nu blive rart at komme i land igen efter den lange tur. Har fået foræret et par arbejdsbukser af 2. Mester og et par maskinsko af Smører Mikkelsen.

10/8. Ud på natten blev det pludselig koldt igen, ja jeg måtte endda sove med tæppe over mig [*Mistralvind!*]. Der er atter nogenlunde behagelig varmt i maskinen, ca. 32 grader. Ankrede op på Marseilles Red ved 2 tiden og kom til kaj kl. 9. Fik brev fra Evy, hvilket kvikkede gevaldig op. Var i vandet nede i havnen med Knud; franskmændene gik rundt og frøs, kunne man se. Var senere oppe i byen med Helmo og Knud. Byen gjorde et ret nusset indtryk, men der var vidunderlige smukke partier inde i strøggaderne, f eks Canebiere'n. Sad en stund nede ved havnen på Quay

Snesejler 2

Belge, hvor vi hver tømte en hel liter øl, før vi tiltrådte tilbageturen. Fik spillet lidt klaver på en lille restaurant, hvor vi faldt ind. Var først tilbage ved halvto-tiden, i stærkt forkommen tilstand.

11/8. Arbejdede til 10.30 og gik så glad og fro i land for at købe postkort og se lidt mere til byen, men da jeg kom tilbage, var 2. Mester frådende af raseri over at jeg var gået, fordi han ville have haft mig på arbejde igen allerede 11.30. Fik alvorlig advarsel. Om eftermiddagen plaskede det ned det meste af tiden. Afg. Marseilles kl. 16.50. Lige uden for havnen ligger øen If, hvor Greven af Monte Christo sad fanget!

12/8 Ank. Genova. Vågnede ved 10-tiden og fór igen glad og fro i land, kisteglad over atter at være på italiensk grund, men så var den gal igen, da jeg kom tilbage. Fik endnu en alvorlig advarsel og en kæmpe skideballe af 2. Mester. Om natten havde 3 af assistenterne, et par af mestrene, kokken, bageren, en af tjenerne, Tømreren og Bådsen været plakatfulde. Herman havde drukket hele den flaske snaps, vi havde købt i fællesskab. De rendte rundt på gangene og råbte op. Aage ville ikke op (kl. 4) om morgenen, da jeg purrede ham. Han kom først til bevidsthed - sådan da, med den kæfert, han bar på - 20 minutter over tiden. 4. Mester måtte selv op og hive ham ud. Det var et Guds Under, vi kom godt til Genova (jeg nøjedes i det mindste med at svigte, til vi lå i havn.). Var i land om eftermiddagen med Jørgen Pedersen, der i Marseille troede, han havde gjort en god handel med en 5000 Lire-seddel til en fordelagtig kurs, men som viste sig at stamme fra tiden før en nylig pengeombytning! Vi frekventerede bl. a. Zanzibar, hvor der var en masse flotte (løse) piger. Om aften styrtregnede det atter, og humøret var på nulpunktet. Afg. Genoa 2.35 om natten.

13/8 Ank. Livorno. Frisk og veloplagt gik jeg i land, da jeg vågnede og fik endnu en mægtig omgang af 2. Mester for at være gået uden at varsko. Besøget i land var dog ballen værd; det var skønt at trisse rundt, drikke Coca Cola, Birra Peroni og Espresso igen og se på loppetorve og alskens andet gøgl. Havde lysvagt om natten og spillede på min trompet i tre timer nede på vagten. Det skal dog siges, at jeg ikke gik i land for at pjække fra arbejdet, men afhængig af, hvornår man går af havn eller kommer ind, synes der hele tiden at være en ny, ukendt overgangsregel (mellem sø- og landturnus), som jeg klovner rundt i. Disse regler er tilmed også anderledes

Snesejler 2

på søndage, lader det til. Smører Mikkelsen, en lille jovial mand, der næsten altid var i godt humør, havde i Genova forlystet sig med en "trekant", hvori der åbenbart indgik 2 kvinder. Om det nu var en Genovanensisk eller Mikkelsensk specialitet, meldte historien intet om, men den gode Mikkelsen steg i min agtelse.

14/8 Efter at have sovet een time drog jeg til Pisa med bus fra Piazza Grande ved 9-tiden. I vildeste galop og under fanfarer fra det totonede horn fór vi gennem det skønne toskanske landskab. Kom forkert af bussen og måtte trave et stykke, før jeg kom til byens centrale torv. Pisa er en forholdsvis lille by og derfor ret nem at overskue. Tårnet er skønt at skue - det er bare synd, det er så skævt!! Gad vide, om Michelangelo også har haft en finger med i spillet her? Der var læssevis af turister og Det Skæve Tårn er jo en kæmpeattraktion. Var oppe i tårnet og se på landskabet; ikke langt derfra hævdede nogle mægtige bjerge sig spontant op af jorden ligesom ved Tivoli og Frascati i Roms omegn.

[Sagnet fortæller, at Gud skabte Italien, efter tegninger af Michelangelo].

Var nær kommet for sent til bussen, men med mit sprogkundskab og min stedsans fandt jeg ind til centrum og CITAs (busselskabets) hovedkontor og nåede den dér. Nåede tilbage kl. 11.50; afgang var sat til kl. 12, da jeg tog af sted, men var nu flyttet til kl. 16. Vi kom dog først af sted halvti om aftenen. Fik en KÆMPE-generalskideballe af 2. Mester, da jeg havde forladt skibet uvidende om, at jeg fortsat var standby for den smører, der overtog lysvagten i maskinen om morgenen. Jeg havde heller ikke afløst denne ved morgenmaden. Får nu en måneds karantæne m h t overarbejde.

Well, sket er sket, og det er selvfølgelig uholdbart, at jeg hele tiden skal optræde som idiot. Eftersom afgang var sat til kl. 12, havde jeg en klar forventning om, at der ville blive sat søvagt fra kl. 8 (4. Mester og Aage), men når denne forudsætning så ændrer sig, mens jeg er væk, skal det jo gå galt. Jeg må lære at spørge mig bedre for, hvis jeg er i tvivl. Hellere forspørge sig end forgøre sig, som man siger. I øvrigt har vi en meget lang sejltur ud til Malaya forude, hvor der alligevel ikke er mulighed for overarbejde, så det går nok.

Snesejler 2

Var ude og bade og fange sommerfugle om eftermiddagen; det første gik bedre end det sidste. Dagens bemærkning kom fra Jørgen P.: Helmo er kun tilfreds, når han har noget at være utilfreds over! En bevæget dag, der markerede min første måned til søs - og et farvel til Europa.

15/8. Dejlig at være i søen igen; ikke overvældende varmt, men lidt trykkende. Der skete intet usædvanligt; solnedgangen var prægtig: røde skyer og rød sol på en svovlgul baggrund. Muligvis p g a vulkansk aske i luften. På søen falder man ind i en fast rytme og får hurtig sit søvnunderskud dækket.

16/8. Passerede Stromboli ved 1-tiden og fik lov af 3. Mester til at gå op i 20 minutter. Vulkanen har udbrud hvert 10. minut, og så flammer et mægtigt romersk lys op fra krateret. Vi passerede øen i et par km afstand. Gik kun 12½ knob [*for at komme gennem strædet ved dagslys*]. Så om morgenen Messinastrædet i gråvejr; meget barsk landskab og meget forvirrende; det var slet ikke til at se, hvad der var fastlandet, og hvad der var Sicilien. Om eftermiddagen strålende sol.

[Messinastrædet anses for at være det, der hos Homer kaldtes Scylla og Charybdis].

17/8. Fortsat fint vejr, svag morild i vandet om natten. Vi overhaler mange tankskibe. Passerede ved 16-tiden nogle af småøerne syd for Kreta.

18/8. Fortsat fint vejr. Vi kan efterhånden se mange skibe rundt omkring, der alle har kurs mod Suez-kanalen. Varmen begynder at blive trykkende; 38 grader i maskinen.

19/8. Ank. Port Said omkring midnat. 3. Mester og jeg blev sat til at skifte brændstofventiler på nattevagten. Det skulle gøres på 2 ¼ time, og det blev det også, selv om jeg var lige ved at gå i dørken på grund af skibets duven, varmen og den dårlige luft oppe på maskintoppen. Da vi skulle manøvrere ind i havnen, fik jeg en reprimande af *den gamle* for at "stå og hænge". Om morgenen kom der en mængde egyptiske handelsfolk ud; de hed Abraham, Isak, Jacob, Moses og andre bibelske navne. Den unge Abraham talte udmærket dansk. Før Helmo fik set sig om, havde han købt for 150 kr.; han

Snesejler 2

skulle egentlig bare have haft nogle luftpostkuverter. En af de lokale var frisør, og jeg benyttede lejligheden til at blive karseklippet, så det kunne holde i lang tid. Aage stod og parlementerede med en araber, der forlangte en ublu pris for et vægtæppe. Aage sagde til ham: Gå med dig, din arabiske tyveknægt. Hvortil den anden gensvarede på gebrokkent dansk: Jeg er ikke araber; jeg er dansker, fra Aalborg. Men Aage skulle jo have det sidste ord: "Du kan ikke være fra Aalborg, når du tager 20 kr. for det tæppe!" - Tableau.

Vi kom med middagskonvojen gennem kanalen. Lige før vi lettede, så jeg en Monarch-sommerfugl, eller i hvert fald en fætter til den. Desværre fløj den nede ved vandet, så jeg havde ikke en chance for at fange den. 2. Mester mødte fuld på aftenvagten og blev sendt op af Maskinchefen, der selv var i maskinen, mens vi var i kanalen. Det blev noteret i journalen: 2. Mester stærkt beruset; blev sendt op 21.10. Han måtte erstattes i 2 timer af den lille 4. Mester og i en time af en ligeledes beruset 3. Mester! Maskinchefen gik op ved 23-tiden, og 3. Mester benyttede lejligheden til at forsvinde nogle minutter efter, og overlade maskinrummet til (en vistnok påvirket) Herman, Helmo og mig. Her går det godt, fru Kammerherreinde.

Suezkanalen er todelt, den ene del går fra Middelhavet (Port Said) til Ismailia, hvor The Great Bitter Lake begynder, og hvor to konvojer kan passere hinanden. Den anden går fra søens sydende til byen Suez ved Det Røde Hav. Bitter Lake var før i tiden ligesom Det Døde Hav, der har tilløb, men ingen afløb, og hvor der derfor var høj saltkoncentration. Det tager ca. 11 timer at gå igennem, og skibene sejler med nedsat fart og med ca. 150 m mellem sig. Kanalen varierer en del i bredden.

Om natten har man begge kulbueprojektører tændt, så man kan orientere sig i forhold til bredderne og det foransejlende skib. Alle skibe har kanallods ombord.

20/8. I Suez-bugten. Det meste af dagen havde vi gevaldige bjerglandskaber på begge sider - Sinaihalvøen til bagbord. Vi overhaler igen adskillige tankskibe (til trods for, at disse vel sejler tomme og vi er fuldladet).

Snesejler 2

21/8. Varmen begynder at blive trykkende; kviksølv søjlen tager en grad eller to op i døgnet, og luften er meget beklumret. Smørerne har set hajer og fortæller, at en stor krabat på 5 m følger efter skibet i lang afstand, da den er bange for skruen.

22/8. Varmen er nu ulidelig; 43 grader i maskinen. Det eneste sted, man kan sove, er ude på dækket, hvilket for mit vedkommende er ude på Poopen agter. Skruen støder dog forbandet. Efter en time begynder jeg at fryse, og så er det med at liste ind i det rødglødende dækshus, finde køjen og håbe, man kan nå at falde i søvn igen, inden man bryder ud i sved. Jeg har set flyvefisk; vejret fortsat fint, men luften stillestående, da vi har vinden ind agter. Havvandet er 36 grader.

23/8. Endelig i dag slap vi ud af det fordømte hav og kom ud i det Indiske Ocean, og vi fik nu vinden ind skråt forfra. Der kom igen havsvaler og nogle store, brune måger. Vi passerede 12 småøer, kaldet De 12 Apostle, og *Helvedesporten*, som er indsejlingen til Rødehavet, ved middagstid. Navnet er ganske passende.

24/8. Ank. Aden lidt over midnat. Hele natten løb der folk rundt nede i maskinen, fordi vi skulle have fyldt brændstoftankene op med i alt 1500 tons. Så det var ikke til at få hvilet sig på vagten. Jeg måtte putte mig lidt af vejen for ikke at blive sat i gang med et eller andet inferiørt. Om morgenen var der nogle enkelte handlende ved skibet; vi blev advaret kraftigt mod disse lokale folk, de er om mulig endnu mere tyvagtige end gennemsnittet på disse kanter. Man siger, de kan stjæle fløden op af ens kaffe. De stjæler fra kamrene med lange metalkroge ind gennem køjerne. Afg. Aden ved 9-tiden. Byen så ret uinteressant ud, grå og kedelig. Vejret overskyet, på nippet til regn.

25/8. I dag fejrede smørerne Smører Mikkelsens fødselsdag i deres messe. Jeg kiggede indenfor og havde, før jeg fik set mig om, en anseelig blæser på og måtte gå til køjs. Skibet ruller temmelig kraftigt; det er blæst op til storm i området. Mødte temmelig beruset på vagten, 3. Mester var også fuld og kom først ned ved 1-tiden! Årsagen var, at 2. styrmand også havde fødselsdag. 3. Mester gik dog snart op igen for at fortsætte festen, og vendte først tilbage 20 min. før vaktens slutning (da jeg skulle op for at purre ud),

Snesejler 2

fuldstændig skæv i kalechen. Jeg var dog efterhånden klaret så meget op, at jeg kunne udfylde maskinjournalen og forelægge ham den til underskrift. Sådan skulle DEN klares, og hvad der i øvrigt foregik på vores vagter, kom ikke andre ved. At holde maskinerne kørende, havde jeg efterhånden fået fod på, og samme resultat var 3. mester åbenbart også nået frem til.

26/8 Stormen holder ved; det er ganske besværligt at færdes op og ned på trapper og lejdere, der enten ligger ned eller står stejlt op. Ind imellem må man klamre sig til gelænderet for ikke at falde af. Jeg er nogenlunde søstærk, men afholder mig dog fra at spise under disse omstændigheder. Man kunne have sine betænkeligheder m h t "S-togene" ude på forskibet, men de lader til at være surret godt fast. Når skruen kommer fri af vandet, rovser motoren op i fart, men ligegyldig hvor ekstremt, skibet opfører sig, tager de professionelle det med stoisk ro; at opleve det for første gang, kan dog undertiden være FOR MEGET.

27/8 Stadig storm. Vi sejler tilsyneladende op mod bølgerne, siden bevægelserne er så voldsomme. Det er svært at finde hvile, når man ligger og skvulper frem og tilbage i køjen. Der findes en polstret bæk i kammeret, der er vinkelret på køjen, så alt efter om skibet vipper eller ruller, har man mulighed for at sove det mest bekvemme sted. Skibets tyngdepunkt ligger lige foran hovedmotoren, så nede på dørken er bevægelserne beherskede. Men man skal ikke se for meget på krængningsviseren!

På trods af "slingeragen" er appetitten ved at vende tilbage. Spisebordets dug er gjort våd, så tallerkner og kopper står bedre fast, og de korte slingrebrædder langs bordets kant er slået op, så bordet er omdannet til en stor bakke. At spise suppe er ikke noget problem - det er derimod at få suppen til at holde sig i tallerknen (og terrinen). Somme tider så bordet herrens ud, når vi var færdige.

28/8. Stormen er løjet af. Vi må være i nærheden af, eller forbi, Ceylon. Maden ombord er ganske udmærket, for ikke at sige overdådig. Ved de overenskomster, hvor der ikke er plads til mange ekstra ører, går man i stedet efter velfærd ombord. Det siges, at mandskabet en gang er gået i strejke, fordi der kun var 6 slags pålæg, hvor overenskomsten sagde 7. Der

Snesejler 2

er 2 retter varm mad til middag og pålægsmad og the om aftenen. Eftermiddagskaffe kl. 14.30 og kage hertil tirsdag og torsdag. Sikkert også overenskomststof. Da jeg har eftermiddagsvagt, går jeg op i kabysen med en kasse med snor i, som jeg kan tage om halsen, efter kaffe til 3. mester og mig.

Når vi er i søen, består arbejdet på en vagt primært i at holde hovedmotorens temperatur på det optimale og sikre, at dens smøringssystem fungerer. Motoren gennemstrømmes af ferskvand, der leder varmen hen til varmevekslere, der igen er kølet af saltvand fra havet. Ved at regulere på sø-ventilerne, kan man justere kølingen.

Der er en vis tidskonstant fra man har ændret lidt, til man kan se virkningen, men det lærer man. For det andet skal de små dieselmotorer, der driver el-generatorerne, smøres regelmæssig. For det tredje skal der hele tiden produceres damp til at forvarme den tungtflydende brændselolie, og endelig skal man kontrollere, at skrueakslens mange lejer ikke løber varme.

Akslen løber i en snæver, ca. 25 m lang tunnel i bunden af skibet, og det er temmelig ubehageligt at skulle krabbe sig vej helt ud til agterstævnen for at føle over. Man går med mellemrum en runde for at se, at alle termometre og andre instrumenter viser det, de skal, og ellers regulerer man lidt hist og her. Især skal man holde øje med havvandets temperatur, for det er en uberegnelig faktor. Der er varme og kolde strømme i havet, som man skal være opmærksom på, så der bliver korrigeret i tide. Her på disse kanter er der næsten hver dag mange flyvefisk at se.

Ank. Penang (Georgetown) i Britisk Malaya. Byen ligger på en ø og på den side, der vender ind mod fastlandet. Vi ligger dog for anker ude i strømmen og lossere over i pramme langs siden. Ø.K. har en motorbåd, der regelmæssig sørger for transport mellem skib og kajen. Sidste tur ud er kl. 24 og derefter må man leje en sampan og så er det dyrt. Her i troperne går solen hurtig ned, og der er ikke så overdådig gadebelysning. Så i starten vover man sig ikke så langt omkring. Selv i skæret fra mange Petromax-lamper er det svært at få indtryk af stedet, men så meget mere mærker man de mange dufte, ikke mindst af trækulsovne og røgelse fra templer og

Snesejler 2

moskeer. Og lyden af tusindvis af insekter. Det er virkelig eksotisk og fremmedartet. Lokalbefolkningen virker meget fredsommelig. Der var ingen breve hjemmefra, men de var på vej, forlød det. Der er en engelsk sømandskirke, hvor vi er velkomne.

Der kom en lokal spåmand ombord, som var fantastisk (selv om jeg er svær at dupere). Om mig spåede han følgende: Jeg ville ikke blive længe ombord, jeg havde et godt hjerte, men ikke mange penge, at jeg spekulerede meget over tingene, at jeg ville blive 81 år og dø i mit hjemland og hos min familie, men ikke af nogen sygdom. Jeg ville kun blive syg 3 gange i mit liv. Om den ene af styrmandseleverne spåede han hjerteløst, at han ikke ville komme levende hjem fra denne rejse. Jeg gav ham de 3 shilling, jeg havde på mig, så allerede her havde han jo set helt rigtig. For 10 sh. kunne man få en del af sin fremtid spået, for 20 sh en hel del mere, og for sølle 30 sh ville hele din fremtid blive afsløret. Sidst på eftermiddagen var der dog ophørsudsalg, hvor den helt store pakke var faldet til 10 sh. Direkte tabsgivende!

De tre messedrenge havde om søndagen taget imod et godt tilbud om at blive fragtet ind i junglen til et spændende gammelt tempel dér. Om templet virkelig fandtes, erindrings jeg ikke, men da det var tid til at vende hjem, var prisen pludselig steget alarmerende. De måtte gå ind på at skaffe pengene, når de nåede hjem, og en af dem, Hans Jørgen, måtte blive i bilen som sikkerhed for, at de andre kom tilbage med betalingen. På hele resten af turen hed han derfor Gidslet fra Penang. Vi andre lærte også ikke at stole ubetinget på vildtfremmedes ærlighed og ind imellem at spørge os selv: *Where is the Snag?*

Vi var en del andre, der kom på udflugt med den engelske sømandspræst over på den anden side af øen, ud til Oceanet, hvor vi kunne bade på en prægtig hvid sandstrand. Vi gik også en tur ind i junglen og så en masse flotte sommerfugle. Om aftenen hentede jeg mine plader på skibet og havde lejlighed til at spille dem i "Seamen's Club" i et værelse med elektrisk vifte og Gekkoer i loftet og opvartet af en indfødt Boy i ulastelig hvidt. Østen er måske ikke så ringe endda.

Snesejler 2

Port Swettenham er havneby til Malayas hovedstad Kuala Lumpur og ligger ca. 20 km oppe ad en flod, omgivet af jungle. Det lidt, jeg så af den, virkede som et uinteressant provinshul. Der er tilløb til borgerkrig i landet, så der er dødsstraf for at bære våben og selv ammunition uden tilladelse. Der var opslået en lang og alvorlig advarsel på skibet mod ikke at tage disse ting alvorlig. Bare at gå med noget der mindede om skydevåben kunne have de frygteligste følger.

De engelske havnefunktionærer og overordnede, der naturligvis har våbentilladelse, bar pistol og havde skæftet stikkende diskret op af lommen, til skræk og advarsel. Men om dagen er man sikker nok. Vi var til film, "Flaming Feather", i den engelske sømandsklub, *Connel House*. Det var OK at ryge under filmen, men lige efter denne kom der et billede af den nye dronning Elisabeth op på lærredet, hvorefter alle rejste sig og sang med på *God Save the Queen*. Vi lossede en masse kasser med Carlsberg øl, og traditionelt går der en del i stykker i denne proces, så de må sættes til side. De tilhører åbenbart skibet, så der var gratis øl til alle, oven i købet HOF i 3/4 liters flasker, hvad man jo ellers ikke ser. Det blev igen en munter aften. Om eftermiddagen havde vi muntret os i *Connel House's* herlige svømmebassin, i bedste Hollywood-stil. Styrmand har fået tvillinger, så han hedder kun *farmand* og der er mange navneforslag til ungerne: Knold & Tot, Hø og Halm, Ø og K etc.

Siden vi kom ind i Malakkastrædet og fik Sumatra i sigte, har man hver aften, så snart solen gik ned, kunnet se voldsomme tordenvejr inde over land. Ude på oceanerne er vejret næsten altid roligt, men det er i mødet mellem hav og land, at der tit opstår turbulens.

5/9. Vi har fået den nye rute; om ca. 3 uger vender vi næsen mod USA, hvor vi tager last til Europa. Jeg kan ventes hjem ca. 20. januar, det ligger temmelig fast nu. Julen må vi fejre i Dublin eller, hvis vi bliver forsinket, på Atlanten. Foruden Dublin anløber vi Liverpool og Le Havre og et par til. Varmen her, 150 km fra Ækvator, er ikke besværlig; her er nærmest dejlig varmt. Men varmen har fremkaldt et andet fænomen: der er mange kakerlakker på kamrene. Man ser dem kun i et hurtigt glimt, når man kommer ind og tænder lyset. De gemmer sig også bag på ophængte

Snesejler 2

billeder. De generer ikke nogen og holder sig vist væk fra køjen; jeg har aldrig mærket noget til dem om natten.

Singapore. Denne smukke og interessante by nede på en lille ø for sig selv ved spidsen af Malakkahalvøen, optog mig åbenbart så meget, at der ikke rigtig blev tid til at fortælle om den. Jeg husker kun, at der også her var en dejlig Sømandsklub, vi besøgte et par gange. Der var også mange spændende ting, man kunne få, bl a kamfertræskister i alle størrelser, og udskårne buster i jerntræ af "Bali-pigen" og "Bali-manden", lavet af en kunstner ved navn Fatimah. Kamfertræskister er nyttige i troperne til at opbevare bøger og klæder i, så de ikke bliver ødelagt af termitter.

Mens man er forhyret ombord, er ens pas deponeret hos hovmesteren. Når man kommer til land, får man udleveret et midlertidigt Shore Pass, udstedt af den lokale skibsmægler, til at legitimere sig med. I øvrigt er retstilstanden ombord således, at Skipperen har hånd- og halsret over én, hvis skibet er i fare, og sådan må det nødvendigvis også være

Skipperen er øverste myndighed og dommer ombord, og har man noget at klage over, kan man sagtens gøre det, men først når man ligger i Københavns Frihavn igen.

12/9 om aftenen. Efter et par dage i søen, hvor vi sejlede op i Siambugten, har vi kastet anker ved Cho-Si-Chang. Floden op til Bangkok aflejrer ved sit udløb en stor bank af sand og mudder, som kun kan passeres ved højvande. Ud på natten var vi så på vej igen. Nær hovedstaden lå den siamesiske flåde på en lang række inde ved den ene bred, og fra alle orlogsskibene salutede man vores danske flag. Det er en smuk, gammel tradition. Vi sejlede langsomt ind ad Menam River og ankom til sidst til New Harbour, som jeg antager må ligge et stykke syd for centrum; her skal vi ligge ca. 8 dage, og de 4 spisevogne er så omsider "kommet hjem". Af planlagte arbejder skal der skiftes en cylinderforing og i øvrigt "trækkes stempler". Varmen har jeg, som nævnt, vænnet mig til, men her inde i landet og med jungle lige overfor, er luften meget fugtig. Jørgen Pedersen er kommet til skade med sin ene hånd og kan ikke være på arbejdsholdet; han skal være permanent lysvagt, så der ikke bliver nogen til mig. Ærgerligt, for her var der både tid til at tjene penge og lege turist.

Snesejler 2

Vi står ude ved rælingen lidt før 6 om morgenen, med dagens første kop kaffe i hånden, og ser solen stå op over junglen på den anden bred. Ø.K. har en mindre coaster, Bintang, der kun sejler herude; den ligger lige i nærheden. Ø.K. har mange og store interesser her, så et mindre skib, også til flodsejlads, er sikkert nyttigt. Kl. 8 er der regulær morgenmad og kl. 10 er der en lille, hurtig formiddagskaffepause på 10-12 minutter henne ved døren til kabyssen eller ude på storlugen. Den blev officielt afskaffet for mange år siden, men holdes alligevel i hævd, så snart man er kommet lidt væk fra Danmark og ingen ser det!

Straks efter ankomsten dukkede der et antal unge og yngre kvinder op, som tilbød at flytte ind, mens vi lå her. Det var ikke af lutter velgørenhed, kunne man forstå, så det var måske meget praktisk, at mine finanser ikke tillod den slags eskapader. Men næsten alle mine kolleger "fik dame på" i den uge - ligeledes maskinmestrene. Der var alligevel noget sødt og uskyldigt over dem; de sørgede selv for deres mad, som de tilberedte ombord, og vi var næsten én stor familie! En af pigerne var halvt siameser og halvt europæer, kunne man se; hun havde endda et dansk navn, men det behøver ikke nødvendigvis at have været ægte. Hun var højere end de andre og bemærkelsesværdig køn, hvilket også afspejlede sig i markedsprisen. Bådsmanden advarede mig: "Hold dig væk fra hende; jo flottere, de er, jo mere syge er de!". Der var en god og glad stemning ombord i de dage, men vores kvindelige radiotelegrafist, Lone, der ellers til daglig nød en vis opvartning fra de andre officerer, måtte se sig totalt udkonkurreret.

New Harbour (Klong Toey) ligger omtrent som Klampenborg i forhold til centrum; man kører med en bus i rasende fart i ca. 20 min. ind til byen, det meste af tiden ad en lang, lige vej. Billetten koster $\frac{1}{2}$ Tical, ca. 17 øre. Siameserne er små, venlige mennesker; bussæderne er kun $\frac{3}{4}$ af europæisk bredde, og står man op i midtergangen, ser man hen over hovederne på alle de lokale passagerer. Undervejs passerer man en slangefarm med cobraer og kongecobraer, hvor der fremstilles serum mod slangebid. Når man kommer frem, må man aldrig glemme at sikre sig, hvorfra bussen den anden vej afgår. Inde i byen er der flere flotte, hvide Buddah-templer, flere ligger lige ned til floden. De største hedder vist Wat Po og Wat Sutat. Jeg var inde og nærstudere et af dem. Tuborg og Carlsberg kan man få næsten

Snesejler 2

overalt. Faldt over en plade med underlægningstemaet fra "Ung mand med trompet": *Melancholy Serenade* med Harry James.



Der er bemærkelsesværdig mange guldsmede- og guldsmykkeforretninger her. Herman har taget imod et tilbud om at få lavet en guldkrone på sin ene hjørnetand, selv om denne ikke fejlede noget. Men han syntes, det så kækt ud med guld i mund. Det ville en dansk tandlæge sikkert ikke være gået med til. Man sælger også her et patentmiddel ved navn Tiger Balsam. Det kurerer alt, siges det, men det er helt fint til insektbid og hovedpine, så for en sikkerheds skyld har jeg købt et lille glas af det. Det synes da også at virke. Det er kendt over hele Østen.

Lige uden for toldgaten ligger Charlie's Bar, Mosquito Bar og Venus Room; den sidste er et skrækeligt sted, hvor pæne mennesker egentlig ikke burde komme. At der er frække damer er én ting, men mellem dem er der også nogle såkaldte transvestitter, som man altid kan kende på deres relativt store hænder og fødder. Men Venus Room har *Solskin Ombord*, *Hele Ugen Alene* og en masse andre danske popplader på jukebox'en, og den aften, vi faldt indenfor, var der også en del andre søfolk fra "Emilie Mærsk". Det lykkedes trods alt at få en lysvagt (ca. 60 kr.), så nu er jeg nogenlunde kørende igen.

18/9 (søndag). Der er bestilt lods til i morgen kl. 17; ligesom ved ankomsten skal det time's med højvandet ved barren. Der er 3 - 4 dages

Snesejler 2

sejlads til Hong Kong. Sikkert af den airkonditionerede biograftur har jeg fået en gang forkølelse; intet er så godt, at det ikke er galt for noget. I morgen vil jeg nu alligevel ind og se slangefarmen. Ovre i junglen på den anden side er der også slanger, krokodiller og en milliard Mosquitoer. Det bliver nu rart at komme ud og få lidt frisk havluft igen.

19/9 Afgang Bangkok. Slangefarmen var interessant nok, men jeg kan altså ikke fordrage slanger – og slet ikke giftslanger.

23/9 ank. Hong Kong. Vi ligger ude i havnen, ved en bøje, og havnen er fyldt op med skibe, der har søgt ly for dårligt vejr. Skibet er ganske tomt nu; de går i øjeblikket og fejer nede på kølsvinet. Vi har losset Lambretta-scootere fra Italien, kemikalier fra Tyskland, stålvarer fra Belgien, vin fra Marseilles og maskindele til Chichibu i Yokohama fra F. L. Smidth. Vi skal vistnok have en lille smule last med herfra. Næste stop bliver Manila, men derefter ved ingen, hvad der skal ske. Der er 140 % krigstillæg ud til og med Manila, på grund af minefaren. I varmt klima går miner hurtigt til grunde, så hvor reel risikoen egentlig er, er nok til at overse. Alligevel føler man sig bedst tilpas ude på det helt dybe vand, hvor man aldrig ville smide miner.

Jeg har haft lysvagt her igen, så nu står jeg stærkt i lakken, næste måned har jeg ca. 270 kr. at tage op af. Det er meget uroligt vejr herude; i Bangkok hørte skybrud som det på Samsø i 1953 til nattens orden. Ude på havet, på vej hertil, sås af og til skypumper, og de sidste 2 dage har vi ligget her i udkanten af en tyfon.

Bygerne pisker hen over dækket og regnskyerne flyver lige hen over toppene på de bjerge, der beskytter havnen på næsten alle sider. I går var færgetrafikken mellem øen Hong Kong og halvøen Kowloon, der også er britisk, aflyst, hvilket medførte, at assistent Aage Pedersen måtte overnatte i en ventesal i Hong Kong. Til gengæld er det blevet køligt, så jeg har for første gang siden Middelhavet sovet med tæppe over mig og med ventilatoren slukket.

Søndag nat. Det er tordenvejr og regnen fosser ned. Det dårlige vejr forekommer mig så hjemligt, at jeg har fået et slemt anfald af hjemve. Jeg

Snesejler 2

kunne godt tænke mig, at vi havde kunnet gå en tur rundt om Damhussøen og se på de gule blade og måske endda fodre de store svaneunger derude. Jo, og så en kop god stærk kaffe bagefter. Theen ombord er meget pauver, men dog drikkelig, men kaffen er særdeles styg.

Når jeg har lysvagt, sidder jeg ikke i maskinen 8 timer; jeg tilbringer en del af tiden med at sidde oppe i matrosmessen og snakke med vagtmanden på dækket, eller slentre rundt og trække frisk luft. Teoretisk kræver de to dieselmotorer, der kører, 10 minutters pasning hver 2. time, men jeg går en runde herved hver halve time, og jeg må hele tiden være i nærheden, hvis maskinchefen, Tante Hvam, skulle finde på at ringe ned for at høre, om vagten er vågen. Så spørger han om et eller andet fuldstændig rasende ligegyldigt, men det er altså ren og skær spionage. Jeg benytter dog også, som tidligere nævnt, lejligheden til at træne lidt på trompeten. Nede i skrueakseltunnellen kan man ikke høre mig.

Nede på kineserdjunkerne langs siden begyndte hanerne at gale kl. 3 i nat. Det øsregnede og var bælgmørkt, men lysene fra dækket har vel vækket dem. Solen står op her ved halv 7-tiden; vejret ventes at klare op i dagens løb. Når jeg har haft lysvagt natten op til en hverdag, har jeg fri, resten af døgnnet fra kl. 6. Så tørner dagholdet til, og de skal trække stempel i dag – engang imellem er man heldig. Når jeg lige har sovet nogle timer, skal jeg i land.

Der er kommet to skingrende vittige breve fra brødrene Louw – det var så hyggeligt at høre lidt af vores gamle jargon igen; ligervis glæder jeg mig over, at det lykkedes Bjarne at komme ind på Blaagaard Seminarium.

Det er fantastisk fristende at være herude, for de har så mange spændende ting, man kan købe, og selv om de er billige, kan man købe sig fattig på et kvarter. Jeg tog \$ 45 op her, men så kom 3. styrmand og lagde sin klamme hånd på de 29, fordi jeg havde måttet låne af ham i Singapore for at kunne købe et såkaldt Balihovede (1 Hong Kong \$ er ca. kr. 1,23). Det er en ca. 30 cm høj buste, der forestiller en Balineserinde; den er udskåret af en rødbrun og meget tung træsort, der kaldes Jerntre. I kan lige tro, den er smuk. Flere af besætningen, bl. a. 3. mester, elektriker og de to styrmandselever, har et smukt sæt khakitøj, de går i land i, og som det viser sig, man kan få syet

Snesejler 2

efter mål her, fra den ene dag til den anden. Herman har sans for livets glæder, så han har flottet sig med at få lavet et; det kunne jeg også godt have tænkt mig. Her tror man, Østen er primitiv, og så er der så mange ting, man kan herude, som ikke kan lade sig gøre hjemme!

Mandag 26/9. Det er min halvårs fødselsdag. Afgang fra Hong Kong ud på natten.

Manila, Romblon, Cebu. I de følgende dage sejlede Pasadena rundt på Filippinerne efter i realiteten ganske små laster, som kunne retfærdiggøre turen over Stillehavet. Ingen af stederne lå vi meget mere end et døgn, og bortset fra Manila og Cebu var det små landsbyer, der producerede Kopra - d. v. s. det tørrede, hvide frugtkød fra kokosnødder. Det indeholder vegetabilsk fedtstof, hvoraf man udvinder planteolie; restproduktet kaldes Sojakager og bruges som dyrefoder.

Nu, hvor vi var nået hen i oktober, var jeg træt af troperne. Mit indre ur sagde, at det burde være køligt, med bleg himmel, men vi gik rundt i det vildeste sommerklima, med 40 grader i maskinen, og når vi var i land om aftenen, sang cikaderne og ildfluer svirrede rundt.

I Romblon var der ingen kaj, så skibet lagde sig bare i 6-7 meters afstand fra stranden og hev lasten ombord med spillet. Skibet var jo tomt, så det stak ikke mere end nogle få meter dybt. Der blev rigget et par store sole til (også af hensyn til lastningen) og så kunne vi ellers svømme rundt i et udmærket lille svømmebassin, hvor hajerne ikke ville vove sig ind. Vandet var 30 grader, så man blev næsten ikke forfrisket af det.

Cebu har et skidt rygte, og det blev yderligere bevist af følgende: Da vi lå i Cebu og havde en frieftermiddag, tog Herman og jeg først hen og fik en øl i et lille sted tæt ved skibet, og hvor de havde en god jukebox (et verdenshit det år var *Cherry Pink and Apple Blossom White* med trompetisten Eddie Calvert). Da vi fortsatte ad grusvejen ind mod byen, passerede vi indkørslen til en mindre landejendom, hvor to unge piger stod og vinkede ivrigt ad os. Vi antog, de nok ville vise os et eller andet og gik derind. Pigerne sværmede hurtig meget tæt om os, så jeg sagde til Herman, at det var helt sikkert deres kulkælder, de ville vise os! Pigerne drev vist egentlig

Snesejler 2

mest denne hobby for at få tilskud til tøj- og morskabskontoen, så her kunne selv jeg med mit discountbudget være med. Vi fik så ordnet sagerne, og jeg bevarer til dato erindringen om, at jeg vist havde gjort en udmærket handel. Vi skiltes fra de to piger, og på grusvejen udenfor skiltes også vore veje, idet jeg nu var blanket af for mine sidste få \$, mens Herman stadig var likvid. Jeg ville ikke ligge ham til byrde, så jeg gik tilbage til skibet og tog et bad, mens Herman fortsatte ind til byen. Et par dage efter troppede et dusin af besætningen – deriblandt Herman – op hos 2. Styrmand, der er skibets læge, for at få et skud penicillin mod "en dårlig". Herman undrede sig med rette over, at jeg ikke også var blevet smittet, men jeg forklarede ham, at jeg, ud over at bade, også havde truffet visse profylaktiske forholdsregler, da jeg kom tilbage til skibet. Da vi nærmede os Fjernøsten, havde jeg nemlig af 2. Styrmand fået et lynkursus i, hvordan man beskytter sig selv mod den slags.

Historien sivede videre til de andre assistenter, der nok har konkluderet, at selv om ham polytten ikke var meget bevendt med hænderne, var han vist i andre henseender trods alt ganske fiffig.

Jeg var blevet overflyttet til 8/12-vagten – 2. mesters vagt. Mens 3. mester var meget nem, ja nærmest sløv, var 2. mester mere lunefuld og svingende i humør. Der var dog også gode dage, hvor han var jovial og snakkesalig. Han hed Seehuusen og i modsætning til de øvrige mestre, der var i Maskinmesterforeningen, foretrak han at være organiseret i Smede & Maskinarbejderforbundet. Som han selv sagde, var han stolt af at "stå på Gl. Kongevej" (hvor forbundet havde hovedkvarter, tæt ved hvor Planetariet i dag ligger). Men sandheden kunne også være, at han ikke var eksamineret Maskinmester og derfor sejlede på dispensation. Nyordningen betød en mere regelret daglig rutine, men også, når vi kom i havn, at jeg så var den sidste af assistenterne, der kom op på de 8 timer. Nu var det så mig, der skulle op og purre 3. mester ud, og min plads var overtaget af Helmo. Sidstnævnte var svær at få liv i, men aftalen var, at jeg skulle tænde en cigaret fra en pakke, der lå parat, og stikke den ind i munden på ham. Når jeg kunne se, at der kom liv i gløden, kunne jeg forlade hans kammer.

Masinloc var yderligere en lille junglelandsby med Kopra, og som sidste station på Filippinerne kom vi til Tacloban, der ligger lige ud til Stillehavet.

Snesejler 2

Det var en mineby, hvor der udvandt Krommalm, og her lå vi for enden af en lang bro, hvor malmen kørte lige op i lasten på et langt gummitransportbånd. Der var en smule bebyggelse, for det meste palmehytter, og igen var det begrænset, hvad man kunne se om natten. Filippinerne var en amerikansk koloni til efter krigen, og sine steder så man stadig lidt skævt til "de hvide", men i det store og hele var der ingen episoder. (Efter hvad jeg siden har læst, er Tacloban en større by, men vi har åbenbart kun ligget ved dette afsides udskibningssted)

Jeg var kommet til skade med min ene fod; et tungt dæksel ind til hovedmotorens krumtaphus var smuttet og ramte det yderste af tærne på højre fod, så jeg humpede rundt i adskillige dage.

8/10. Det var så enden på rejsen til Østen, og forude ventede nu en næsten 3 uger lang sørejse til Californien. De første dage var vejret halvdårligt, men det stabiliserede sig efterhånden, så turen blev udramatisk.

Det Store Stille Ocean.

Sø 9/10. Vi drog af sted fra den lille malmudskibningshavn i Masinloc med næste stop Californien. Jeg var nu en hærdet sømand, som selv udsigten til næsten 3 uger til søs i eet stræk ikke kunne forskrække. Farvandet ud for Filippinerne har et meget uroligt vejr, med lejlighedsvis tyfoner, og til at begynde med stod vi ud i en strid storm og hård sø lige ret ind. Af og til, når skibet ramte en "forkert sø", kunne man høre hundreder af løse genstande rove af sted eller falde på dørken med et brag, og det var svært at få sovet, selv om man spændte sig op mellem køjens fod - og hovedende. Snart stod man på køjens fodbrædt, og snart efter var man ved at slå en baglæns kolbøtte op i hovedenden. Man ender på en eller anden måde med at ligge og skvulpe frem og tilbage i køjen, men hvile bliver der ikke meget af

Det var stadig subtropisk varmt, men det var man efterhånden vant til. Men når man dertil også arbejder i et endnu varmere maskinrum 8 timer hver dag, kræver organismen store mængder væske. Det kan være svært at beregne, hvor meget, der skal til, men det er adskillige liter pr dag. Får man ikke væske nok, vil organismen prioritere at bruge, hvad der er, til

Snesejler 2

transpiration, så kroppen holder sig på 36 grader. Resultatet af et væskeunderskud kan blive forstoppelse, og det døjede jeg en del med på varmen. Jeg klagede min nød til 2. styrmand, men han gav mig blot Amerikansk Olie uden at have tanke for, hvad problemets årsag kunne være, og det kan man jo godt undre sig over – især da det må være et ret almindeligt fænomen.

Efterhånden som vi fjernede os fra Filippinerne, blev vejret bedre og søen roligere, og vi gled ind i den almindelige daglige rutine til søs. Onsdag den 19.10 passerede vi datolinien, midt ude i Stillehavet, hvor for- og bagkanten af den samme dato støder sammen. Det kan være noget indviklet at forstå, og det udnyttede Jules Verne jo også i sin historie ”Jorden rundt på 80 dage”. Men når man kommer østfra, sejler man fra den bortdragende dato tilbage i starten på den samme, således at man har to ens kalenderdage i træk. I maskinjournalen blev de prosaisk benævnt onsdag A og onsdag B, og der blev skumlet lidt over, at det netop skete på en onsdag, for tirsdag og torsdag var der kager til eftermiddagskaffen. Jeg kan dog bevidne, at det gik ærligt til, for motoren kørte i det samme hak på hele sørejsen.

Man kan også anskue det på en anden måde, idet uret som tidligere omtalt blev stillet 15 – 20 minutter frem ved midnat, når vi sejlede stik østpå, og det var alle disse små døgnforkortelser tilsammen, der vendte tilbage som en samlet, ekstra dag ved datolinien.

Den økonomiske hastighed lå omkring 105-110 omdrejninger i minuttet. Rytmen var så fast indarbejdet i øret, at man vågnede, hvis der blev slået ned i fart, f. eks. når der skulle tages Lods ombord. Maskinchefen skulle efter sigende reagere på bare 2 omdrejningers ændring.

Vi havde som bekendt en hel del kopra i lasten, og den skulle med mellemrum luftes ud. Så blev lugerne åbnet, og skyer af små koprabiller sværmede ud og fordelte sig over hele skibet. Det er noget værre utøj, der bider ved nærkontakt, så det var noget af en prøvelse. Efter et par dages forløb var de heldigvis blæst overbord.

Stillehavet er virkelig stort; i alle de 18 dage, vi sejlede, så vi ikke noget andet skib. Det er muligt, at de oppe på broen, der står med kikkert for

Snesejler 2

øjnene hele tiden, har set nogle, men ikke vi andre. Derimod fik vi følgeskab af et par store Albatrosser, der holdt fart med skibet næsten uden at bevæge vingerne. De fløj ude på bagbords side, omtrent midtskibs og nogle meter fra rælingen, så man tydelig kunne studere dem.

Hovmesteren havde 20 års jubilæum undervejs, og jeg var blevet hyret til at "give noget pompøst". Vi samledes hos 3. Styrmand kl. 5 om morgenen og fik en cognac og en vermouth og så igen en tør cognac, på tom mave, så vi var i stødet. Så blæste jeg - på min trompet - for fulde sejl og klap for øjet, som vi siger, "Sol er oppe", og 2. og 3. Styrka'l, Gnisten, Stewardessen (Kahytsjomfruen), kokken, bageren, matros Niels Thomsen og undertegnede vadede ind for at gratulere. Hovdyret måtte naturligvis op med et par bajere, og vi havde det meget gemytligt, så for en gangs skyld havde jeg "højt læs på" da jeg tørnede til kl. 8.30.

8 - 12 vagten giver én den mest naturlige arbejdsrytme, idet man kan sove fra midnat til morgenmaden kl. 8, hvor man så må møde i arbejdstøjet. Der arbejdes så 8.30 til 12.30, hvor hundevagten lige har spist middag og derefter afløser. Aftenvagten er så fra kl. 20 til midnat.

Ud for USA's vestkyst løber en kold havstrøm oppe fra nord, så da vi nærmede os Californien, blev det hundekoldt igen. Vi så også en mindre flok blåhvaler, der nok holdt sig til det kolde vand. Vi passerede nogle småøer, hvoraf en skulle hedde Wrigley Island og ejes af direktøren for tyggegummimærket af samme navn. Men jeg har nu styrmandsaspiranterne mistænkt for selv at have fabrikeret den historie.

O 26.10 kl. 13: Den første velkomst blev bragt af - 2 små gråspurve, der sad på en af lugerne her til formiddag. De store brune måger (Albatrosser), der har fulgt os siden Masinloc på Philippinerne, vendte om i forgårs og blev afløst af almindelige, hvide havmåger. Søen er blikstille og det er diset. Vi har også set flere kystbevogningsfartøjer ude i synsranden, og i øjeblikket har vi eskorte af en lille slæbedamper. Det forjættede land er sandelig godt bevogtet. Vi får Lods kl. 15 og er i havn ca. kl. 17. Så skal vi til lægen og til "eksamination" hos Immigrantpolitiet (de har vores generalieblade allerede) og tolderne roder alt igennem efter narkotika - vi hører til de slemme skibe, der har været på Kinakysten, så vi er stærkt mistænkelige.

Snesejler 2

Kl. 15.45. Vi står ind i havnen, og 11.000 km rejse er til ende. Det er mere end fra Nordpolen til Ækvator! Der er skove af boretårne og skyskrabere inde på land; her er hundekoldt.

Kl. 19: Jeg skal i maskinen 20-24, men får fri i morgen. Alt i orden med myndighederne. Agenten havde naturligvis post med; der var 4 breve til mig. I hver ny havn får vi et Shore-Pass, et midlertidigt legitimationspapir, der lovliggør vores tilstedeværelse. Vi bruger det stort set kun, når vi skal ind og ud forbi havnevagterne.

Der er også omsider kommet nyt om resten af turen. Vi skal nordpå til San Fransisco, Oregon, Washington og sågar op til det sydlige Alaska inden vi for alvor vender snuden hjemad. Vi skal gennem Panamakanalen og være i Dublin omkring Juletid.

Her i USA glæder jeg mig til igen at få frisk mælk; det har vi ikke fået siden Rotterdam. I stedet har vi haft kondenseret mælk, der smager skrækkeligt.

Og hvordan er så det amerikanske øl mon?

Blev sammen med Herman kørt rundt i Long Beach og Los Angeles i 4 timer af en Dansk-Amerikaner, der kender Bageren; han skulle imidlertid lave kager og kranskager til et party i aften, så i stedet fik Herman og jeg en herlig eftermiddag ud af det; vores vært var naturligvis på sin side ivrig efter at høre, hvordan det gik hjemme i det gamle land.. Vejret tog ganske vejret fra mig. Det er så vidunderlig dejligt, lige som på en majdag derhjemme, endda én af de allerførste dage i maj, hvor solen rigtig begynder at varme. Der er store blomster foran de velholdte træbungalow'er, frisk grønt græs (men ingen hække) og blomstrende træer - og et enkelt, der næsten havde tabt alle sine blade. Der er sommerfugle og - oh, himmel, en stær, der fløjtede. Så var illusionen fuldkommen. Ham danskeren sagde, at der ville være lige så fint, når vi kom tilbage om en måned. Hvor burde disse mennesker her være lykkelige, men om de er det, skal jeg ikke kunne sige. Det er et ganske ovenud ufattelig imponerende land - noget helt enestående. Folk her er venlige og høflige og har let til smil. Pigerne er sunde og henrivende! Nogle af de lidt pusse-nussede miljøer, man kan se i Disneys film, eksisterer faktisk i virkeligheden; der

Snesejler 2

skal endda findes et veritabelt Disneyland her i nærheden, hvor det helt kammer over. Det er også lidt overvældende med de mange private radiostationer med reklamer og masser af rytmisk populærmusik. Det er virkelig et moderne land.

Los Angeles består af en masse mindre bysamfund, der er groet sammen, men en egentlig bykerne findes, så vidt jeg kan se, ikke. Der er alene to-tre havnebyer, hvoraf Long Beach er den ene. Oppe i landet ligger Hollywood, Santa Ana og Pasadena. Opholdet i Long Beach var temmelig kort, og et døgn i søen bragte os op til San Fransisco.

Oakland. San Fransisco-bugten er et indhav, der er forbundet med Stillehavet ved et smalt stræde, The Golden Gate. Vi ligger nu i Oakland, der ligger på bugtens østside, hvorfra man kan se San Fransisco ovre på den anden side. Oakland er også en større by, men der, hvor vi ligger, er der intet spændende eller bymæssigt. Her skal vi losse krommalmen fra Masinloc. Ved en af mine første sonderinger stødte jeg på en grammofonpladeshop, hvor de havde et par vidunderlige Turk Murphy-plader.

Murphy har ellers hjemme her, men han er på tourné med sit orkester i midtvesten for tiden. Derimod spiller en af hans kolleger, Bob Scobey, med *sit* orkester på en lille damper, der fungerer som restaurant, ikke ret langt herfra. Men det bedste er nok, at der går en S-bane lige herfra og over til San Fransisco, idet der er en broforbindelse tværs over bugten. Den passerer midtvejs den lille ø Yerba Buena, der har givet navn til Lu Watters' berømte orkester fra 40'erne, og hvor både Murphy og Scobey var med.

Jeg måtte naturligvis over og se på Frisco; at køre med banen derover var ganske uproblematisk, og endestationen ligger tæt ved hovedgaden Market Street. Byen er meget mere malerisk og smuk end Los Angeles og mere overskuelig, fordi den er betydelig mindre. Luften er altid frisk, da byen har hav på de tre sider. Vi er så langt henne på året, at den første julepynt er ved at dukke op i forretningerne, og man må undertrykke sin uro ved tanken om ikke at skulle fejre jul hjemme. I en af sidegaderne, Powell Str., kører en kabelsporvogn fra gamle dage. Byen ligger på et meget kuperet terræn, hvor almindelige sporvogne ikke kan klare sig, og derfor har man

Snesejler 2

opfundet denne. I en smal revne mellem skinnerne kører et stålkabel, som vognene hager sig fast til med en spændklo. De kører ikke hurtigere, end at man kan stige af og på i farten. I hver ende af strækningen frigør de sig fra kablet og skubbes hen på en lille drejeskive og vendes. Det foregår ved håndkraft, og alle passagerer og enkelte forbipasserende giver et nap med.

Instinktmæssigt fjerner søfolk sig nødig længere væk fra skibet, end at de stadig kan se skorstenen, og derfor danner der sig ofte et værtshusmiljø i nærheden af kajerne. At jeg, og med mig flere af de øvrige maskinassistenter, ligefrem tog på togrejse, når vi var i land, var vel temmelig grænseoverskridende, men min gode stedsans borgede for, at vi også kom sikkert hjem igen. Vi tog adskillige ture derover, også ved nattetid, og faldt gerne på tilbagevejen ind på en Snack-bar tæt ved stationen; her havde de en prægtig jukebox med de nyeste plader og tilmed et stort sortiment med Bob Scobey. Ved de enkelte båse var der en fjernbetjeningsanordning, så man derfra kunne udvælge sine melodier, i stedet for at skulle hen til selve jukeboxen.

Det kostede vist 10 cent at vælge en plade. Jeg har ladet mig fortælle, at Scobey's - aldrende - fanklub stadig holder til på dette sted. Jeg havde også held til at få hørt en af byens ældre jazzpianister, Burt Bales, der spillede i et lille sted ude ved Telegraph Hill, i byens nordøstlige hjørne. Der stritter kajer ud i vandet alle steder, og en af dem har nummer 23. Cafeen var følgelig opkaldt efter den. Han spillede et repertoire af Jelly Roll Morton- og ældre ragtimekompositioner, og jeg sad betaget og lyttede i flere timer. Bales hører også til kredsen omkring Lu Watters og Turk Murphy.

En aften besluttede jeg at tage mit fine tøj på og gå hen for at høre Bob Scobey. Jeg vidste på det tidspunkt godt, at det var ulovligt, da jeg kun var 20 år, og der ikke måtte udskænkes for unge under 21. På den anden side ville det være ubærligt at give op på forhånd. Jeg kom da også godt nok ind og overværede et helt sæt med deres pragtfulde musik. Af forsigtighedsgrunde drak jeg kun Coca Cola, men måske netop af den grund kom der midt i 2. sæt en tjener hen og ville se min legitimation. Jeg fremviste mit Shore-pass, og så havde vi jo skandalen. Jeg forsøgte at forsikre om, at jeg ikke havde til hensigt at indtage alkohol, men sagen var jo, at etablissementet ville få en kæmpebøde, hvis det blev opdaget, og så

Snesejler 2

måtte jeg jo gå. Men selv 1½ sæt syntes jeg, alt i alt, var et rimelig godt resultat. Hvo intet vover, intet vinder!

Vejret var stadig lunt om dagen, men der var ofte tåge og ret køligt om morgenen. Haverne bugnede også her med blomster. Vi fik nu friske forsyninger af mælk (i Tetra-Pak papemballage) og dertil også sandwichbrød, som vi kunne tage ude i pantry'et ved siden af vores messe. I det hele taget var det en behagelighed at være i civiliserede omgivelser igen.

Efter nogle dage i Oakland forlagde vi over til San Fransisco-siden, lidt syd for byen i et trist industrikvarter ved Pier 84. Der var nogle km ind til byen, ad Third Street, og hvorpå der gik en bus, men af sparehensyn *gik* jeg derind og reservede mine penge til hjemturene; dels er det sundt at få motion, hvad der ikke er meget mulighed for ombord, og dels bliver benene vel stærkere, jo mere de bliver brugt. I den ene side af vejen var der et endeløst rangerterræn med godsvogne, især fra Santa Fe-selskabet. Og så fortsatte jeg mine turistture rundt i byen. En aften ved skumringstid var jeg oppe ved Coit Tower, og fra pladsen omkring det er der en fantastisk udsigt langt op nordpå i bugten. Det syn husker jeg den dag i dag.

Men alt får en ende, og det blev tid til at komme videre. Nu skulle vi en længere tur nordpå, til Ketchikan i Alaska, et sted, jeg aldrig havde hørt om. Vi kunne normalt tilbagelægge omkring 650 km pr. døgn (ved en fart på 15 knob), og turen ville vare omkring 3½ døgn. Så kunne jeg hvile mine ben så længe,

Op og ned langs kysten.

Med sorg måtte jeg forlade San Fransisco, og 3½ døgn i søen bragte os op til Prince Rupert Sound, hvor Alaska begynder. Natten til den 7. var det et Herrens vejr. Lidt før midnat kom der pludselig 4 gevaldige dønninger, og før rorgængerer var vågnet op, drejede skibet brat 34 grader ud af kurs. På grund af centrifugalkraften og de heftige bevægelser begyndte alt løst gods at fare rundt på dørken.

Jeg sprang ind i værkstedet og fik hold på store metalrør og metalblokke, der tumlede rundt, og 2. Mester, der stod ovre i styrbordside og pumpede

Snesejler 2

olie, så sig angrebet af 4 cylinderforinger til hjælpemotorerne. Han undgik dem i første omgang, og det lykkedes ham tilmed at fange en mellem benene, og to andre under hver sin arm og sparke den sidste til hjørne; den var ellers lige på vej til at kvæste en af dynamoerne.

Samtidig regnede det ned med maling, vand og malerbøtter oppe fra toppen af maskincasingen – fra 6. sals højde! - hvor fyrbøderne var i gang med at male loftet.

Det her job er sandelig ikke for svage sjæle. Da jeg kom tilbage til mit kammer, var alt kaos. En pakke med plader, jeg havde købt i Los Angeles, var ikke blevet surret ordentlig fast, så der brækkede en King Oliver- og en Armstrongplade. Ja, sådan kan det gå. Andre steder faldt radioer, skrivemaskiner og regnemaskiner på dørken, og i kabys og pantryer plejede det også at gå livligt til.

Vejret var dårligt, men det stormede ikke. Dønninger efter en større storm er der hele tiden, og når der stod 4 tunge foringer løst nede på dørken, var det i tillid til, at søen ville være rolig, til vi kom til Ketchikan.

Hverken en ”forkert sø” eller bovbølgen efter et andet, stort skib indeholder energi nok til at skubbe et helt skib til side. Disse 4 voldsomme bølger kom altså ud af den blå luft, og den eneste forklaring, jeg kan komme på er, at det har været nogle Tsunami-bølger.

Vestkysten er et jordskælvsområde, og inde i Washington findes USAs farligste vulkan, Mount St. Helen. Det var meget heldigt, at vi trods alt kun ramte dem i en forholdsvis spids vinkel.

Vi ankom ud på mandag 7/11, men vejret var elendigt, med tåge og slud- og snebyger, så vi kom først til kaj næste dag. Havnearbejderne var iklædt store regnslag og sydveste og lignede fiskerne fra et skagensmaleri af Krøyer. Vi ligger ved en stor papirmassefabrik, Ketchikan Pulp Co. og skal laste avispapir til Liverpool og Rotterdam. Selv om Ketchikan ligger på højde med Vordingborg, er klimaet meget mere vinterligt her. Der er et par minusgrader om dagen og ned til minus 10 om natten. Nede i maskinen kniber det for første gang på denne tur med at holde varmen. Da vejret

Snesejler 2

bedredes, gik jeg en lang tur i land. Ud over papirfabrikken er der intet andet, idet Ketchikan City ligger hele 6 miles fra havnen. Men der var meget skov, og jeg nød at gå i en nåleskov igen og være helt alene.

Vi lever jo tæt op ad hinanden ombord, næsten som på en kaserne, og det kan gå lidt på nerverne ikke at have særlig meget privatliv. Ved måltiderne kommer Herman og Helmo tit op at skændes om, hvem der tager for meget af maden – og det selv om der i reglen er mad til 2-3 dage. Den sindige sjællænder, Jørgen Pedersen, rejser sig sommetider og går, men jeg bliver og har mit hyr med at få madro. Apropos, så er min mave næsten kureret.

Selv om jeg elsker sol og varmt Middelhavsklima, er jeg alligevel bygget til det høje Nords kulde. At komme til et decideret vinterklima havde jeg jo slet ikke forudset hjemmefra og derfor heller ikke taget tøj med til, så det kneb med at holde varmen med det lidt, jeg havde. Det afholdt imidlertid ikke Herman og mig i at tage på ekskursion ind til Ketchikan; vi måtte blaffe derind, men det gik meget glat; folk er meget flinke i den retning. Der bor rigtige vaskeægte indianere heromkring; vi så ikke nogle af de voksne, men derimod nogle af de unge piger på gaden og kaffebar'erne. Byen er julepyntet og med lysdekorationer; det ser flot ud her i vintermørket. Men ih, hvor jeg frøs – det er fuldstændig som i januar eller februar hjemme, men af min liste ser jeg, at om en måned er vi ved Panamakanalen, med palmer, fugle, blomster og drønende varme! Vi sejler, så snart vi har tømt hele papirfabrikkens lager af papirtromler.

11/11. På turen sydover følger vi kysten til Canada og staten Washington. Da solen var ved at gå ned kunne man godt føle sig hensat til Grønland; der manglede kun isbjergene og drivisen. På kysten er der skovklædte bjerge og længere inde i landet endnu højere bjerge med sne på toppene.

Nede i maskinen registrerer et tælleværk hovedmotorens omdrejninger; det er tæt ved at passere 10.000.000 omdrejninger og gå på nul igen. Det er svært at forholde sig til et så stort tal, men hvad der er vigtigere: fra nu af bringer hver eneste omdrejning os nærmere til Danmark.

12/11. I skærgården ved Vancouver. Samme bjergformationer, med sne på de fjernest og højst liggende. Nu ved jeg, hvor jeg har set dem før: de ligner

Snesejler 2

billedet fra Himalaya hjemme på chatollet. Vi er inde tidlig søndag morgen d. 13., og søvagten fortsætter så til 12.30, hvorefter jeg har fri resten af dagen og frem til mandag kl. 6.00; jeg skal mødes med en dansker, der er en ven af min mors kusine Else i Holbæk. Min mor fylder 50 om små 3 uger.

De nærmere omstændigheder omkring mødet med Aage, som danskeren hed, husker jeg ikke, men jeg mener, han hentede mig ved skibet og kørte mig rundt i Vancouver nogle timer – en glimrende tur, som det må blive, når det er en stedkendt. Vi var inde på en lille pub, der var delt i to afdelinger, en alene for mænd, og en, hvor der både kom mænd og kvinder. Oprigtigt talt ved jeg ikke, om aldersgrænsen for unge i Canada er 18 eller 21 år. Vejret var fint, sol og vinterligt, ganske let frost. På grund af min lette påklædning var min lyst til at udforske noget begrænset, så at opleve byen inde fra en lun bil var et ekstra plus. Afgang Tirsdag 15/11.

Et døgn senere ankom vi – onsdag eftermiddag - til Columbia River og sejlede op til en lille lokalitet, Longview i Staten Washington. Igen en papirfabrik, der lå helt for sig selv, og hvor vi skulle laste yderligere 200 tons avispapir. Når jeg tænker på, hvor tungt lastet vi var på udturen, er det jo småting, vi sejler store omveje for at få fat i her. Jeg var kun et lille smut i land og tilbragte det meste af tiden på en hyggelig lille (lun) bar, fyldt med lokale i skovmandsjakker. Over baren kørte et fjernsyn, og herude på landet spørger man ikke om kundernes alder. Der er tre større ølmærker: Miller, Budweiser og Pabst's Blue Ribbon, og de er alle udmærkede. Ved midnat lettede vi igen.

3 timer højere oppe ad floden havde vi passeret en *amerikansk* Vancouver, krydset grænsen til Oregon og ankom til Portland, hvor vi skulle laste store træstammer, som dækslast. Igen en ny by at skulle overskue; vejret var igen elendigt: 15 cm sne, der var ved at smelte og dertil regnvejr. Efter en nat med lysvagt til 6 om morgenen, sov jeg 2½ time og gik i land. Portland er en stor by, men det var igen et af de tilfælde, hvor det mislykkedes at finde frem til noget af det spændende. Jeg var endda løbet tør for brevpapir, så jeg havde god brug for nogle indkøbsgader. Jeg fo'r vild i et trøstesløst fabrikskvarter (og de er endnu hæsligere her end hjemme), men med mit

Snesejler 2

specielle instinkt fandt jeg sporet igen og fandt hjem til skibet til middagstid.

Resten af dagen brugte jeg på at få varmen og få indhentet søvnunderskuddet.

Kl.18. lettede vi og stod ned ad floden. Nu er det forhåbentlig slut med kulden.

Der var kun en enkelt dagsrejse ned til næste station på vejen, ligeledes i Oregon. Igen op ad en flod – ikke særlig langt denne gang – til to småbyer, Coos Bay og North Bend. Det er idylliske småbyer, der har lejret sig på begge siden af floden, Og ganske rigtig er vi rykket baglæns i årstiderne; her står træerne pynteligt med gule og røde blade på inde på gaderne langs floden, og det er mildt og dejligt efterårsvejr. Flodbredden er hist og her forvandlet til en anløbskaj, og ved en af disse ligger vi.

Der skal mere tømmer ombord, til Antwerpen, siges det, og det er sikkert småting som på alle de øvrige steder. Men noget nyt er der: Vi er ved at få passagerer ombord igen, hovedsagelig til Skt. Thomas, der jo siden 1917 har været amerikansk. Nogle få vover pelsen og skal med over Atlanten ved vintertid!

Jeg var i land for at købe nogle småting, og da jeg kom tilbage, lå skibet allerede ude på floden, med en slæbedamper foran. Den skulle bare flyttes lidt længere op af floden, og jeg vidste, der ikke var længere derhen, end at jeg kunne spadsere inde på bredden og følge med i den 3/4 time, det tog. Når man ikke sejlede for egen maskine, skyldtes det, at det var mere besværligt at afbryde de igangværende arbejder i maskinrummet for de få kilometers skyld end at hyre en slæbebåd.

De vidste ombord, at jeg var helt klar over forlægningen, så der var ingen sure miner over, at jeg manglede. Når der er fastsat et afgangstidspunkt, bliver det skrevet på en tavle, der hænger øverst på landgangen, og det mærker man sig lige, når man passerer. Normalt udsættes afgangen indtil flere gange, inden man endelig letter, men det er naturligvis ikke noget, man kan regne med.

Snesejler 2

Det er også meget sporadisk, hvad jeg ellers har om Coos Bay, da jeg som sagt manglede brevpapir til at skrive om det! Men North Bend er et rigmandsområde, hvis indbyggere holder af at fiske og gå på jagt. Ser man på et landkort, støder man i omegnen på bynavne som Charleston, London, Azalea, Steamboat og Ophir (en gammeltestamentlig sagnby). Onsdag d. 23/11 var vi ved at være færdige; afgangen var sat til næste morgen kl. 6.00 og målet: San Fransisco – jubiiii!

Mens vi nu er i søen igen, kan vi fordrive tiden med en pudsig historie. Hvor den udspillede sig, har jeg ingen erindring om, og heller ingen nedskrevne *clues*; den har alene overlevet i min erindring i alle disse år.

En nat ovre på USAs vestkyst var der sket det, at smøreolien til hjælpemotorerne, som man tappede fra en hane, løb meget langsomt ud i kanden, hvad grunden så end kan have været. Jeg havde lysvagt og var alene nede i maskinrummet og havde lagt an til at skulle smøre motorerne, men da det gik så langsomt, beregnede jeg, at man lige kunne nå en kop kaffe oppe i matrosmessen i den tid, det ville tage for kanden at blive fuld. Jeg faldt imidlertid i snak med nogle af folkene og blev distraheret af flere andre forhold, så der gik rigtig lang tid, før jeg kom i tanker om oliekannden. Da jeg kom ned i maskinen, mødte der mig et syn: Kanden var selvfølgelig for længst løbet over, og olien var desuden løbet ud over den messingbakke, kanderne stod i, og silede nu ned på dørken. Hele den side af maskinrummet, hvor hjælpemotorerne og centrifugerne stod, var dækket af et tykt lag smøreolie!

At klare det op, forekom som et næsten umuligt arbejde, og tiden var også begrænset, inden morgenholdet ville dukke op, men det tog mig ikke lang tid at beslutte, at forsøget *måtte* gøres.

Der blev ilsomt hentet en stor dyngte brugt twist og en pøs dieselolie, og så gik jeg ellers i gang fra en ende af. Det foregik på strømpefødder, for makinskoene ville tage skade af at soppe rundt i al den olie. Aldrig har jeg haft så meget fart på, men da klokken var 6, stod jeg helt cool henne ved pulten og tog imod, og alt var i skønneste orden. Ingen bemærkede, at jeg havde bare fødder i skoene; selv strømperne overlevede episoden.

Snesejler 2

Nutidens unge mangler lidt af denne evne til at bide tænderne sammen og *do what has to be done*. Jeg lærte det *the hard way*, men det var en nyttig erfaring.

En af mine venner havde et *Bon Mot*: Det gør ikke noget, man er dum, bare man ikke er rådvild, og det kan der jo være noget om.

Fra Coos Bay sejlede vi sydpå og tilbage til San Fransisco-bugten, denne gang lagde vi ind i en lokalitet, Alameda, et godt stykke syd for Oakland. Der viste sig dog heldigvis at være en direkte busforbindelse over broen helt over til Frisco. Her lå vi nogle dage og tog svesker og frugtkonserver ombord, og efter en lysvagt lørdag/søndag sov jeg til frokost, spiste og blev derefter kørt over til Frisco af nogle unge nordmænd fra Sømandskirken, der var ude med en invitation til at komme om aftenen. Sad i kirkens læseværelse og hørte mine gode plader, som jeg derefter lod blive tilbage, mens jeg tog på bytur resten af eftermiddagen og travede bl. a. rundt i Chinatown – ganske ejendommeligt atter at gå i et lille stykke Hong Kong så tæt ved strålende amerikanske strøggader.

Gik for sidste gang op og ned ad Market Street og var i en biograf, hvor de viste ikke mindre end 20 tegnefilm. Det var oven i købet tilladt at ryge i den bageste, med en glasvæg afskærmet, afdeling af salen. Manner, hvor jeg morede mig. Ved 20-tiden var jeg igen nede i Pier 23 Café, hvor Burt Bales spillede, Ragtimepianisten, You know. Jeg spiste nogle sandwich og drak en masse kaffe, for jeg var fuldstændig udkørt. Kl. 22 gik jeg lige over gaden til Tin Angel Café, hvor Wally Rose's New Orleans Band spillede. Der var imidlertid pause, så jeg besteg Telegraph Hill og kom via Montgomery Street og Union Street, der sine steder hælder 30 – 35 grader, plus bus linie 30, tilbage til kirken. Jeg var ene dansker blandt de 12-13 fastboende nordmænd. Jeg underholdt dem med lidt pianospil. De var nu rørende, tænk, de havde købt danske kager hos en dansk bager ovre i Oakland og hentet film, og så kom der slet ingen! Jeg tænkte lidt på en parallel scene i *Guldfeber*, hvor Chaplin bliver brændt af af to unge piger. Ved 23-tiden spurgte en af nordmændene, om han skulle køre mig ned til Alameda-bussen, der var én mere, der skulle den vej. Jeg sagde tak, men da vi kørte ned langs havnen og passerede Tin Angel, lød der vilde klarinettoner derindefra. "Jeg vil alligevel hellere af her" sagde jeg. Det

Snesejler 2

kom jeg så, og mig indenfor. Der var jazz, så det baskede. Efter et par numre meddelte Wally Rose, at der nu var pause (igen), og da jeg af erfaring ved, at der tager mindst 20 minutter, før de letter enden og spiller igen, kravlede jeg atter op ad de 400 trin til Montgomery Street. Trappen går mellem en række smukke privathaver med buskadser af meterhøje Pelargonier, der endnu blomstrede, samt Roser, Rhododendron og Chrysanthemer, ligeledes i blomst. Fuldmåne var det også, og jeg stod lidt og nød udsigten over Bugten og broerne. Det var en ganske enestående smuk aften, helt stille og lunt. I bussen hjem fulgtes jeg med 3. styrmand, der havde været ude hos sin onkel. Først kl. 1.30 kom jeg til køjs. Sov til kl. 10 næste dag.

Efter Alameda sejlede vi op i den nordlige ende af San Fransisco-bugten og gennem et arkipelag af småøer og smalle sundede op ad endnu en flod; denne gang ind til byen Stockton. Floden er godt 100 m bred og omgivet af diger, og bag dem er der landbrug, gårde og små skove. På floden en hel del små både med lystfiskere. Det er noget uvant at se reklameskilte for Pepsi Cola og andet ude i vandet. Stockton er en nydelig mellemstor provinsby; her var hovedgaden julepyntet med de første juletræer, vi har set. Vi skal have Vindruer, Grapefruits, Rosiner og andet godt ombord; man må håbe det kan holde sig. Jeg benyttede tiden til en klapjagt på kakerlakkerne, der var blevet for mange og for frække. De gemmer sig inde i radioen, kontakterne og alle mørke steder og var også begyndt at komme op i køjen; der siger jeg altså stop. Lægger man en flaske med en sjat Vermouth på gulvet, vil de *slås* om at komme ind og drukne. Som før sagt kniber det øjensynlig med at finde attraktive laster, så vi ligger stille og venter på et eller andet. Omsider blev afgangens sat til onsdag morgen d. 30/11.

Målet viste sig denne gang atter at være Oakland, hvor der ventede 700 tons korn, der skulle øverst i 5-lasten. Det bliver hældt direkte ombord gennem et langt rør, så det tager sikkert kun relativt få timer. Og hvis alt går vel, hedder næste stop Los Angeles. Trist igen at se San Fransisco forsvinde agterude, mens vi stod ud gennem Golden Gate, men nu trak den gamle verden stadig stærkere.

Hjemad.

Snesejler 2

Godt et døgn senere anløb vi igen Long Beach, en af Los Angeles' 3 havnebyer. Mine forældre havde bedt mig besøge nogle bekendte, men selv om jeg havde den bedste hensigt, lod det sig ikke gøre. Los Angeles er på størrelse med Sjælland, og da jeg skulle ind og se på byen, tog jeg fra Long Beach med et S-tog og kørte i 70 minutter gennem villakvarterer, forstæder og fabrikskvarterer for at komme til Los Angeles City. Det kostede 72 cent hver vej (ca. 5 kr.). I hjemlig målestok svarer det til at skulle fra Frihavnen og ind til Tølløse, og f. eks. Hollywood ville ligge ude ved Sejrøbugten.

En sådan by er ikke egnet til *bare lige* at styrte rundt i - og jeg var desuden ved at være læns for Dollars.

San Diego, 9 timers sejlads syd for L.A., var meget pæn og vrimlede med marinesoldater, da den er en vigtig flådebase. Der var også mange blomstrende buske i gadebilledet. Vi lå der kun i 16 timer og tog noget bomuld ombord. Vejret var højsommerligt.

9/12. Så er vi atter i søen igen, og Stillehavet viser sig fra sin allersmukkeste side. Der er næsten ingen vind, ingen sø og ingen skyer, kun himmel og hav. Solen bager og går ned i et pragtfuldt farveorgie ved 18-tiden, som overalt i troperne. Bagefter stråler Venus i nogle timer og trækker en lysstribe på vandet hen til horisonten. Det hele minder meget om turen i sin tid gennem Middelhavet, blot med den forskel, at det nu er vinterstjernebillederne, der er fremme. Vi har set morild i vandet for første gang i lange tider.

Jeg går på frivagten kun iført korte bukser og sandaler, og må nok have viften inde på kammeret i gang igen. Tog solbad ude på Storlugen og er allerede godt brunet igen. Nede i maskinen er den store blæser, der forsyner bagbords side med luft, brudt sammen og kommer muligvis ikke til at køre mere på denne tur. Blæseren køler ikke kun, men har fortrinsvis til opgave at forsyne motoren med luft. Det kan styrbords blæser ikke klare alene, så der er undertryk i maskinrummet, og i stedet for 34 er der nu 40 grader varmt dernede. Der er ikke andet at gøre end at bide tænderne sammen og tænke på, hvor godt vi har det!

Snesejler 2

Søndag 11/12 – 3. søndag i Advent! Gråvej, rolig sø (28 gr.); i maskinen 37 gr. Pyh, den er lun i dag. Har atter set delfiner og flyvefisk, og på formiddagsvagten er der set havskildpadder og en kæmpehaj. I går aftes var der livlig torden og lynild inde over land, og efter midnat var jeg til en sammenkomst inde hos Jørgen Pedersen, hvor vi drak flyversjus og Pebermyntelikør. De andre havde drukket hele aftenen, mens jeg var på vagt, og var temmelig medtagne, så jeg kunne i nogenlunde ro og mag koncentrere mig om at nyde et 3 kvarters radioprogram fra San Fransisco med Lu Watters' Yerba Buena Jassband, et af mine yndlingsorkestre. Kom til køjs omkring halv 3, nogenlunde ædru.

I aftes tog vi en tysk station på radioen. Det kan skyldes, at der nu, i en lige linje mellem os og senderen, stort set kun er saltvand, og at den tynde "strimmel" Mellemerika øjensynlig ikke dæmper radiobølgerne særlig meget. Over hele Atlanterhavet var der dyb nat, hvilket også letter udbredelsen.

Turen gennem Panamakanalen vil tage ca. 10 timer, og på Curacao ligger vi kun 8 timer for at tage olie. Skt. Thomas anløber vi bare for at vise flaget og sætte passagerer af, så det skal såmænd nok passe, at det bliver lige, mens jeg er i maskinen. Nogle julebreve burde der vel nok komme et af stederne. Omvendt siger telegrafisten, at der bliver mulighed for at *sende* breve fra Curacao, så jeg må i gang med julekortene.

13/12. Solskin, søen rolig, 26½ gr. i maskinen 36 gr., Vi har set Havsvaler og Søpapegøjer. Man har på en eller anden måde fået bagbords blæser i gang igen, godt klaret! Når først vi har fri, er livet heller ikke værst; vi får jo god, solid og nærende kost, og her er nogle typiske eksempler på kokkens formåen: 9/12 Sagosuppe og stegt lever, 10/12 rabarbersuppe og kogt laks samt vandmelon, 11/12 hønsekødsuppe, flæskesteg og is, 12/12 kærnemælkskoldskål og kød i tomatsauce med kartoffelmos, og i dag ærtesuppe og medisterpølse. Og p. g. a. tirsdagen kager til eftermiddagskaffen. Kl. 14: 42 timer, til vi ankrer op ved Kanalen. Vi skulle gerne nå en konvoj, der afgår ved 11 tiden; gi' den gas, Kaptajn!

14/12. Vi må være syd for Costa Rica eller måske tæt ved Panama. Gråvej, regnbyger, 36 gr. I maskinen. Vi får post i morgen aften, i Cristobal ovre på

Snesejler 2

Atlanterhavssiden. I dag stod menu'en på rabarbersuppe, stegte hjerter og budding! Hørte BBC på kortbølge.

15/12. Vi ankom til kanalen op ad formiddagen og var ude i det Caribiske hav sent samme dag efter mørkefald. Der er ikke nogen særlig bebyggelse på Stillehavssiden; nærmeste større by er Balboa. Ved udsejlingen til det Caribiske Hav ligger byerne Cristobal og Colon, hvilket er Columbus på spansk.

Panamakanalen går nærmest nord/syd; den har to parallelle sæt sluser, for tovejs trafik. Mens vi var på vej op, kom en Mærsk-båd den modsatte vej ovre i den anden sluse; det var længe siden, vi sidst havde set et andet skib med dansk flag agter, så jeg blev helt bevæget ved synet. Gennem et større antal sluser bliver skibene løftet op, først i en længere kunstig kanal, og siden i en stor bjergsø, der fylder det meste af Panamatangen. I søens anden ende lirkes skibene så ned igen til havniveau.

I sluserne bliver skibene manøvreret af små elektriske lokomotiver inde på land (både til at hive og bremse); det er formentlig mere sikkert end at forlade sig på én skibsmotor. USA ejer selve kanalzonen og i realiteten også resten af Republikken Panama. Ved at have råderet over kanalen kan USA nøjes med 1½ flåde til samtidig at kunne føre krig på verdenshavene på hver side af landet!

Alle USA's store krigsskibe er følgelig bygget til at kunne passere kanalen, og det er de allerfleste af vore dages krydstogtskibe også. Kielerkanalen gennem Nordtyskland tjente før i tiden delvis samme formål. Jeg havde adskillige fritimer til at studere hele teknikken og omgivelserne og var lige, for den gode ordens skyld, oppe og spadserede lidt på kajkanten, der hørte til den sydlige halvkugle. Der var, som bebudet, post hjemmefra. På aftenvagten var vi oppe i fart igen, på vej til den ene af de to små hollandske besiddelser ved Venezuelas nordkyst, Curacao (den anden hedder Aruba).

18/12. Ankom kl. 3 om natten til en lille oliehavn et stykke fra byen Willemstadt på Curacao. Der blev straks hevet slanger ombord og fyldt olie i de tomme tanke; vi havde kun 70 tons tilbage. Vi fik så 500 tons oveni, og

Snesejler 2

det er et temmelig støjende arbejde. Jeg havde bedt messedrengene om at purre mig kl. 5, hvor jeg så lige ville i land og tage bestik af øen. Der var varmt som på en højsommormorgen, fuglene kvidrede og der var tropisk vegetation, blomster og meget smuk natur, mens jeg travede af sted på en øde landevej. Uden shore-pass. Jeg fandt en lokal pengeseddel ude i rabatten; den er stadig blandt mine souvenirs, men dens værdi har jeg til dato ingen begreb om. Så fik jeg også oplevet at drage rigere fra en plads, end da jeg kom til den! Til sidst nåede jeg til et negerkvarter, som godt kunne være en forstad til Willemstadt, øens hovedby. Som hjemme i Holland er der pillent og rent alle vegne.

Vi er så langt sydpå, som vi vil komme, så jeg har kigget efter Sydkorset på himmelen. Vi er dog stadig nord for Ækvator, så det er måske slet ikke muligt at se det. Man burde spørge 3. styrmand. Op ad formiddagen kastede vi los igen og satte kurs *nordpå* mod Vestindien. Nu går det omsider den helt rigtige vej.

Ma 19/12. Jeg er smukt brun igen og forsømmer ingen lejlighed til at nyde det stærke solskin, når mulighed gives. I morgen har jeg besluttet at ville bade, når vi er på Skt. Thomas. Det er jo den rene svir, dette her. Vi skulle være fremme ca. 16.30 og kommer næppe af sted før næste dag. Farvandet her omkring er for vanskeligt at manøvrere i ved nattetid. Og så står vi ud i det barske. Vi er ikke uvidende om, hvor hårdt vejret har været i Biscayen og Nordatlanten, men alle ombord håber, at vejrguderne endnu en gang vil stå os bi, så vi med lidt held, og de 6450 små hypheste i maskinen, skulle kunne være i Dublin nytårsaften. Så er der nogen, der er trætte, men vi skal da nok finde ud af at drikke det nye års skål. A Snaps a Day keeps the Doctor away.

kl. 16. Land i sigte om styrbord, men uvist hvad. Der er ganske mange øer på disse kanter.

På nær en hel fridag i San Fransisco 26/11 og en halv 5/12 i Los Angeles, har jeg arbejdet konstant 8 timer hver dag siden søndag 20/11 i Coos Bay, og når vi kommer til Dublin (og forhåbentlig har fri om søndagen d.1/1), har jeg sikkert fået en rigtig dårlig vane med at arbejde så meget, og så må

Snesejler 2

jeg se at få afviklet mit tilgodehavende fridage i Europa. Men fint nok, lige nu er det jo den rene ferierejse.

Ordningen er sådan, at vi er på vagt hver dag i søen, og arbejder om dagen i maskinen på hverdage, når vi er ved land. Søndage ved land har man fri, på nær de, der passer lysvagten i maskinen (og tjener overarbejdspenge). Aage er på 4-8 vagten med 4. Mester, og Helmo på 12-4 vagt med 3. Mester. Herman og Jørgen P er på dagholdet. Afspadsering af optjente fridage er særdeles vanskelig at opnå. Den gamle maskinchef, *Tante Hoam*, får ferieafløser i Dublin, og de sidste passagerer flyver hjem derfra. Det betyder, at jeg så kan få lov til at gå op i passagerernes rygesalon og spille mine plader på radiogrammofonen deroppe. Jeg savner meget at kunne høre jazzmusik i de vante mængder.

20/12 Ank. Skt. Thomas. Jeg *fik* badet i et lunkent Atlanterhav – usigelig lækkert. Kom også ind til Charlotte Amalie. Der er stadig nogle gamle hovedstrøg med lave bygninger, der kan minde om en gammel dansk provinsby; visse danske gadeskilte er endda bevaret, såsom *Vimmelskaftsstræde*. Nede på kajen har en salgsmand etableret sig med nogle kasser Riise's Bay Rhum og har rivende afsætning. En flaske koster den sympatiske pris af én \$. Udover breve var der et par (jule?)pakker hjemmefra. Næste morgen dampede vi af.

Vejret var til at begynde med fint, men efterhånden som vi kom længere nordpå, blev søen mere urolig. Der var kæmpedønninger efter stærke stormvejr; de overhalede skibet langsomt skråt bagfra om bagbord. De var på ingen måde skræmmende, bortset fra størrelsen. forestil jer bølgetoppe i 4. etages højde ved Rådhuset og Utrechts bygning i den modsatte ende, og så en bølgedal midt på Rådhuspladsen. Bølgetoppene skrider i slow motion ind under kølen og løfter skibet op, og et kort øjeblik har man vid udsyn over havet. Derefter synker det så ned i den næste bølgedal, og man *ser vand op ad bakke* til alle sider! Man skal have set det med egne øjne for at tro det.

Juleaften var der en hel del søgang, og kl. 16.30 blev hele besætningen samlet (på nær vagterne) oppe i passagerafdelingen, hvor Kaptajnen ønskede alle en glædelig Jul. Der blev skænket et par glas Punch, og

Snesejler 2

Gnisten delte telegrammer ud (julehilsner hjemmefra). Der var endda et lille juletræ, som var taget ombord i Vancouver, og vi sang tvende sange.

Julemiddagen bestod af Risengrød, Andesteg og Lagkage; det havde været planen at servere is, men den havde ikke nået at fryse tilstrækkelig. Til fælles fortæring for d'herrer assistenter i juledagene var der udleveret 5 flasker rødvin, nødder og frugter, 1 fl. portvin, 1 fl. whisky og 1 fl. likør. Jeg nåede lige kaffen og småkagerne, inden jeg kl. 20 skulle ned i "kælderen". Da jeg kom op ved midnat, gik jeg på jagt efter et par levninger, men alt var blæst. På et bord i passagerafdelingen stødte jeg dog på et kalkunskrog med lidt godbidder på (*det var første gang, jeg smagte kalkun*).

Julepakkerne indeholdt en varm, grøn Cardigan - beretningerne fra Ketchikan er blevet bemærket! - som kommer særdeles tilpas. Desuden en bog, *Lille Doktor til søs* (der senere blev filmatiseret), hvor uendelig meget er velkendt, samt et broderi med motiver i relation til M/S Pasadena, som min mor havde lavet. Det er siden blevet indrammet og findes stadig hos os. Min søster havde fremskaffet et antal numre af et lille blad, Jazzy Parade, som blev læst meget omhyggeligt.

De efterfølgende juledage kunne de, der ikke gik vagter, slappe af, og der bredte sig en kraftig duft af Rom; det var alle de flasker, der var blevet indkøbt på kajen i Charlotte Amalie, som nu blev tømt. Der var adskillige solide branderter, og Bådsmændene og Tømreren, der delte en lille tomands-messe, forlod ikke denne, før den sidste flaske var tømt.

På højde med de Kanariske Øer begyndte vi at kunne høre Kalundborg Langbølgesender igen om natten, og i godt vejr kiggede jeg efter Karlsvognen, men uden resultat. Som vi kom længere nordpå, afslørede Nordstjernen sig, men stadig ingen Karlsvogn. Ud fra Cassiopeias position kunne jeg dog regne ud, at på denne årstid står Karlsvognen lige nedenunder Nordstjernen (og dermed under horisonten), så det var forklaringen. Havde jeg kigget 6 timer senere, ville Karlsvognen være synlig ude til højre for Nordstjernen.

De sidste 3 dage inden vi nåede land, var vejret ganske forfærdeligt: vindstyrke 8 (10 er orkan), med kæmpebølger, der vaskede ind over

Snesejler 2

dækket; skibet rullede helt vildt. Men alle er fuldstændig søstærke og påvirkes overhovedet ikke af dette ragnarok. Og der er heller ikke den fjerneste frygt for, om skibet kan klare sig. Uanset hvad, flytter båden sig stædigt 28 km fremad i timen. Fra den sydlige indsejling til Irske Hav, St. George's Channel, faldt der ro over skibets bevægelser. Vi anløb Dublin d. 31/12 kl. 0.30 om natten, hvorefter jeg kunne hvile ud i en helt rolig køje igen. Der lå 6 breve og ventede på mig.

Maskinchefen skal som nævnt hjem, og afløseren er allerede kommet; han er også en værre original. Han var dårlig kommet ned ad lejderen, før han fór over 3. Mester, der stod og røg, og gav ham en mægtig skideballe (og forbød al rygning på det strengeste). Vi er allerede begyndt at trække stempler, og den nye Chief spurgte så 3. Mester, om han ville tage overarbejde. Svaret lød: "Nej, nu har vi sejlet en hel tur uden at kunne få overarbejde, og så kommer De her og spørger, om vi vil tage overarbejde *Nytårsaften*. Det kan De fanden rende mig lige tro, jeg ikke vil!" Det er 3. Mesters sidste rejse, så han vil blæse det hele et stykke. Ved midnat var der sporadisk fyrværkeri, og skibene i havnen truttede en hilsen til det nye år.

Men så her, 1. nytårsdag, har vi festet. Der ligger en svensk båd, "Kattegat", i nærheden, og vi har haft besøg af nogle af besætningen derfra. Men det er nogle sløje gæster, for de laver *troubles*, så snart de får noget at drikke. To mand blev slået ned og måtte bæres tilbage til "Kattegat". Vi har lavet Punch af rødvin og rom, og det går mægtig; til middag i dag fik vi aspargessuppe, Wienerschnitzel og jordbæris.

Dublin er møgkedelig; jeg var oppe og kigge på i går aftes, men det er trods alt rart at være i Europa igen. Jeg savner noget ordentlig pibetobak (amerikansk tobak er noget hø), og det plejer englænderne at have forstand på. Vi skal ligge her til torsdag/fredag.

I Liverpool kan vi risikere at ligge længe, for enten strejker havnearbejderne dér, eller også bestiller de ikke noget! Turen derover tager en halv dags tid.

Ved vejs ende.

Snesejler 2

Vi ankom til Liverpool fredag d. 6/1 kl. 2 om morgenen. Grundet tæt tåge kunne vi ikke sejle ind i havnen, men måtte ligge for anker, indtil vi kl. 19 om aftenen endelig kunne komme gennem slusen og ind i dokken. Det er en ganske hyggelig by, og jeg farter også meget rundt i min fritid.

Søndag var jeg nede i *West Coast Jazzklub* og hørte et fantastisk godt orkester, *The Merseysippi Jazzband*; det var en virkelig fin aften. Tirsdag var jeg selv i ilden i *Kinkajoo Jazzklub*, idet jeg sad ind hos *Ralph Watmough's Jazzband* og klarede mig fint. Jeg var nu også helt i topform den aften. På søndag kommer *Chris Barber* hertil, men da skulle jeg helst være i *Le Havre*. 3. styrmand mener, vi kommer af sted fredag middag, og så er der kun 3 små pladser tilbage. Her i Liverpool har vi losset bomuld, papir, tømmer, rosiner og Borax! Vejret er jævnt gråt, 4 - 5 graders varme, tåge og byger, og sommetider sne og nattefrost.

Jeg har på udsalg købt mig en solid *Harris Tweed* jakke, grå, formeldest 5 £; jeg regner med at have den til skolebrug resten af min studietid.

Den nye 1. mester er meget frisk; "Tante" havde lavet en liste over alle de ting, der skulle laves i maskinen, til han kom ombord igen i *Hamburg* på næste rejse, men den lagde "Lille Ras" til side og erklærede, at nu skulle vi bare se at få gjort maskinrummet rent og pænt, til vi kommer til *København*. Og så tilføjede han: "Jeg er da ikke bange for den gamle *Bussemand!*" (Hvam).

Til gengæld er jeg raget uklar med 2. Mester, som er ved at blive tosset i hovedet. Han er hele tiden på nakken af mig, og vi skændes, så det rasler. Men han er kun et ynkeligt skrog i mine øjne.

Le Havre. Vi ankom i weekend'en, i et trøstesløst vejr. Det første, man lægger mærke til, er en kolossal forskel på tidevandet, på det nærmeste en halv snes meter. Ved ebbe går man fra kajen og ned på dækket, og ved flod går man himmelhøjt op ad en stejl trappe til rælingen. Da flod og ebbe skifter to gange i døgnet, kan man altså opleve, at skibet svæver højt oppe, når man går i land, og ligger ganske lavt, når man kommer hjem igen.

Snesejler 2

Den del af byen, jeg nåede at se, var også deprimerende. Le Havre var en vigtig strategisk havn under invasionen i 1944 og blev stærkt beskadiget. Det var den stadigvæk.

En dag fik vi naboskab i havnen af den franske atlantehavsliner *Liberté*. Den havde overlevet krigen, og den havde noget Titanic-agtigt over sig, med 2 enorme skorstene, der røbede, at den var et kulfyret dampskib. Det var et kæmpeskib og vildt imponerende at se på. Så vidt jeg husker drog den af igen, inden vi selv var færdige. Længere nede ad kajen lå en mindre, amerikansk liner, *United States*, der var bygget efter krigen. Det var imidlertid hurtigere end alle de andre og var derfor indehaver af trofæet *Atlantehavets Blå Bånd*.

Rotterdam. Denne by blev også stærkt ødelagt under krigen, men var stort set genopbygget, dog med typisk 3 etagers huse. Vi lå et helt andet sted end på udturen, så mit indre landkort skulle revideres. Det tog dog ikke lang tid igen at blive fortrolig med tingene. Nu var det vintertid, men det var stadig en rar by, og jeg afspadserede en del fridage her. Selv om krigen var hård ved Holland, virkede det alligevel som om det var mere velstående end Danmark. Der var masser af spændende ting i butikkerne, og så var det tilmed (som i England) udsalgstid. Jeg aflagde besøg i min kære gramfonpladebutik fra i sommers for at supplere op, og fik mig desuden et par lækre, brune sko med rågummisåler.

Det talte hollandsk er noget nær umuligt at forstå, men det skrevne – på plakater og skilte – virker på grund af slægtskabet med plattysk – ret genkendeligt. Så nu kunne vi ikke være langt hjemmefra.

Hamburg. På turen fra Rotterdam stod himmel og hav i eet i den vildeste storm på hele turen. Men da Nordsøen er ret lavvandet, bliver bølgerne ikke så himmelhøje som ude på oceanerne. Det var slemt nok, men til gengæld hurtigt overstået.

Hamburgs havn er kæmpemæssig, men vi var dog heldige at komme til kaj i rimelig afstand fra Gate'n. Også her kunne man udnytte lokalkendskabet fra udturen.

Snesejler 2

Ligeledes udsalg i forretningerne og meget at se på. Jeg endte på en af turene igen nede ved Alsteren og mindedes den herlige sommeraften på udturen.

25/1. Den korteste vej hjem var gennem Kielerkanalen – eller Nordostsee-kanalen, som den rettelig hedder. Indsejlingen findes i Elb-mundingen, og kanalen er som Suezkanalen og floden op til Stockton med diger på siderne. Visse steder er det omgivende land så lavt, at skibene i kanalen syner vidt omkring. I nærheden af Kiel er jernbanen til Danmark ført på en højbro over kanalen. Det var blevet tid til at pakke kuffert!

26/1. Om morgenen, i dansk farvand, var det frost og stille vejr. Da det blev lyst, var vi ved Møns Klint og efterhånden nærmede vi os hovedstaden. Det var med en vis spænding, vi kiggede efter Pyrolyseværket på Amager, men det var stadig ikke kommet i gang, lod det til. Pyrolyseværket var et anlæg ude ved Prøvestenen, som Mærsk havde arbejdet forgæves på i flere år, og det var ved at blive en stående vittighed. Det kom aldrig til at fungere og blev til sidst pillet ned.

Men så viste det sig, at ved Orientkajen lå der et andet skib, som havde svært ved at blive færdig, og Pasadena måtte lægge bi og vente nogle timer. Først ud på eftermiddagen kunne vi omsider stage os vej gennem isflagerne i havnebassinet og lægge til.

Det havde været en lige så enerverende og kold ventetid for mine forældre og et par venner. De kom ombord til et jublende gensyn, selv om jeg stadig var i mit møgbeskidte assistent-tøj. Der var en hel del formaliteter, før jeg fik min afregning, pas og søfartsbog og kunne gå ned ad landgangen for sidste gang.

Kahytjomfruen havde anskaffet sig en ny radio i Rotterdam og havde foræret mig sin gamle (den havde vi fornøjelse af de næste 15 år). Jeg havde stadig en flaske Riise's Bay Rhum fra Skt.Thomas tilbage, men det lod sig ikke umiddelbart gøre at fortolde den i Frihavnens Toldvagt; man skulle dog ellers synes, det var en let opgave for en tolder. Så den måtte

Snesejler 2

efterlades, sammen med en hel del andre lignende effekter fra andre besætningsmedlemmer.

Jeg satte en improviseret navneseddel på min Rom. Næste dag, da jeg tog ud for at afhente den (og radioen), var mange af flaskerne allerede borte, men tolderne havde ikke taget det så nøje, om folk nu også hentede lige deres egne ting. Så min herlige Rom var snuppet af en anden, og af de få ting, der lå tilbage, var der en dødssyg flaske Rød Aalborg. Den måtte jeg så nøjes med, men jeg skrev mig erfaringen bag øret: forlang kvittering!

Turen skulle kun have varet godt 4 måneder, men endte på over 6. Jeg kunne kun få godkendt den som 2 måneders praktik, så det kom til at knibe med at få afviklet de resterende 9 måneder, jeg i alt skulle have. Selv om næsten alle ferier måtte tages i brug, fortrød jeg aldrig den enestående oplevelse, min jordomsejling havde været.

I sommeren 1957 var jeg tilmed på en anden, men kort sørejse med et af D.F.D.S.s skibe, *Oklahoma*, til USA's østkyst. Turen bragte mig bl.a. til Reykjavik, New York og New Orleans. Jeg havde mod på at aftjene min værnepligt i Søværnet, nu da jeg havde søfartsbog og maritim erfaring, men det blev Hæren. Vi endte dog med at blive gode venner og jeg var frivillig i Hærhjemmeværnet (HVK 6610) i hen ved 30 år under den kolde krig.

Jørgen Møller.

Go' Vind !



Willy Brorson

"De 3 prikker"



Min onkel som havde været sømand, havde 3 prikker tatoveret i huden mellem tommelfinger og pegefinger, så langt inde at det var usynligt når de 2 fingre blev holdt tæt sammen.

Intet tegn i hele tatoveringens historie har vist været genstand for så mange fortolkninger som netop dette.

I følge fransk kriminalistiske forfattere, betyder det: "mort aux vaches" (død over panserne) mens andre mener, at det er et minde om Nelsons 3 sejre ved Abukir, Trafalgar og København, eller at det skulle være en forenkling af et gammelt kristen symbol, nemlig 3 fisk i en trekant. Det kaldes også "bumsemærket" og "kvindehadermærket"

I nyere tid er det blevet fortalt, at man brugte det på det gamle Christianshavn for at kunne skelne mellem betalende og ikke betalende skolebørn.

I Sverige kaldes det "Luffarprickor" (vagabondprikker)

Det mest kendte er som "sømandsmærket", her har det fra gammel tid været symbol på:

"Tro, Håb og Kærlighed"