

MASKINMESTRENE FORENING

100 ÅR

Af

POUL BELL

Den 1. april 1973 fyldte Maskinmestrenes forening 100 år. Maskinchef Poul Bell, Korsør, fremdrager her nogle interessante og morsomme træk af foreningens historie og fortæller om skibsdampmaskinens udvikling fra de første hjulskibes tid og om de mennesker, der fik maskineriet til at gå rundt trods alle tekniske vanskeligheder.

Maskinmestrenes forening er en af de ældste funktionærforeninger her i landet, og med dens nære tilknytning til søfarten er der sikkert adskilligt af foreningens historie, der har interesse for årbogens læsere. Desværre tillader pladsen ikke at medtage en nøjere beskrivelse af selve det organisatoriske arbejde, som er meget omfattende, det være sig både indenfor søfartslovgivningen som indenfor det overenskomst-mæssige område. At der desuden findes et vidtgående samarbejde på nordisk plan må nævnes. Dette samarbejde er af ret gammel dato, idet det skriver sig fra dette århundredes begyndelse. På videre sigt har man i mange år haft et europæisk samarbejde med de øvrige søfartsorganisationer. Dette arbejde kom i faste rammer i 1920'erne.

Foreningens medlemstal er nu ca. 6400 medlemmer, hvoraf 3200 er søfarende. De øvrige medlemmer er beskæftiget på forskellige virksomheder i land, men om langt den største part af samtlige medlemmer gælder det, at de har faret til søs i en længere eller kortere periode.

Foreningens oprindelse skyldes, at man i D.F.D.S., datidens meget store rederi, brugte at sætte en indsamling i gang mellem maskin-

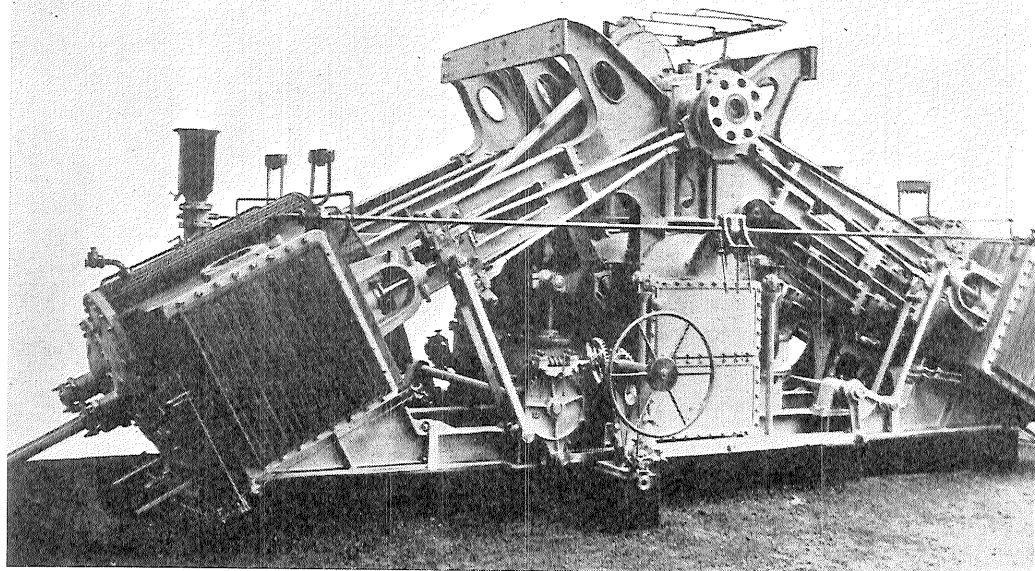
mestrene, når en kollega afgik ved døden. Enken fik så udbyttet af indsamlingen. Imidlertid var indsamlingslisterne ikke altid lige velkomne, og resultatet ofte derefter. Derfor opstod ideen om at få stiftet en enke- og pensionskasse, således at enken efter en maskinmester ville få en pension som velerhvervet ret, og ikke som før en gave eller almisse. De drivende kræfter bag projektet var maskinmester W. Rasmussen og maskinmester F. Alsing. I februar måned 1873 holdt man et stiftende møde i „Larsens lokaler“ i København, hvor 24 mestre straks meldte sig ind, og det besluttedes at Maskinmestrenes forening samt enke- & pensionskasse skulle tage sin begyndelse 1. april 1873. Man vedtog, at de første pensioner kunne udbetales fra 1877. Kontingentet var 1 rdl. pr. måned, og pensionerne blev sat til 100 kr. pr. år!

Tilgangen til foreningen var ret god. I 1890 var de 24 medlemmer blevet til 290.

Imidlertid vil det være væsentligt for forståelsen af maskinmestrenes forhold omkring 1873 at kigge lidt på dampskibsfartens og maskinmestrenes fortid.

Dampskibsfarten begynder som bekendt herhjemme med det gode skib H/S „Caledonia“. Ombord i dette skib fandtes en helt ny kategori af søfarende, maskinpersonalet. Der var to stk. af arten, og de gav ret hurtigt anledning til en avispolemik, om hvem der bestyrede skuden. Således måtte føreren af „Caledonia“, St. Bille, i Kjøbenhavns Skilderie indrykke en artikel, hvori han udtalte, at han i England havde antaget personale til betjening af maskineriet, men at dette intet havde at gøre med skibets førelse. Nå, denne første diskussion efterfulgtes af mange lignende i de kommende tiders maskindrevne skibe, om hvem der var vigtigst i skibet, navigatøren eller maskinmesteren.

Desværre ved vi ikke, hvem der var mester på det første dampskib under dansk flag. En maskinmester William Murdock, der senere blev tilknyttet synskommissionen for dampskibe, meddelte, at han har sejlet med „Caledonia“. Muligt er han den første søfarende maskinmester herhjemme.



1800 hk høj- og lavtryksdampmaskine til hjulfærgen „Kjøbenhavn“, bygget i 1896 hos Burmeister & Wain som det stærkeste maskineri, der er blevet monteret i et dansk hjulskib. Foto.

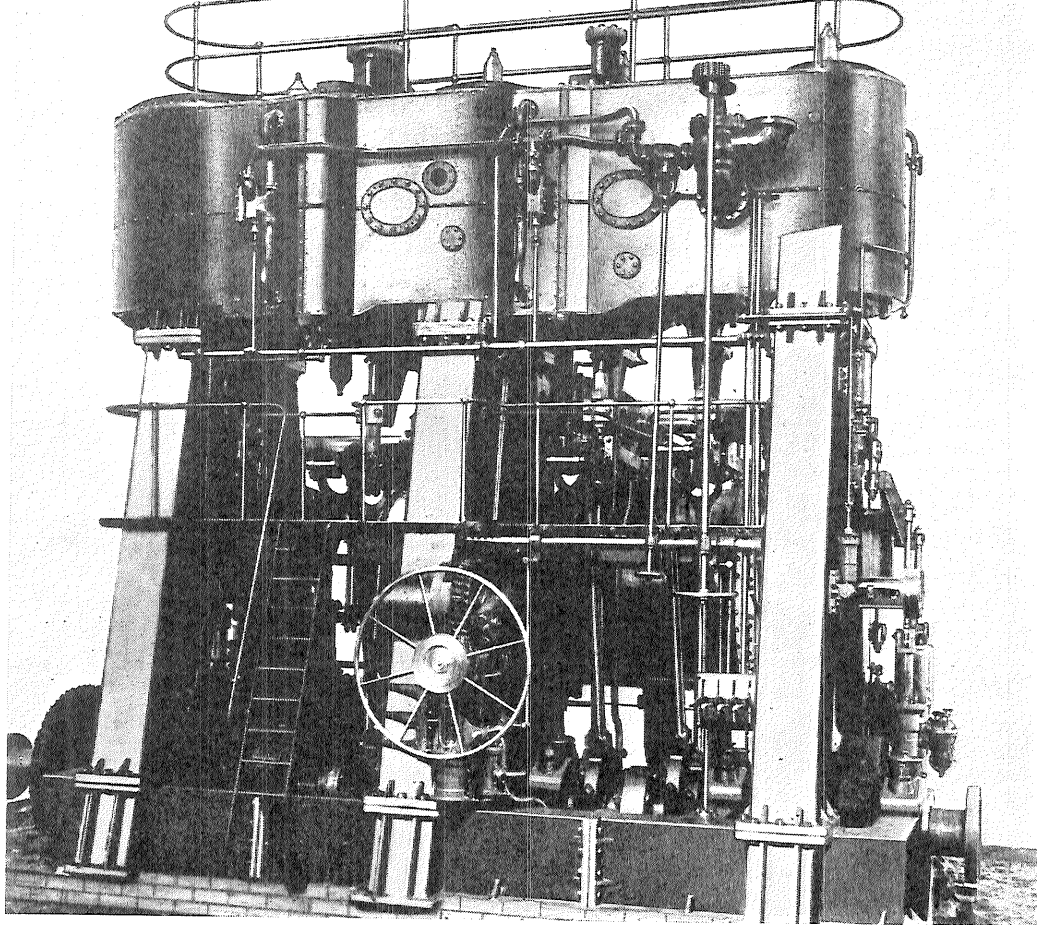
1800 horse-power high and low pressure engine for the paddle ferry-steamboat "Kjøbenhavn", built by Burmeister & Wain in 1896.

Det varede en del år, inden danskerne selv forsøgte sig som maskinmestre. Indtil 1838 var der kun én dansker, der var blevet lært op, og han forlod så vidt vides ret hurtigt erhvervet. Det rigtigste må vel være at give marinen æren for at være den, der først fik lært danske op til maskinmestrenes gerning. Denne oplæring foregik gennem engelske mestre, som man antog til tjeneste på kontrakt i søværnet. Handelsflåden klarede sig selv ved at antage engelske eller skotske mestre. De sidste havde nu et vist ry for stædighed og ufordragelighed; antagelig har de varetaget deres kære maskineris interesser på bedste måde. Forståelsen hos skibsførerne for det maskinelle i dampskibet har vel ikke altid været lige stor, særlig når den tids skibsfører hidtil kun havde været vant til at tage hensyn til rederen og så vind og vejr. Han var stadig skipper næst Gud! At der nu pludselig op-

trådte nogle sommetider lidt sodede herrer ombord, der ganske vist ved hjælp af deres maskineri eliminerede besværet med kontrære vinde, var godt, men de ville også have skibets afgangstid at vide 12 timer før, og ankomsttid ligeså, og at røg og kulstøv tilmed svinede skibet til, det måtte man affinde sig med; men at disse *engineers* havde mere i gage end skibets fører, var vel nok mere end det næsten var til at bære.

En forfatter af en tidlig maskinlære tilegner sit værk „skibsførere og stormænd, samt maskinister“, – rækkefølgen bedes bemærket. Forfatteren anbefaler meget skibsføreren at sætte sig grundigt ind i maskineriets mysterier, da dette kan være af uskatteleg værdi for føreren. Det skal ikke benægtes her, givet er det, at navigatørerne blev bundet adskillige skrøner på ærmet om maskineriets drift af emsige maskinmestre.

Maskinmestre var omkring 1850 stadig en sjælden vare, og manglen på disse kunne ofte give sig groteske udslag. Det berettes således, at et dampskib, der var chartret til troppetransport i krigene 1848–1851 og som sejlede mellem Flensborg og København, havde en noget livlig engelsk maskinmester, der hurtigt fandt sig godt tilrette i dattidens glade København. Om dette nu ad omveje er nået over Nordsøen til England, kan der kun gisnes om. Ihvertfald stillede mesters forlovede en dag uanmeldt i Flensborg og talte længe og alvorligt med mester, der så beslutsomt gik til chefen og forlangte at få orlov. Som årsag anførte han, at han skulle have bryllup. Orlov ville chefen slet ikke høre tale om, skibet skulle afgang næste morgen med sårede til København, men på trods af trusler om krigsret m.m. holdt mester på sit, hvorefter chefen fik den gode idé at holde brylluppet ombord. Velsagtens ud fra den betragtning, at en brudgom om bord, der samtidig var maskinmester, var bedre end en mester i spjældet. Altså blev kahytten pyntet op med blomster og flag, der blev sendt bud til præsten, og det hele forløb udmærket. Chefen gav middag og champagne efter højtideligheden. Næste morgen afgang skibet så med brudeparret ombord. Maskinen var under kyndige hænder og det var maskinmesteren også.



1200 hk tregangsmaskine til D.F.D.S.'s dampskibe „Kentucky“ og „Arkansas“, bygget i 1897 hos Burmeister & Wain. Maskintypen blev kendt for sin driftsikkerhed og økonomi. Foto.

1200 horse-power triple expansion engine for the steamships "Kentucky" and "Arkansas" of the United Steam Ship Co. in Copenhagen, built by Burmeister & Wain in 1897.

Dampskibenes antal steg hurtigt, og da man hos Burmeister og Baumgarten selv begyndte at forfærdige skibenes maskinerier, fik man ad denne vej uddannet maskinarbejdere, der forstod sig på bygningen af kedler og maskiner. Disse folk kom til at danne grundstammen af danske maskinmestre. En mand, der i denne forbindelse kom til at betyde meget for både udviklingen af dampmaskinerier og oplæringen af maskinmestre, var William Wain. Wain var ganske ung, da han

blev antaget til tjeneste i postvæsenets skibe som maskinmester. Med sin ualmindelige dygtighed blev han snart kendt, og Burmeister og Baumgarten antog Wain som ingeniør. Wain var en mand, der både forenede det praktiske og det teoretiske, og han havde megen forståelse for maskinmestrenes gerning og de vanskeligheder, som de havde at kæmpe med.

For at kunne gøre tjeneste som maskinmester krævedes der dengang intet udover, at man skulle have sejlet som medhjælper i et dampskib, inden man kunne forrette tjeneste som maskinmester. Med hensyn til medhjælpertjenesten godkendtes fyrbøder- og lempertjeneste også. Teoretiske krav til mestrene stilledes først i 1874, da loven om en uddannelse for maskinmestre trådte i kraft, og de mestre, som indtil da havde udøvet deres erhverv, vedblev dermed, idet de fik udstedt certifikat på lige fod med de eksaminerede maskinister.

Den største part af de ældre mestre var håndværksmæssig set meget dygtige. De kunne i en snæver vending reparere det meste maskingods ved hjælp af smedeesse, ambolt, hammer, mejsel og fil. Materialer til reparationerne under nødssituationer var, hvad man kunne få fat i. Mastebeslag var f. eks. ofte benyttet, da disse beslag var svære og solide i godset.

Maskinerierne i skibene omkring året 1873 var en broget blanding af forskellige maskintyper. Det kan mange gange se ud, som om alle gode tekniske ideer i disse år skulle prøves på skibsdampmaskinerier, og når så mestrene i skibene også havde en hel del inspiration til fremdriftens forbedring, ja så kunne hestene vel nok blive lidt sprælske, og af og til var de heller ikke hjemme allesammen, når man stod og skulle bruge dem.

I D.F.D.S. havde man omkring 1870 endnu nogle af de helt gamle typer lavtryks maskiner, der arbejdede med et kedeltryk på 0,84 kg pr. cm². Man havde indført høj- og lavtryksdampmaskinerne, og disse arbejdede med et kedeltryk på 3,5 kg pr. cm². Endvidere var maskinerne udført som enten skrue- eller hjulmaskiner. Hjulmaskinerne, der indtil omkring 1870 havde været dominerende, var nu på vej ud. De benyttedes dog stadig en del, særligt i passagerskibene, dels af

hensyn til deres rolige gang, dels var de efterhånden blevet meget driftsikre, og vedligeholdelsen af dem voldte i reglen ikke store problemer. De mest enkle af dem var lavtryksmaskiner, hvor dampen kun arbejdede i én cylinder, hvorefter den gik til direkte fortætning, hvilket vil sige, at man fortættede spildedampen til vand ved at lade den blande sig med indsprøjtet søvand i kondensatoren. Det herved fremkomne vand indeholdt en del salt. Dette blev sat på kedlerne, og det vand, der var i overskud, blev pumpet over bord. Ved at anvende dette brakvand på kedlerne fremkom der megen kedelsten i dem, hvilket gav anledning til forøget brændselsforbrug, og endvidere fandt man ret hurtigt ud af, at når man satte kedeltrykket op, udfældedes saltene i kedelvandet meget hurtigere. Man var derfor nødt til at holde sig på lave kedeltryk, hvilket satte en grænse for maskineriets økonomi. At dette var en alvorlig hemske for dampskibsfartens videre udvikling, ses af, at en dr. Lardner beviste, at lønnende oceansejlds med disse primitive maskinerier ikke ville være mulig grundet på det store brændselsforbrug. En forbedring af både hjul- og skruemaskinerne, der muliggjorde oceansejlds, kom imidlertid, da overfladekondensatoren indførtes.

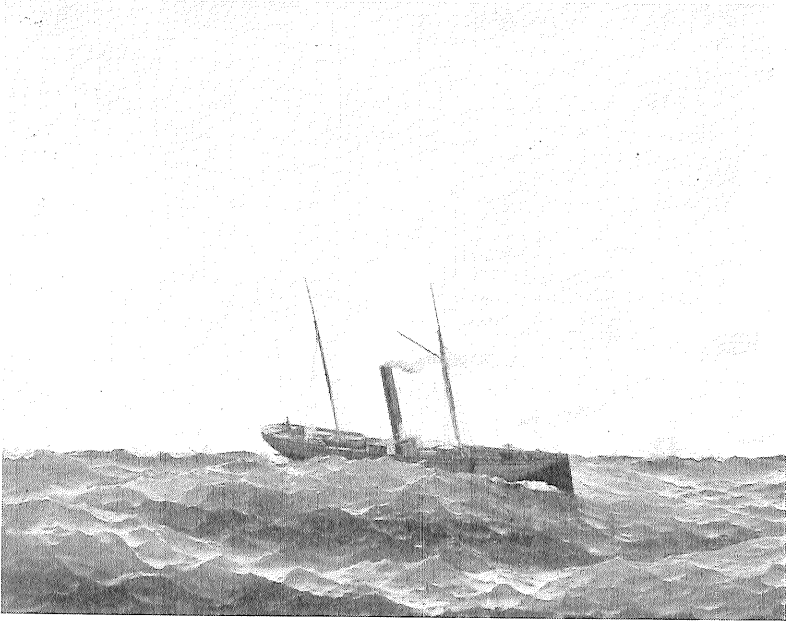
Herved fik man helt rent vand til at sætte på kedlerne, og dermed reduceredes kedelstensdannelsen betydeligt, så kedeltrykket nu kunne sættes op i takt med at kedelkonstruktionerne forbedredes.

Takket være det forøgede kedeltryk kunne man nu indføre flertrins dampmaskinen, hvor dampen efter at have arbejdet i en cylinder gik videre til den næste cylinder. Systemet kaldes høj- og lavtrykmaskinen. Økonomien ved dette system forbedredes betydeligt, så meget, at lønnende oceansejlds nu blev mulig, og spørgsmålet blev nu at få anlagt passende bunkerstationer til skibene.

Skruemaskinerne var omkring 1870 i overtal. Man havde erkendt skruens fordele fremfor hjulet, men teknisk havde man ikke før omkring 1850 magtet at fremstille velegnede maskiner for skrue drift. Dette skyldtes, at skruen fordrede et betydeligt højere omløbstal pr. minut, ca. $85/125$, hvor hjulmaskinerne kun drejede rundt med ca. 25 omdrejninger i minuttet.

De hurtiggående skruemaskiner havde naturligvis lettere ved at løbe varme i lejerne, og som et kuriosum kan det nævnes, at en cand. polyt. Agerskov konstruerede nogle sprængkapsler, der kunne skrues på maskinernes lejer; ifald lejerne nu var ved at løbe varme, eksploderede kapslen, „admonitoren“, med et voldsomt knald og henedte så mesters opmærksomhed på, at lejet nu skulle have en gang ekstra olie. Som hovedregel kan det dog siges, at skruemaskinerne fra omkring 1870 arbejdede ret godt. Virkelige ulykker var sjældne, kedlerne kunne volde en del besvær på grund af det forøgede kedeltryk, og brud på større maskindele forekom også. Kedeleksplosioner var her i landet ikke sædvanlige, mens det f. eks. i U.S.A. førhen takket være en meget liberal lovgivning ikke var så usædvanligt, at kedlerne eksploderede. Årsagen må vel delvis søges i, at man i begyndelsen af U.S.A.s dampskibsfart ikke ville lovgive for skibsmaskinerier på kongresplan, men overlod det til de enkelte stater selv at bestemme, hvordan reglerne skulle være. Kursen på dette område blev dog snart skærpet, antagelig på grund af de hyppige ulykker, der indtraf som følge af misbrug og overbelastning af kedlerne. Så dette her med en ekstra belastning af sikkerhedsventilerne på kedlerne for at forcere farten ophørte på grund af meget strenge strafbestemmelser. Der verserede adskillige historier om dampskibenes kapsejladser på Mississippi. En af dem går ud på, at man brugte en negerdreng som ekstra belastning på sikkerhedsventilens vægtarm. Endvidere forlyder det, at ved en sådan lejlighed trængte nogle ophidsede passagerer ned i maskinrummet og truede med at lynche maskinmesteren, såfremt han ikke omgående tog trykket af kedlen og holdt op med galskaben.

I lang tid stod der megen uklarhed om årsagerne til, at kedlerne af og til eksploderede. Det skete i reglen så grundigt, at der ikke var nogen bagefter, der kunne fortælle, hvordan og hvorledes det egentlig var gået for sig. Visse årsager fik man dog klarlagt, men for at komme til bunds i sagen foretog man bl. a. i England og Tyskland grundige forsøg med dampkedler, der skærmet af jordvolde blev maltrakteret på alle mulige måder for at finde årsagerne til ulykkerne. Disse var næsten altid manglende vand på kedlerne, dårligt rensede kedler,



Det første skrueskib under dansk flag, S/S „Randers“ af Randers (Brdr. Petersen), 34 commercelæster (65 netto reg.tons), bygget 1856 i Dundee under navnet „Pavo“; samme år indkøbt til Randers. Gik i rutefart Randers-København. 1870 overtaget af D.F.D.S. Solgt 1901 til C. Wienbergs Stenhuggerier, Kbh. Ophugget 1912. Udsnit af maleri af C. Olsen 1862. Handels- og Søfartsmuseet.

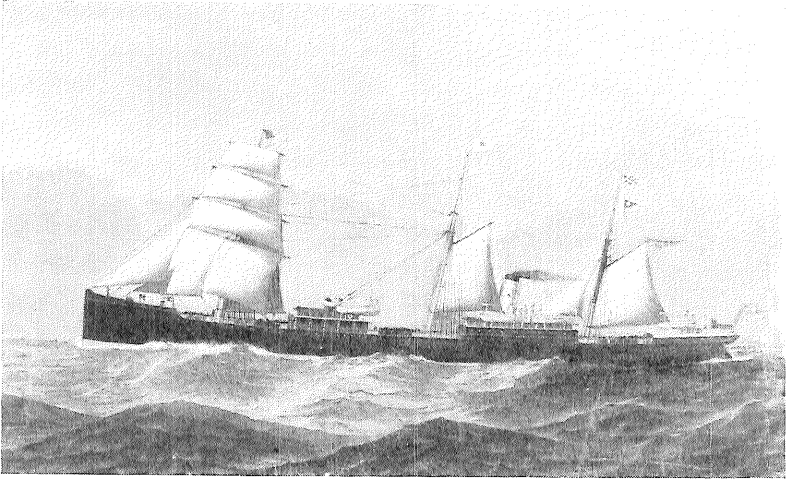
The first screwship under Danish flag, S/S "Randers" of Randers, built at Dundee in 1856; 65 tons net. Painted in 1862 by C. Olsen.

snavset kedelvand med deraf følgende overhedning af fyrkanaler og forbrændingskamre. Regulære materialefejl kunne også spille en rolle, men langt de fleste af ulykkerne kunne føres tilbage til betjeningen. Det må dog siges, at kvaliteten af mestrene på danske skibe var så god, at vi blev forskånet for større ulykker. Men fra myndighedernes side var man herhjemme på vagt overfor dampskibene. Frederik VI's landsfaderlige regering bekendtgjorde i 1835, at ethvert dampmaskineri skulle godkendes af dertil udnævnte sagkyndige. Maskinerierne skulle med faste mellemrum synes. Desuden var der en forordning

om, at dampskibe ikke måtte have fyr under kedlerne, fra de passerede indsejlingen til Københavns havn, og at opfyring af kedlerne før afsejling kun måtte ske efter indhentet tilladelse hos myndighederne, der så satte en havnebetjent til at holde øje med djævelskabet. Forordningen gjaldt indtil 1847.

Men hvor stor omhu man nu end havde for maskineriet, så opstod der af og til havarier, og det gjaldt så om at få udbedret skaden, så skibet kunne fortsætte. Ganske vist havde dampskibene helt op i 1890'erne rigning til sejl, der i nødsfald kunne drive skibet frem med en meget beskedent fart. Det kan således nævnes, at S/S „Leopold II“ ankom til Københavns havn på sejlføring i 1894, idet man for at forøge lasten havde sparet på bunkerne og altså stolet på, at sejlene kunne bringe skibet frem på det sidste stykke af rejsen.

Situationen kunne dog udvikle sig således, at man var tvunget til at forlade sig på sejlene, såfremt maskineriet havarerede. Her skal nævnes et eksempel, som omhandler Thingvallalinjens „Hekla“s havari på Nordatlanten i 1891. Skibet var på vej til New York med passagerer, da det mødte hårdt vejr. På grund af de voldsomme bevægelser, som skibet foretog i søen, tog maskinen rous, og der skete så det, at den del af skrueakslen, der ligger nærmest maskinen, brækkede over. Dette akselstykke benævnes trykakslen, idet den gennem nogle store kraver overfører skrueens drivtryk til skibet. „Hekla“ var nu uden anden drivkraft end nogle støttesejl, og det gjaldt om at få samlet akslen igen, om dette var muligt. Ved hjælp af værktøjet, der hovedsagelig bestod af hammer og mejsler samt skrallebor, fik man hugget kilegange på langs ad akslen henover bruddet, og af for hånden værende materiale smedet kiler, som blev drevet ned i kilegangene. Endvidere borede man huller igennem kiler og aksel og skar gevind i hullerne. Ved hjælp af bolte og beslag spændte man så det hele sammen. Man bad nu skibsføreren om at sejle med langsom fart imod søen, men da føreren hævdede, at dette ikke kunne lade sig gøre uden at maskinen arbejdede for fuld kraft, holdt reparationen kun i 6 døgn, hvorefter bandagen brød op. Så måtte man forsøge igen med at få samlet stumperne med kiler, bolte og beslag, og tilsidst vikledes en



Thingvalliniens S/S „Hekla“ (II), bygget 1884 i Greenock, 3.258 brt. Gik i emigrantfart København-New York. 1898 solgt til D.F.D.S., 1905 til Det dansk-russiske Dampskibsselskab, ophugget 1910. Maleri af Antonio Jacobsen. Handels- og Søfartsmuseet.

S/S "Hekla" (II) of the Thingvalla-Line, Copenhagen, an emigrant ship, built at Greenock in 1884. 3258 tons gross.

wire stramt rundt om akslen. Denne gang lykkedes det, reparationen holdt. Maskinbesætningen var efter alle disse anstrengelser ved at være helt udkørt, og anden mester havde fået stålsplinter i øjnene ved hugningen af kilegangen. Skibet nåede godt til New York, og passagererne ombord, der havde været stærkt opskræmte over begivenhederne, mente, man måtte gøre noget, og ved ankomsten til New York afleverede man til skibsføreren en smuk kalligraferet takkeadresse for førerens mesterlige sømandskab. Maskinmestrene var der derimod ingen, der tænkte på. Imidlertid var assurandørerne af skibet taknemmelige for, at dette var kommet godt i havn, og disse var åbenbart i stand til at påskønne maskinbesætningens indsats, idet de bevilgede et rundeligt gratiale.

Livsforholdene ombord i dampskibene i forrige århundrede er beskrevet så ofte før. Der gjaldt samme regler for mestrene som for de

øvrige officerer ombord. Det hele var i reglen meget spartansk, og for en ung maskinmester, der kom ud at sejle som 20–25 årig, var det nok en brat overgang at komme fra de meget bedre pladsforhold, som herskede i land, og nu skulle til at indrette sig i kamre, der ofte kun havde 2 à 3 m² gulvflade. Et lille eksempel på, hvor småt det kunne være, kan nævnes. Det foregår i året 1900. En ny mester var påmønstret og mødte op til morgenkaffe i messen. Til sin forundring så han, at man måtte drikke kaffe og spise efter tur. Årsagen var, at der ikke var service nok til alle, og da dette lille rederi havde den skik, at nyt service til messen skulle købes for de penge, som salget af kasserede ristestænger og maskingods indbragte, kneb det med at få anskaffet tilstrækkeligt nyt. At mesteren omgående forlangte sig afmønstret, og at Maskinmestrenes forening greb ind, siger sig selv.

Kamrenes indretning og størrelse var i de gamle dampskibe meget spartanske. Maskinmestrenes kamre var i lidt større skibe arrangeret rundt om maskincasingen, ofte således at indgangen til kammeret var fra maskintoppen. Det siger sig selv, at disse kamre var temmelig varme at opholde sig i på vore breddegrader, for slet ikke at tale om forholdene ved sejlads under varmere himmelstrøg. Af sanitære indretninger var der, når det gik højt, en „amerikansk servante“, et skabslignende møbel, der indeholdt en håndvask til at klappe ud, en vandtank og en spildevandstank. Møblementet bestod iøvrigt af et klædeskab, en køje, et lille bord og en stol. Belysningen var naturligvis en petroleumslampe, og airkonditionen bestod i et køje, der kunne lukkes op.

Dette var som sagt i lidt større skibe. I mindre skibe kunne kamrene antage de sælsomste faconer, alt efter deres anbringelse i skibet, endvidere kunne de være forsynet med damprør i loftet til spil m.v. Messeforholdene var tilsvarende. I rum sø gik det endda, pladsforholdene var i reglen tålelige, men når man kom til havn, var messen foruden at være officerernes opholdsrum også opholdssted for forskellige autoriteter fra havne- og toldmyndigheder.

Et skibsforlis, hvor maskinmesteren spiller en væsentlig rolle, hører også med i billedet. D.F.D.S.'s „Phønix“ sejlede i 1881 om vinteren

til Island. Undervejs mødte skibet et forfærdeligt vejr med storm og $\div 22^\circ$. Skibet blev helt overiset og fik derved kraftig slagside. Føreren bad nu mesteren om at gøre alt for at holde farten oppe, da skibet ellers ville forlise. Dette var ikke let p.g. af den voldsomme slagside, men man gjorde i maskinen alt hvad man kunne gøre for at holde farten oppe. Da det imidlertid pludselig forlød, at dæksbesætningen gjorde sig klar til at gå i bådene, mente maskinbesætningen, at det nu var på tide at komme op på dækket, inden skibet vendte rundt. Mesteren, der hed Friis, lod sig imidlertid ikke rokke. Der skulle holdes fart, og han lod simpelthen andenmester skrue lejderne op til dækket af, og så fortsatte man. Noget senere knækkede den forreste mast, og da man fik hugget mastens rigning over og varpet masten overbord, rettede skibet sig noget op, og vejret bedrede sig, og man fortsatte med kurs mod land. En ny ulykke indtraf nu, idet skibet løb på et skær, hvorved det sprang læk og tog så meget vand ind, at man tilsidst sejlede med spygatterne næsten i vandlinien. Man forcerede nu farten i maskinen til det mest mulige, og det lykkedes at nå ind til kysten og sætte skibet på grund. Hele besætningen kom i land med redningsbåde og søgte ly i en klippehule, hvorefter to mand klatrede ind over klipperne og forsvandt ind i landet for at hente hjælp. På grund af kulde og overanstrengelse besvimed skibsføreren, inden hjælpen fra en gård inde i landet nåede frem. Matroserne tumlede da så længe med ham i takt til afsyngelsen af „Mallebrok er død i krigen“, at der kom liv i skipper igen. Forliset endte med at koste ét menneskeliv på grund af kulden, men havde mester Friis ikke holdt hovedet koldt og klart og sat alt ind for at holde maskineriet i gang på højeste ydeevne, var der vel næppe nogen af skibets besætning, der havde overlevet.

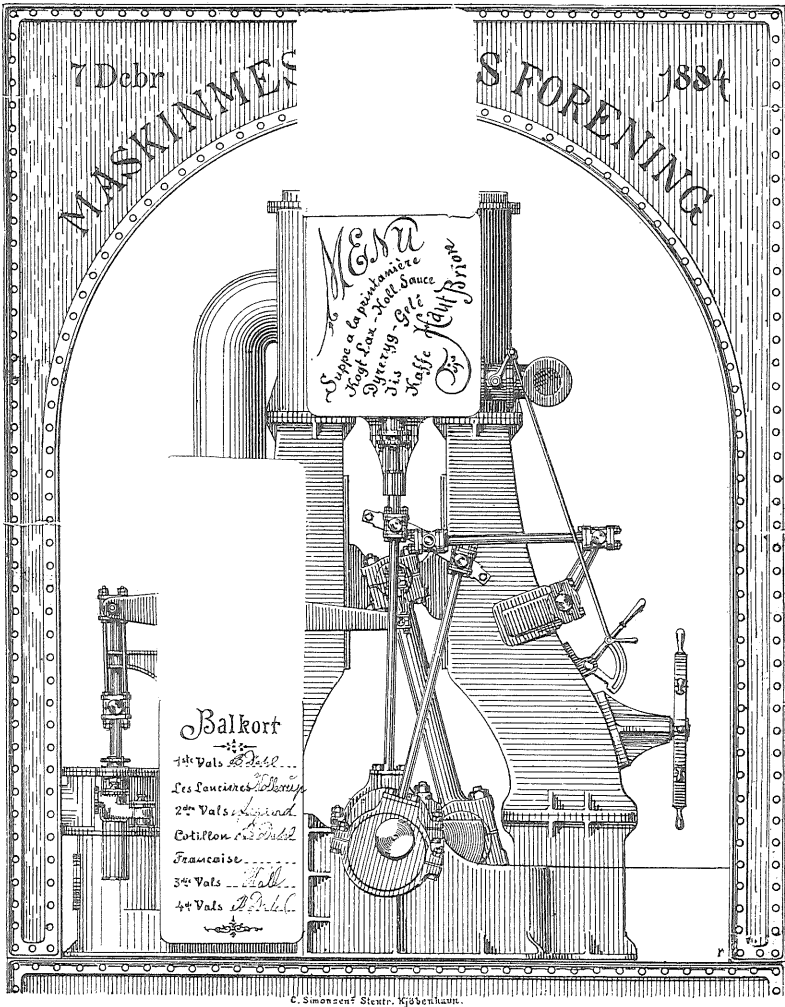
Arbejdstidens længde var der ikke noget, der var regler for. Den var betydelig længere til søs end i land, og grundet på, at dampskibene dengang havde kortere rejser, måtte den gennemsnitlige arbejdstid pr. døgn blive over 12 timer, vel nok nærmere 14 timer. Ved sejlads på Middelhavet og under varmere himmelstrøg var der dog 3-skiftet vagt, hvilket vil sige ca. 8 timer i døgnet. Søn- og helligdags-

frihed kendtes kun, såfremt skibet lå i havn på disse dage, og kun når skibet i så fald ikke lastede eller lossede. Ferie kendtes heller ikke. Det kom først efter året 1900, og kun „når forholdene tillod det“. Jo, der var nok for MF at tage fat på.

Foreningslivet foregik under lidt andre og mere højtidelige former end i dag. Det kan nævnes, at optagelsen af et nyt medlem i foreningen foretoges ved, at man efter at have undersøgt ansøgerens stilling og kvalifikationer, og disse var fundet i orden, ophængte en seddel med vedkommendes navn og adresse på en tavle i foreningens kontor. Der skulle den så hænge i tre uger, hvorefter man, såfremt der ingen indsigelser fremkom, ved førstkommende medlemsmøde foretog en balloting, der afgjorde, om vedkommende blev optaget.

Til afstemninger ved generalforsamlinger udsendtes stemmesedler til samtlige søfarende medlemmer. Det kostede én krone i bøde, såfremt man ikke havde gjort sin pligt og returneret stemmesedlen i udfyldt stand rettidigt. En streng rangforordning herskede også. Således fortæller afdøde formand for Maskinmestrenes forening, K. A. Rasmussen, at han ved sit første besøg i foreningen omkring år 1900 ikke fandt nogen til stede på kontoret, hvorefter han gik ind i foreningens lokaler, hvor der i restauranten ved et bord sad nogle værdige herrer og snakkede. Han gik hen til bordet, præsenterede sig med navn og stilling, tog derefter en stol og satte sig ned. „Dette skulle jeg aldrig have gjort, for nu sænkede der sig en dyb stilhed over bordet. Efter en pause henvendte en af herrerne sig til mig og sagde: Hvad var det, De sagde, Deres stilling var? Assistent, svarer jeg. Ja, men så må jeg bede Dem om at gå til et andet bord, da dette her er første mestrenes bord.“

Foreningslivets selskabelige side spillede dengang en stor rolle. Foreningens lokaliteter, der i begyndelsen var meget beskedne, var efterhånden blevet indrettet med kontor, læseværelse, rygeværelse og restaurant. Den sidste blev på den tid benyttet meget. Det kan således nævnes, at det vakte megen diskussion, da restauratøren satte prisen på pilsnere op fra 11 til 14 øre, men så måtte han til gengæld også påtage sig tømningen af toiletterne.



Menu- og balkort fra en af Maskinmestrenes Forenings store fester i 1884.

Traktementet var overdådigt, og Livgardens orkester leverede musikken.

Menu and ball programme from a dinner dance of the Engineers' Association in Copenhagen, 1884.

Fester holdt man en del af og med manér. Således havde man livgardens orkester til at spille til bal ved større fester. Disse var i reglen succeser. En enkelt ældre mester gir dog lidt ondt af sig i foreningens blad efter et bal, hvor man nu igen havde spillet denne tossede melodi „Sæt maskinen igang, herr kaptajn“, og ovenikøbet sang selskabet med. Man burde da jo vide bedre i en sådan forsamling, hvem der satte maskinen igang. Man kan se denne pæne, standsbevidste person sidde og dirre forarget med bakkenbarterne, medens selskabet syngende valser rundt til „Sæt maskinen igang, herr kaptajn“.

Udadtil markerede foreningen sig ved at udnævne William Wain og Christian Burmeister til æresmedlemmer. Endvidere formåede man i 1893 at få prins Valdemar til at blive foreningens protektor, og man fik også tilladelse til at bruge prinsens valgsprog „Opad og fremad“ som foreningens motto. Man søgte også at få indflydelse på søfartslvgivningen gennem forskellige henvendelser til regering og folketing.

Herudover begyndte man i 1892 udgivelsen af et teknisk tidsskrift. Dette blad, „Skibsmaskinisten“, blev bindeleddet mellem de sejlene medlemmer og foreningen. Man prøvede fra bladets redaktions side at interessere medlemmerne for at indsende tekniske artikler, beretninger om havarier m.v., og man udstedte diplom som belønning for vel antagne arbejder. Pudsige ting kunne dog forekomme, idet en skribent i en iøvrigt god artikel indledningsvis fastslog, at skibsmaskiner mange gange havde det som kvindfolk, de får af og til nykker, og må derfor behandles fast og bestemt (nå, den gode mester har næppe anvendt forhammeren på fruen).

Maskinmestrene kom sent ind i søfarten, og de kom uden de tusindårige traditioner og vedtægter, som har præget et så gammelt erhverv som søfarten. Til gengæld medbragte de deres håndværksmæssige og tekniske traditioner. Begge parter har præget hinanden. Det har for maskinmestrene kostet arbejde at nå frem til der, hvor de er i dag, men de tror og ved, at også de har været med til at bygge videre på dansk søfart.

I fanespidsen på foreningens fane er der to egegrene, der slynger

sig sammen til ét opefter. Dette symboliserer, at enighed gør stærk. Lad så dette i en jubilæumsartikel også omfatte hele den danske søfart.

„Opad og fremad.“

THE CENTENARY OF THE DANISH ENGINEERS' ASSOCIATION

Summary

The Engineers' Association celebrated its centenary on 1st April 1973. It is one of the oldest associations of employees in Denmark and a large number of its members are in the merchant navy. Its early history reflects its close connection with the merchant marine and in the first decades of its existence its size increased with that of the merchant marine.

From its beginnings in 1873 as a widows' and pensions fund the association has over the past hundred years become a trade union which takes care of the interests of engineers employed on land and at sea both with regard to matters of pay and legislation affecting their work.

The association also works in close cooperation with other shipping organisations in Scandinavia and has contacts with similar organisations all over Europe.

The early years of the association reflect the smallness of the Danish merchant fleet at the time and the difficulties engineers had to work under. This goes not only for technical difficulties but also for pay and working conditions.

The association acted as a kind of club for its members, and care was taken that the premises should form a suitable frame for their activities. Among the amenities were a restaurant, library, smoking-room as well as a room for non-smokers, and an office.

There were special rules governing the admission of new members. Their names had to be posted up for three weeks. After that time, if there was no objection, they were put up for election. In addition voting was virtually compulsory on the election of a new committee as those members who did not vote faced a fine.

An outward sign of the association's distinction was that Prince Valdemar, who had the interests of seamen much at heart, became patron in 1893. It should also be mentioned that among the first honorary members were W. Wain and Christian Burmeister, founders of the now world famous ship-building firm of Burmeister and Wain, Copenhagen.

Today the association has 6400 members, about half of whom are employed at sea.