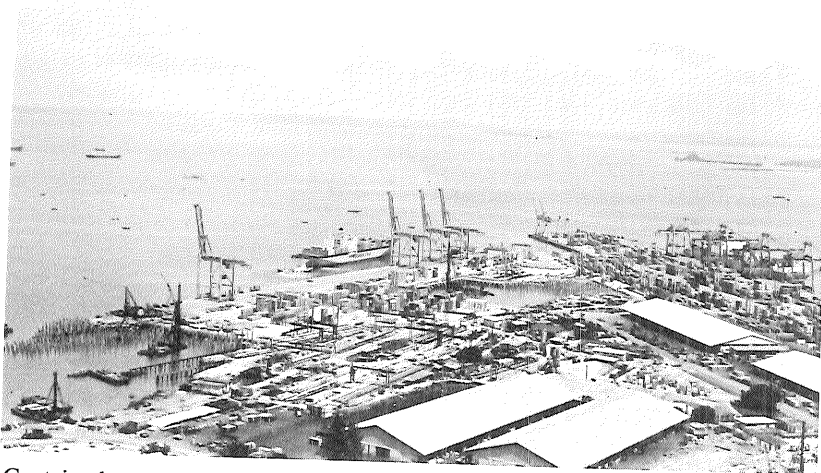


POSITION 1° 16' 35" N, 103° 50' 50" Ø

Af  
ERIK DANNESBOE

*Forfatteren, der gennem syv år var en skattet medarbejder ved Handels- og Søfartsmuseet, blev i 1978 sekretær i Handelsflådens Velfærdsråd med station i Singapore. Erik Dannesboe har desuden skrevet flere bøger om søhistoriske emner.*

Det er onsdag den 10. september, og klokken er 20.30, da vi parkerer ved Clifford Pier på Waterfronten i Singapore. Alle forretninger er åbne endnu, og »indpiskerne« uden for hver forretning afleverer monotont deres remse: Something for you, Sir. Come and take a look, Sir. Og derpå i en lavere tone, der foregiver at være fortrolig og yderst personlig ment: Come on, Sir, I give you special price. Special price betyder, at sælgeren, hvis kunden ikke gør vrøvl, forlanger den dobbelte eller tredobbelte pris. Hos radio- og fotohandleren Poh Seng er tre jugoslaviske søfolk ved at købe et spejlreflekskamera. Handelen foregår under en højkrøstet pruttet om prisen, men endelig enes Poh Seng og jugoslaverne om en pris på 450 Singaporedollar (ca. 1250,- d.kr.). Forretningen ved siden af Poh Seng tilhører skrædderen Lim Huang, der kan levere et sæt tøj på få timer. I aften er det åbenbart småt med kunder, for Lim Huang sidder afslappet på en taburet uden for forretningen og læser i Strait Times. Hos inderen Yakob er tre amerikanske damer i færd med at føle på stoffer og prøve kjoler, mens deres mænd med lidende blikke ser på. Også spisehuset længere oppe i forretningsarkaden er endnu åbent, og herfra udsendes en stærk krydret duft, der er en blanding af kinesisk, malayisk og indisk mad. Nåh - vi skal hverken købe eller spise, men triller ud på pier'en fulgt af smilende øjekast fra små søde kinesiske »sodavandspiger«, der netop er begyndt aftenens arbejde på fortovsrestauranten Red Lantern. På pier'en hersker ligeledes et broget liv. Bådejere der tilbyder sejlsads, søfolk der venter på shorebåd, og tilskuere der



Containerhavnen i Singapore. T.v. i billedet m/s »Leise Mærsk« ved afsejling til Europa. I baggrunden t.h. en spids af øen Sentosa, engang hovedhjørnesten i søforsvaret af Singapore, men nu omdannet til rekreativt område. I baggrunden Singapore-Strædet og Indonesien.

*The container harbour, Singapore. On the left the M.S. »Leise Maersk« leaves for Europe.*

betragter aktiviteterne. Ved siden af os står en gruppe russiske søfolk, der tilsyneladende har købt ind for at oprette en filial af Clifford Pier i deres hjemby Novorossisk. Vor launch »Union 5« kommer ind til pier'en, og vi går ombord. Med »vi« menes det danske »velfærdspar« Annelise og Erik Dannesboe udsendt af Handelsflådens Velfærdsråd, København, for at varetage velfærdsarbejdet ombord i de danske skibe, der anløber Singapore. I aften skal vi sejle ud for at lave velfærdsarbejde ombord på »Torben Mærsk« under det fire timers ophold, skibet gør på Singapore's Red.

Handelsflådens Velfærdsråd har haft station i Singapore siden 1976, men tanken om et Handelsflådens Velfærdsråd går helt tilbage til 1930'erne. Ideen bag dette ønske var dengang som nu at skabe maksimale muligheder for, at sømanden kunne deltage i den undervisningsmæssige, kulturelle og sociale udvikling i hjemlandet. 2. verdenskrig kom imidlertid i vejen for bestræbelserne, og først i 1947 nedsattes det udvalg under Handelsministeriet, der havde til opgave at fastsætte rammerne for Handelsflådens Velfærdsråds virksomhed. Udvalget forelagde i 1948

lovforslaget, der senere som lov nr. 118 af 30. april 1948 medførte oprettelsen af Handelsflådens Velfærdsråd.

Der blev lagt ud med aktiviteter som idræt, udsendelse af aviser og ugeblade til skibe, sømandskirker og -hjem og forbundskontorer i Danmark og udlandet. Der blev ligeledes indkøbt kort- og spillefilm til forevisning i sømandskirker og sømandshjem i Danmark og udlandet. I 1950 blev programmet udvidet med et tilbud om brevscoleundervisning, og samme år udkom det første nummer af bladet Horisont, der siden har været Handelsflådens Velfærdsråds kommunikationsled, dels til søfarts-erhvervet, dels til offentligheden. For at øge interessen for velfærdsarbejdet ombord i skibene blev der fra starten agiteret for oprettelse af skibsklubber. Denne agitation bar frugt. F.eks. havde man i 1957 kontakt med 137 skibsklubber.

1960'erne bragte mange fornyelser. Handelsflådens Velfærdsråd begyndte at arrangere idrætsstævner i danske og udenlandske havne, og i 1963 kom en af de største aktiviteter til. Det var oprettelsen af en filmtjeneste, hvorved det blev muligt for søfolk at se lejede spillefilm ombord i skibene. At der var interesse for denne nye aktivitet kan ses af statistikken. Allerede i 1964 var der tilmeldt 56 skibe til ordningen. Fra starten har Handelsflådens Velfærdsråd medvirket ved bytning af bøger fra Søfartens Bibliotek, men i 1964 indførte man selv begrebet »vandre-bøger«, det vil sige pocketbøger, der fra hovedkontoret i Holbergsgade sendes ud til skibe og stationer, hvorfra de ved indbyrdes bytninger »vandrer« fra skib til skib og station til station, indtil de er slidt op og kan kasseres.

I 1970'erne skete der ingen væsentlige ændringer med hensyn til de aktiviteter, Handelsflådens Velfærdsråd beskæftigede sig med, og statistikken for 1979 belyser, hvad det er, man lægger vægt på i arbejdet. Dette år havde man kontakt med ca. 400 skibsklubber. Disse klubber beskæftigede sig med fri idræt, deltog i nordisk landskamp i svømning, i den internationale fodboldserie for skibe og ligeledes i den internationale bordtennisturnering for skibe. Der blev foranstaltet idrætsstævner ved de maritime skoler i Danmark, og kaproningsstævner i såvel danske som udenlandske havne. Endelig deltog Handelsflådens Velfærdsråd som arrangør ved forskellige nordiske og internationale idrætsuger. Til filmordningen var tilmeldt 325 skibe, der havde mulighed for at bytte film ved 100 byttecentraler i hele verden. Der forelå tilbud om 82 fag ved brevscoleundervisningen og i tillæg hertil 77 båndkassettekurser. Fra hovedkontoret i Holbergsgade blev der hver uge udsendt 670 aviser til velfærdsstationer og sømandskirker, der så lokalt foretog den endelige distribution til skibene. Til danske skibe sendes Politikens Weekly og

Berlingske Weekend Avis i et antal fra 1-6 eksemplarer afhængig af det antal danske besætningsmedlemmer, der er mønstrede ombord. I 1979 indkøbtes der 11.500 bind vandrebøger, disse blev i årets løb sendt ud til skibe og stationer. 1980 tog Handelsflådens Velfærdsråd sin nyeste aktivitet, videotjenesten, op. Denne er tilrettelagt i samarbejde med Danmarks Radio og består af videobånd med programmer fra det danske fjernsyn med ca. 3 timers spilletid pr. bånd. Programmer bestående af 2 videobånd udsendes hver 14. dag til de foreløbig ca. 170 skibe, der er tilmeldt ordningen.

På nordisk plan har Handelsflådens Velfærdsråd fra starten deltaget i forskellige former for samarbejde. Det gælder således de allerede nævnte skandinaviske idrætsuger, filmtjenesten, som sker i samarbejde med det norske Velferdstjenesten for Handelsflåten, og endelig tidligere ved udsendelse af velfærds konsulenter, der oprettede og betjente stationer i havne, hvor der forekom mange skandinaviske anløb. Den første danske velfærds konsulent blev i 1953 udsendt til Casablanca i Marokko. Denne station bestod indtil 1973, hvor den blev nedlagt som følge af et svigtende antal skandinaviske anløb. I 1960 blev der oprettet en velfærdsstation i Bangkok, Thailand. Denne virkede indtil 1975, hvor den blev nedlagt ligeledes som følge af svigtende anløb. Nedlæggelsen af de to stationer skal ses i sammenhæng med den omlægning af den danske skibsfart, der fandt sted i 1970'erne. I større og større grad forekom anløbene nu i de store verdenshavne, mens sekundære havne tabte i betydning. Følgen af denne udvikling måtte derfor blive, at fremtidige velfærdsstationer oprettedes på steder, hvor skibsfarten havde sine knudepunkter. Efter en grundig analyse valgte Handelsflådens Velfærdsråd derfor som erstatning for stationerne i Casablanca og Bangkok at oprette stationer i Rotterdam (1973) og Singapore (1976).

Den, der forestiller sig Singapore som et tropisk paradis med bølgende palmer, blændende hvide sandstrande og krydret med Østens mystik, må totalt revidere sin opfattelse. For 20-25 år siden var bybilledet endnu domineret af lave, toetages kinesiske huse. Det karakteristiske i dag er store boligblokke og højhuse på op til 40-50 etager. For 20-25 år siden lå skibene ved land i Singapore ca. 3-10 døgn. I dag er tiden ved land ofte reduceret til et døgn og i mange tilfælde endnu mindre. Sømanden har ikke længere megen mulighed for at være turist, og velfærdsarbejdet er lagt ud i skibene, hvor det før ofte blev drevet fra en landbaseret klub eller sømandskirke. Karakteristisk for denne udvikling er stationen i Singapore. Den rummer i dag kun kontor og beboelse uden klubfaciliteter og ligger på 38. etage i et højhus, hvorfra hele havnen kan over-

skues. Det nedsætter den tid, der går med transport, og det er samtidig muligt visuelt at se, når skibene ankommer og afgår.

Danske skibsanløb i Singapore domineres af skibe fra rederierne Mærsk Line og ØK. Således har Mærsk Line tre linier, hvis skibe anløber Singapore kontinuerligt. Det er linierne på USA og Far East, Europa og Far East og linien mellem Japan og Indonesien. Også ØK har tre linier, der fast anløber Singapore. Det er ScanDutch linien mellem Europa og Far East, ScanDutch linien mellem Middelhavet og Far East og endelig linien mellem Far East og vestkysten af USA. Herudover anløbes Singapore af tankskibe og bulkcarriers fra de to rederier, og endelig af linieskibe, tankskibe og bulkcarriers fra andre danske rederier, ligesom der ind i mellem dukker en coaster op herude.

Velfærdsarbejdet falder i to dele - den administrative og den praktiske. Den administrative består i, at der daglig hentes og sorteres aviser - holdes orden på vandre- og biblioteksbøger - føres film- og stationsregnskab. Kontinuerligt må der forfattes og indsendes ansøgninger til forskellige singaporienske myndigheder, ligesom der må skrives og indsendes indberetninger og rapporter til såvel den danske velfærdskomite i Singapore som til Handelsflådens Velfærdsråd i København. Endelig skal bilen før hvert skibsbesøg pakkes med film, bøger, aviser osv. Velfærdsarbejdets praktiske del er skibsbesøgene. Her er rutinen normalt den, at der aflægges besøg i mandskabs- og officersmesserne, skabes kontakt med formanden for skibsklubben og skibets fører. Derpå går man i gang med at bytte film, bøger og laver personlig og kollektiv service for besætningen. Personlig service dækker indkøb af forskellige ting, som sømanden på grund af for korte havneophold ikke selv kan overkomme. Den kollektive service kan være reparation af filmgengivere, anskaffelse af reservedele til samme - indkøb af materialer til skibsklubben eller andre ting til fælles brug ombord.

Teoretisk følger velfærdsarbejdet reglen om arbejde, fritid og hvile, men det er kun teoretisk. Arbejdet foregår i »ryk«, og man ved næsten aldrig på forhånd, hvor lang arbejdsdagen bliver. Onsdag den 13. november er der tre skibe at besøge. Det første besøg gælder »Sine Mærsk«, et gastankskib på 11447 tdw., der med jævne mellemrum anløber Singapore. Skibet ligger ved raffinaderiet Gatax i Jurong på den vestlige ende af øen Singapore. Det ankom allerede kl. 03.00 i nat og skal efter planen afgå igen nu til morgen kl. 09.00 til Bahrain i Den Persiske Havbugt. Derfor henter jeg allerede kl. 05.30 på Hyatt Hotel en skibsinspektør fra rederiets hovedkontor i København, som jeg har lovet at tage med, da Gatax er svær at finde. Her kl. 06.00 om morgenen er trafikken mod Jurong endnu ikke rigtig begyndt, men allerede om en time



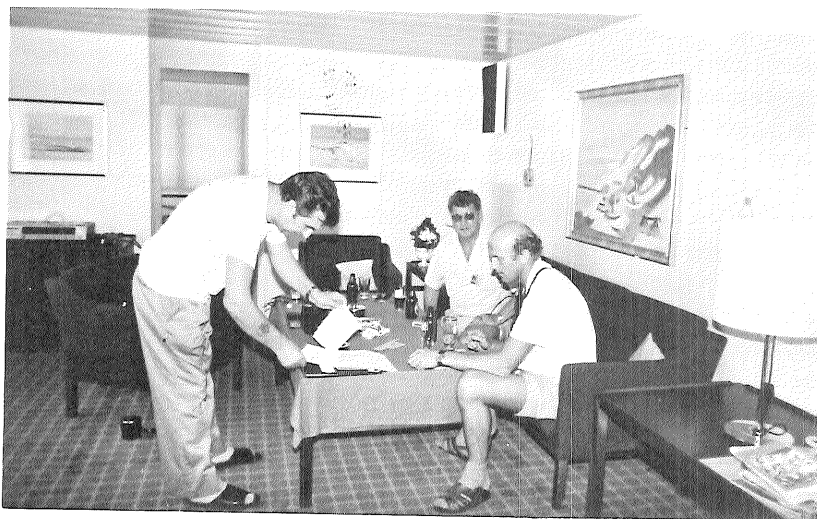
Velfærdskonsulenten på vej op ad lejderen på et af de lyseblå Mærsk-skibe, der udgør en stor del af de danske skibe, der anløber Singapore.

*The welfare officer going aboard one of the pale blue ships of the Maersk line which accounts for a large number of the Danish ships visiting Singapore.*

vil vejens tre spor være fyldt op med lange bilkøer, som snegler sig afsted, og turen vil vare den dobbelte tid. Jurong er nemlig et af de største industriområder på Singapore Island med mange værfter og store fabrikskvarterer. Desværre er vejnettet ikke fulgt med udviklingen, så Ayer Rajah Road, som er hovedfærdselsåren til Jurong, kan slet ikke klare det store trafikpres om morgenen og eftermiddagen. Om få år er dette formentlig ændret. Man er nemlig ved at bygge en motorringvej, der, når den er færdig, vil omslutte hele den 617 kvadratkilometer store ø, og da vil de fleste af de nuværende trafikproblemer være passé. Der er travlt, da vi kommer ombord i »Sine Mærsk«. Samtidig med at skibet lossers gaslasten, bliver der taget stores og proviant ombord og påmønstret nyt mandskab. »Sine Mærsk« har telegrafisk bestilt 6 film samt vandre- og biblioteksbøger, og mens vi er i gang med bytningen, bliver det oplyst, at skibet er forsinket og først kan sejle kl. 13.00 samme eftermiddag. Derved får »Sine Mærsk«s to stewardesser pludselig en mulig-

hed for en halv fridag i Singapore, og de beder om lov til at køre med tilbage til byen for at gøre forskellige indkøb. Det er tre uger siden, de sidst har haft mulighed for at komme i land. På turen tilbage taler vi om, hvor grøn og ren Singapore virker. Regeringen lægger stor vægt på, at beplantningen vedligeholdes, og de mange træer og planter gør, at selv en motorvej som Ayer Rajah Road virker landskabelig smuk. Beplantningen skjuler også, at Jurong er et udpræget fabrikskvarter. Der er en stærk kontrast til den indre by, hvor der ikke er de samme muligheder for at tilplante. At Singapore er så ren skyldes, at det koster op til 500 Singaporedollar at forurene, d.v.s. hvis man på offentlige steder efterlader papir, tændstikker eller andet affald. Vi kommer tilbage til byen, netop som Restricted Hour er ophørt. Restricted Hour er et begreb skabt for at begrænse tilkørslen i den indre by om morgenen.

Det meste af den indre by omfattes af den såkaldte Restricted Zone, hvor der i Restricted Hour fra kl. 07.30 om morgenen til kl. 10.30 om formiddagen kun må forekomme indgående bilkørsel under nærmere fastsatte omstændigheder. Al varetransport og buskørsel foregår i ubegrænset omfang, men i personbiler skal der være mindst fire personer. Ellers må man i en særlig kiosk købe en såkaldt »sticker« til fem Singaporedollar, der giver ret til at køre ind i zonen. Systemet virker efter hensigten. I stigende grad lader folk nu bilen stå og tager i stedet for de offentlige transportmidler eller kører fire personer i bil. For at kontrollere at reglerne overholdes, er der ved alle indfaldsveje til Restricted Zone tværs over vejen anbragt et kæmpeskilt, der angiver, at man nu kører ind i zonen, og her er posteret færdselspoliti, der nidkært passer på, at kun biler, der opfylder de givne betingelser, kører ind. Også her virker systemet. Alle, der prøver på at snyde sig ind, får ubarmhjertigt en bøde - første gang på 50 Singaporedollar, men ved senere forsyndelser bliver beløbet væsentligt højere. Jeg sætter de to stewardesser af ved varehuset Peoples Park på North Bridge Road, kører derpå til Supreme House på Penang Road, hvor jeg henter en vaskemaskine, der er et vigtigt led i dagens næste skibsbesøg. Dette gælder ØK's »Sumbawa«, et Liner-Replacementskib på 23.314 tdw., der kommer fra Japan og Hong Kong og skal videre til Jeddah og Middelhavet. Siden skibet var nybygning, har »Sumbawa« sejlet fast på Singapore, så både det og besætningen er gamle bekendte. »Sumbawa« ligger ved Godown 52 i containerhavnen - og at køre her er en oplevelse for sig. Mellem stabler af containere - næsten alle stablet i tre højder - kører man ud til kajen, mens der hele tiden må passes på kørebaner og trucks, som kører på området med containere til og fra lageret. Specielt farlige er de store gule trucks, der løfter containerne op under »maven«. Føreren sidder syv meter over



Velfærdsarbejde om bord på m/s »Leise Mærsk«. Stående kaptajn Helge Holm. I baggrunden velfærdskonsulent Erik Dannesboe.

*Welfare work aboard the M.S. »Leise Maersk«. Standing, Captain Helge Holm. Erik Dannesboe, the welfare officer, is in the background.*

vejbanen og har derfor svært ved at se trafikken. Well - også denne gang når jeg frem til »Sumbawa« i god behold og finder telegrafisten, der telegrafisk på skibsklubbens vegne har bestilt den medbragte vaskemaskine. Skibet skal sejle efter fem timers forløb, så vi går i gang med at få vaskemaskinen ombord, og ta'r derefter fat på film- og bogbytningen. Mens denne foregår, trækker det op til regn. Ude over Sentosa Island hænger store blåsorte skyer, og netop som vi har afsluttet de forskellige bytninger og er på vej ned ad skibets gangway, åbner himlen sine sluser, og vandet strømmer ned. I november og december er det regntid i Singapore. Så regner det næsten hver dag i 4-5 timer, alt bliver fugtigt og klamt, det er svært at køre bil, og når regnen er særlig kraftig, kan der let på 4-5 timer falde 50-100 mm nedbør. Langt værre er det, når de såkaldte »floods« indtræffer. Den sidste kom den 2. december 1978. Regnen strømmede ned i 22 timer, og der var oversvømmelser i det meste af Singapore. Det forstår man, når man hører, at nedbørsmængden i de 22 timer var 540 mm. Så slemt bliver det heldigvis ikke denne gang. Regnen hører op - så pludselig som den begyndte - og jeg forlader »Sumbawa« og containerhavnen for at besøge »Romø Mærsk«, der ligger ved Samba-



wang Shipyard, på øens nordlige ende. Sembawang Shipyard er den gamle engelske marinebase, Naval Base. Den var i 1930'erne hovedhjørnestenen i det britiske søhærsredømme i Det Fjerne Østen, men er nu omdannet til et produktivt skibsværft. For tiden bygges der ikke skibe i Sembawang, men de store dokanlæg, som briterne efterlod, er blevet udvidet, så de nu kan tage tankskibe på op til 350.000 tdw., der kommer for at blive repareret. I øjeblikket ligger der tre store Mærsk-tankskibe til reparation heroppe, »Kristine Mærsk« på 333.750 tdw., »Regina Mærsk« på 284.500 tdw. og »Romø Mærsk« på 286.000 tdw. I dag gælder besøget »Romø Mærsk«. Telegrafisten er formand for skibsklubben, og vi taler lidt om, hvad jeg kan yde skibet i form af personlig og kollektiv service - bl.a. om muligheder for sightseeing. Jeg lover at kontakte den stedlige Norske Sømandskirke, der for det meste tager sig af denne service for skandinaviske søfolk i Singapore. Jeg kontakter også skibets fører og 2. styrmanden, der ønsker, at jeg skal foretage forskellige indkøb for dem. 2. styrmanden vil bl.a. gerne købe en kamfertræskiste, der skal sendes til hans hjemby på Færøerne. Dernæst besøger jeg skibets forskellige messer, vi bytter film og bøger, og kl. 18.30 kører jeg tilbage til Singapore. Dagens arbejde er slut.

POSITION 1° 16' 35" N, 103° 50' 50" E

#### *Summary*

From Erik Dannesboe, secretary of the Merchant Navy Welfare Service in Singapore, comes this description of a typical day's work, together with a brief account of how the service came into being and the various work it carries out.

The Welfare Service has had a centre in Singapore since 1976, but the idea of welfare work among seamen - in addition to seamen's churches - dates back to the nineteen thirties. Not until after the war, however. in 1948, was an Act passed establishing the Merchant

Navy Welfare Service. Nowadays crews do not spend much time ashore and the centre in Singapore has therefore no club facilities, welfare work being taken out to the ships themselves. They lie at anchor somewhere in the very large harbour area and the secretary visits them by car and boat. Routine duties include bringing out newspapers, changing books and films and also, since 1980, videotapes of Danish television programmes. He will also do any shopping or similar errands for the crew before next time they are in port. If there is time for sightseeing the Norwegian seamen's church in Singapore will arrange it. Cases of illness and other sudden emergencies are dealt with by the secretary in consultation with the Danish Embassy.

Danish vessels calling at Singapore are mainly those belonging to the Maersk Line and the East Asiatic Company. Maersk, for instance, has three lines continually using Singapore, on the route between USA and the Far East, between Europe and the Far East and between Japan and Indonesia. The East Asiatic Company, too, has three lines regularly calling at Singapore: the ScanDutch line between Europe and the Far East, the ScanDutch line between the Mediterranean and the Far East and, finally, the line between the Far East and the west coast of America. In addition Singapore is used by tankers and bulk carriers belonging to these two companies, as well as liners, tankers and bulk carriers of other Danish shipping companies and occasionally the odd coaster.