

# EN DANSK-AMERIKANSK MESSE-DRENGS ERINDRINGER FRA DANSKE DAMPSKIBE

Af  
ERIK HEMMINGSEN

*Forfatteren, der er professor og doktor i matematik ved Syracuse Universitet i staten New York, kom 21 måneder gammel til USA 1919. Han er søn af den danske kaptajn Herman Rudolf Hemmingsen (1873-1936), som efter kortere og længere farter i sejlskibe og dampskibe i 1913 fik S/S »Gulfaxe« at føre. Under 1. verdenskrig sejlede han mellem Danmark og England gennem minespæringerne. Efter krigen drog han til Pensacola, Florida, for at overvåge bygningen af nogle dampskibe. Han blev i USA og førte her en 4-mastet skonnert og sejlede også som styrmand på et tankskib, indtil han i 1926 gik i land på grund af sygdom. Forfatteren måtte tidligt tjene til livets ophold og til sit studium, bl. a. ved at gå til søs i ferierne. Et par af disse rejser fortæller han her morsomt om. Han behersker, som man vil se, det danske sprog udmærket, og har forøvrigt i mange år været medlem af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.*

Midt i universitetets juleferie bragte posten Handels- og Søfartsmuseets årbog 1979. Vore børn og barnebarn var lige rejst hjem efter julebesøget. Det sneede hårdt udenfor, der kom en dejlig duft af hjortesteg fra køkkenet, og stemningen var lige passende til, at et billede i årbogen skulle vende mine tanker tilbage til mine drengedage på danske skibe. Det var billedet af en død kakerlak, knust i en skibsprotokol fra 1780, der opfriskede disse minder. Kakerlakken kunne efter udseendet let have været en af de mange, jeg kendte så godt, dengang jeg sejlede som messedreng. Nu til dags regner man vel sådanne udyr for at have levet på skibe og plaget sømænd i en forlængst svunden tid, men den tid ligger ikke længere tilbage, end min hukommelse kan række. Naturligvis er tidsrummet fra 1928 indtil 1980 mere end en fjerdedel af tiden fra 1780 til 1980, og året 1928 er nu næsten

ved at være længe siden. Det er måske derfor, vi dengang var lidt gammeldags i forhold til det, man nu er vant til.

Som messedreng var jeg på søen to somre, begge gange til Sydamerika på små danske dampere i 1928 og 1935. De skibe, hver på ca. 1500 tons, ville ligne robåde i sammenligning med moderne containerskibe eller tankere. Det var »Halland«, kapt. Poul Haure-Petersen, fra det Dansk-Franske Dampskibsselskab og »Paula«, kapt. L. Jørgensen, fra J. Lauritzens rederi Vesterhavet.

»Halland« var bygget 1924 til Østersøfarten, men blev meget snart sendt over Atlanten for at sejle i »time charter« mellem U.S.A. og Sydamerika og Cuba. Stykgods blev bragt fra New York til Venezuela, og en ladning rørsukker kom fra Cuba tilbage til U.S.A., oftest til Philadelphia, hvor der var en stor rørsukkerfabrik. Denne rundtur fortsattes med små variationer i godt seks år, hovedsagelig med de samme officerer, hvoraf flere var påmønstret i håbet om at sejle i danske farvande for ofte at komme hjem til kone og børn.

Det var nok rørsukkerladningen på »Halland«, der fik kakerlakkerne til at formere sig noget så grusomt. De levede højt af sukkeret, mens turen gik nordpå. Efter sukkeret var losset, og lasten nogenlunde gjort ren, kom vore små brune venner vandrende op af lasten til os andre for at se, om vi ikke også havde lidt, de kunne spise af. Det hjalp ikke meget på situationen, at skibet ikke var egnet til tropefart. Bag træværket i messen levede de i tusindvis. Det kunne vi se hver morgen, efter frokostbordet var ryddet af, og alt vasket op. Så fik vi en sprøjte hos kokken til at give messen en omgang »flit« eller »black flag«. Med dette blev alle hjørner og sprækker grundigt sprøjtet, hvorefter vi løb ud af messen og lukkede godt til. Cirka en halv time senere kunne vi gennem et køje se, hvordan tusindvis af kakerlakkerne havde mistet forstanden. De løb meget hurtigt hen ad dørken, op ad de hvidmalede vægge og hen ad dækket (når man kom tilsøs, lærte man hurtigt ikke at bruge ordene »gulv« og »loft«). Kun få øjeblikke senere drattede dyrene ned bare for påny at søge mod væggene og tage turen om igen. Det var, som om det regnede med dem derinde. Efter nogle minuttets forløb blev de trætte, vendte sig om på ryggen for at sprælle lidt og døde tilsidst i et lag på dørken, bænkerne og spisebordet. De blev fejtet op og smidt over bord, uden at dette synes at formindske antallet af den næste dags døde. Kokken, der for os drenge var indehaveren af alverdens magt og visdom, forklarede, at vi kun havde forstyrret de nærmeste lag af kakerlakkerne. Muligvis havde han ret. Vaskede vi giften af bordet? Det husker jeg ikke.

Når jeg hentede kartofler til kokken, plejede jeg at måtte skubbe dyrene til side med bunden af den pøs, kartoflerne skulle bæres i. Dyrene er lyssky, og de prøvede på at løbe deres vej, når døren blev åbnet, men de kunne ikke alle nå at forsvinde i tide. Blandt kartoflerne levede de godt, og kokken måtte skære meget mere end skrællen væk for at få kartoflerne til at se appetitlige ud.

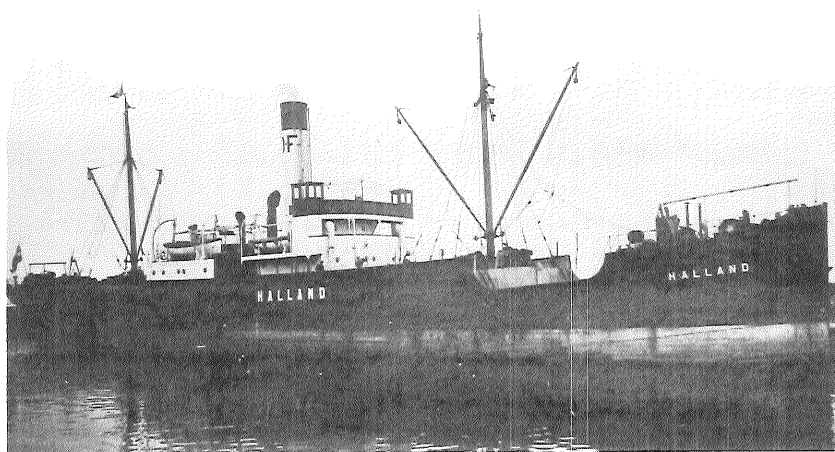
»Paula« havde også kakerlakker, men kun nogle få stykker. Den var ti år yngre end »Halland«, og meget bedre egnet til tropesfarten. Det var muligt, men aldeles ikke let der ombord at finde et par stykker, når nogle af matroserne ville arrangere et væddeløb. Det ene af dyrene fik sig en lille klat maling på ryggen, og så blev de sluppet løs i den dybe rende i yderkanten af varmtvandskedlen i kabysen, hvor de blev godt kvikket op af temperaturen.

På begge ture sejlede vi fra Hoboken, New Jersey, en skummel, afsides del af New Yorks havn, hvor D.F.D.S.'s Amerika-både også dokkede. Derfra gik det sydpå helt inde ved kysten for at holde til Labradorstrømmen, som hjalp os med flere knobs fart. Lidt længere ude i søen løber Golfstrømmen hårdt nordpå.

Arbejdet begyndte, straks vi kom ombord, med en lille pause inde hos styrmanden til påmønstring. »Halland«s styrmand rømmede sig stærkt og kom med nogle strenge formaninger, da han hørte min alder, som var godt to år mindre end strengt nødvendigt. Flere gange senere på turen tog han mig i skulderen og spurgte: »Hvor gammel er det nu, vi siger, du er?« Svaret skulle være noget som »tretten«, og det tal skulle jeg frem med uden et øjeblikstøven.

Et par dage efter afrejsen, godt halvvejs ned langs Nordamerikakysten, skiftede vandet brat farve. Det var ved Cape Hatteras, hvor den grønne Labradorstrøm dykker under den blå Golfstrøm. Labradorstrømmen er mild at sejle i om sommeren, mens Golfstrømmen har store bølger. Der, hvor de mødes, er søen altid urolig. Heldigvis var »Halland«s kok kommet med en advarsel i tide, og vi fik reddet borddækningen, mens kaptajnens tallerkener i salonen, hvor hovmesteren havde glemt strømskiftet, røg på dørken og blev smadret. Jeg kom der forbi nogle minutter senere og kunne høre, at kaptajnens stemme lød meget mere bornholmsk og en smule grovere end sædvanlig. Godt var det, at det var den stakkels tyske hovmester og ikke mig, han var gnaven på.

Begge kokke var gode og tålmodige folk at arbejde for. Dag ud og dag ind kom de med gode råd og gentagne påmindelser. F.eks. var det svært at huske, hvilke officerer skulle op af køjen til et måltid og



S/s »Holland« (Dansk-Fransk D/S) hvor artiklens forfatter var messedreng ombord i 1928 kun 11 år gammel.

*The s.s. »Holland«, built 1924 for Dansk-Fransk Company, sailed for time charter between the U.S.A., S. America and Cuba. The writer was cabin boy aboard in 1928.*

derefter på vagt til de forskellige tider. Dette var kompliceret ved, at maskinmestrene altid havde samme vagttider, mens styrmændenes skiftede. Til at begynde med måtte kokkene også forklare, på hvilke dage gangene skulle gøres rene, og dørken vaskes i officerernes lukafer. Hovmestrene kom naturligvis for at se efter, om alt gik, som det skulle, men det var kokkene, der havde hovedarbejdet med os drenge. Hovmesteren på »Holland« husker jeg kun dunkelt. Hovmester Andersen på »Paula« var en god og hjælpsom mand. Kun en af de seks hovmestre, jeg har kendt, synes jeg ikke om, og ham var jeg heldigvis ikke underordnet.

Selv om moderne skibe kan være bedre indrettet end »Paula« og »Holland«, må en messedrengs arbejde have holdt sig nogenlunde uforandret gennem årene. Der skal endnu serveres kaffe ved kaffetiderne og mad ved måltiderne. Der skal gøres rent i messen, gangene og lukaferne, og kokken skal have hjælp. En væsentlig del af arbejdet, som nu forhåbentlig er forsvundet, var den evige pudsning af

messingtøjet. Der var olielamper, skuffehåndtag, hængsler, kroge, køjer og meget andet, som skulle skinne trods den salte luft og sprøjtet fra søerne. Nutildags er disse genstande vel nok forkromet. I 1935 var jeg oppe for at servere kaffe midt om natten; derefter var der kaffe klokken 6, frokost kl. 8, middag kl. 12, kaffe kl. 15 og aftensmad kl. 18. Det var en lang dag. Mon den ikke er lidt forkortet nu?

På »Paula« var jeg ene om arbejdet. På »Halland« var vi to drenge. Den anden, Erwin Morck (Øjvind Mørck kaldtes han af sine forældre), var en norsktalende amerikaner, hvis sprog var mandalsk og derfor næsten dansk. Lige inden afsejlingen bragte gamle Mørck os ned til skibet. For at få tiden til at gå på den lange tur fra Brooklyn til Hoboken fortalte han os lidt om arbejdet, han havde haft som norsk sejlskibstømmermand, en fortælling, der var krydret af diverse »midler« mod søsyge, hvoraf kun den, hvortil der brugtes en halv meter sejlgarn og en terning saltet flæsk, nu kan drives frem af min hukommelse. Meningen var, at flæsketerningen skulle bindes til garnets ene ende og derefter nedsvælges og trækkes op tre gange.

I bølgerne ved Cape Hatteras blev Øjvind meget søsyg, en ubehagelighed, som gentog sig hver gang, vi slingrede lidt. Han havde det så slemt, at han ikke engang blev genstand for det normale drilleri. Det var ellers muligt, at en stakkels træet, lidt søsyg og uerfaren dreng kunne sendes over hele skibet for at lede og spørge efter »nøglen til udskøjningen«, som skulle findes, førend det var muligt for ham at skøje ud.

Øjvind var meget ked af tilværelsen ombord. Han kunne ikke rigtig passe sig ind i livet og arbejdet. Det gik galt fra begyndelsen af. Den første dag glemte han, at affaldsvandet fra officerernes servanter skulle tømmes på læsiden, og fik derved en pøsfuld slået i ansigtet af vinden. Maden kunne han ikke lide, og arbejdet kedede ham. Han klagede meget over, hvad han kaldte de primitive forhold ombord: at vi skulle hente vand fra pumpen til opvask og servanterne, at affaldsvand skulle bæres ud på dækket for at blive hældt over bord, at petroleumslamperne skulle bruges i lukaerne, når skibet lå til ved kajen, osv. Det værste var dog, at han ikke kunne få sig en flødeis med sirup og nødder på, helst fra butikken i Brooklyn, hvor hans kammerater kunne træffes.

Øjvind kunne bedre end jeg huske, hvilke madretter ugedagene bragte. Hver morgen prøvede han på at gætte dagens kost. Det var let nok, for hver dag havde sine faste retter, som serveredes med li-

den afveksling. F. eks. var det vistnok om torsdagen, at vi fik rød sødsuppe lavet af hindbærsaft, nogle rosiner og lidt sagogryn, fulgt af frikadeller og kogte kartofler. For mig var dette ugens bedste spise. Selv efter kødet blev lidt dårligt, var frikadellerne faste og velsmagende. Andre dage bragte kødsupper, kålsupper, gule ærter og gul sødsuppe, fulgt af kogt kød og kartofler eller diverse former for hachis og labskovs.

Kødet blev bragt ombord på »Halland« lige inden afsejlingen og kom med nogle store stykker is, som nok kunne have hjulpet, hvis vejret havde været køligt. Uheldigvis havde temperaturen været oppe på 36 grader i flere dage, inden vi sejlede, med det resultat, at isen hurtigt smeltede i det godt opvarmede køleskab. I de dage tænkte jeg ikke videre over det. I mit hjem brugte vi altid is i et isskab om sommeren og var vant til, at kød kun holdt sig et par dage, selvom det lå lige oven på isen. Dengang jeg som barn sejlede med min far på en fire-mastet skonnert, han førte, var der også vanskeligheder med kød og smør. En overgang troede jeg, at smør nødvendigvis skulle være harskt for at smage rigtigt. Kendskabet til disse gamle afsmage fik jeg oprisket på »Halland«.

Nogle dage ud på søen, efter isen var smeltet, blev kødet hængt i et bur i mastetoppen, naturligvis med en solid top på buret for at forhindre fuglene fra at svine det til. Luften hjalp meget, således at de fleste retter smagte nogenlunde godt. Heldigvis bliver man jo lidt sulten af arbejdet. Der var dog en brun slimet ret, lavet af de mest medtagne dele af kødet, kogt sammen med nogle kartoffelstumper, som jeg næsten ikke kunne få sat til livs. Først vi nåede Venezuela, lærte jeg heldigvis at sætte pris på den gode friske smag, som klipfisken havde.

Øjvind og jeg prøvede at fiske lidt, men skibets ti knob tillod det ikke med de grejer, vi havde. I Golfstrømmen kunne vi dog pille flyvefisk op fra dækket, således at kokken kunne lave nogle gode retter til os tre alene.

På »Paula« var det helt anderledes med opbevaring af kødet. Der havde man et stort elektrisk fryserum, fyldt med en masse fint kød, købt i Argentina nogle måneder tidligere. Den fineste mørbrad, jeg nogensinde har spist, fik vi en gang imellem der ombord til morgenmaden. Ugedagenes rækkefølge bragte også dér deres faste retter. Kun én var lidt for ubehagelig, den bestod af spaghetti, tilsat en mængde små terninger saltet flæsk af en størrelse, der lige passede til gamle Mørcks »middel« mod søsyge.

På »Paula« og også på »Halland« var det arrangeret, at hovmestrene »havde kosten«. Dette betød, at de fik en bestemt sum til at købe den daglige proviant for. Hvis denne kunne købes billigere, beholdt hovmesteren besparelsen. I 1935 var kødpriser i Argentina ualmindeligt lave, og »Paula«s kok sagde, sikkert med rette, at »høkeren« havde tjent mange penge på handelen, da han fyldte et næsten tomt køleskab dér.

Hovmestrene på skibe, som sejlede i nogenlunde faste ruter, kendte efterhånden de handlende, varerne og forholdene i de fleste havne, de kom til. De kunne dér købe effektivt til stor gavn for dem selv og mandskabet. I nogle havne gik hovmestrene selv i land på indkøb, hvis der var tid. Oftest var de afhængige af havnens skibshandler, som mødte op på kajen, mens vi dokkede, med skibets post, forudbestilte varer og tilbud, som kunne friste hovmesteren. Mange var danske eller havde lært at tale sproget hos en dansk far eller bedstefar. Det var hyggeligt at have dem til at komme ombord, hvor vi drenge kunne høre dem fortælle nyheder og berette om de byer, vi ikke kunne nå at komme i land for at se.

Det sidste, vi så af fastlandet på rejserne sydpå, var Floridakysten ved Miami. Store hoteller kunne ses inde på de hvide strande, og palmetræernes grønne toppe kunne skimtes over bølgerne. Begge gange kom vi dér forbi lige efter aftensmåltidet, mens solen var ved at gå brat ned i havet. Dér bliver det mørkt i løbet af nogle få minutter, for solen bevæger sig ikke langs horisonten som i den danske sommer. Stjernehimlen forandrer sig også i løbet af rejsen til syden. De hjemlige stjerner begynder at forsvinde, polarstjernen har flyttet sig nordpå ned mod horisonten, og den første aften syd for Florida kan man begynde at se sydkorset. Hvis vejret er pænt, og man står ved skibets agterende, kan man se, havet gløde, hvor kølvandet bobler. Det er millioner af små havdyr, som fosforescerer, når de bliver rystet op. Da ved man, man er kommet til troperne.

Byen La Guaira, »Halland«s første havn i Sydamerika, lå op ad en stejl bjergside på begge sider af en lille elvdal, der førte vand ned ad bjerget. En meget stor del af byen kunne dengang ses i løbet af den eftermiddagstid, Øjvind og jeg havde til at gå i land. Der var endda lidt tid til at klatre op på bjerget for at se på nogle mandshøje kaktusplanter, som voksede der. Vi blev dog jaget bort af nogle soldater, som kom ud af, hvad vi havde troet var en fæstningsruin.

La Guaira var den første havneby, jeg så i Sydamerika, og den husker jeg bedst. Der var naturligvis store forskelle mellem byerne,



Forfatteren fotograferet som messedreng ombord på s/s »Paula« 1935 med en af de flyvefisk, der i Golfstrømmen fløj op på dækket, og hvoraf der kunne tilberedes en lækker spise.

*The writer as cabin boy aboard the »Paula«, 1935, with a flying fish which leapt on to the deck in the Gulf Stream and made a delicious meal.*

men disse forskelle svandt ved indtrykkene af den spansk-amerikanske arkitektur.

I rejsens tredie havn i Venezuela, Maracaibo, kom »Halland« slet ikke nær ved land. Skibet ankrede op ude på redan, hvor der blev losset i nogle lægtare. Hele dagen kunne vi se mange smådampere på ca. tusind tons sejlene ud og ind af havnen. De fleste gik med olie fra et eller andet sted på Maracaibo-søen til en af de hollandske øer lige udenfor. Lidt adspredelse fik vi ved at ro hen til det Dansk-Franske



rederis motorskib, »Bretagne«, som også lå og lossede dér. »Bretagne« var et af tre næsten ens skibe på godt fem tusind tons, bygget mellem 1927 og 1930, og syntes vældig stor i forhold til »Halland«. De to andre, »Irland« og »Bornholm«, har jeg senere sejlet på.

Det næste land vi så, var Cuba-kysten ved den snævre bjergkløft, som er indsejlingen til Santiago. Dér morsede man fra land, at »Halland« skulle laste i Media Luna, men skulle først til Manzanillo for at komme gennem karantænen. Turen østpå langs sydkysten var lang og kedsommelig. Sierra Maestras ensformige, gulbrune bjerge var afbrændte af sommersonen og så meget lidt indbydende ud.

Cirka femogtyve år senere var det i de samme Sierra Maestra bjerge, at Fidel Castro holdt til, mens han begyndte sit oprør. Lige efter han blev stærk nok til at vove sig ud af bjergene, var Media Luna hans hoved-kvarter.

Hvor skibet dokkede, var der kun et par huse og en noget skummel beværtning ved en lang støvet vej, der førte gennem nogle marker, forbi markarbejdernes huse, ind til hvad kunne kaldes bykernen. På alle sider af byen lå sukkerrørsmarker og ananasplantager med nogle få mango- og appelsintræer til afveksling. Frugterne købte vi nogle af. De var modne og dejlige, ikke som dem der er plukket grønne til eksporten. For at komme tilbage til skibet klatrede vi op på et tog, der bragte store brune sække sukker til »Halland«.

I den skumle havnebeværtning i Media Luna tilbød værten mig at »låne« hans datter, der var lidt yngre end mig, hvis jeg ville stjæle et rugbrød fra skibet til ham. Fra gårdene rundt om den landsby, jeg var vokset op i, vidste jeg, hvordan det gik til, når dyrene parrede sig, men jeg syntes, det var en modbydelig tanke at skulle overføre mine teoretiske kundskaber til praksis ved hjælp af den grimme lille pige, så jeg afslog.

Sukkersækkene var ikke så stærke, som man godt kunne have håbet. Det varede ikke mange timer, førend det brune, klæbrige sukker lå over hele dækket og blev trådt ind i gangene, hvor messedrengene skulle vaske det af. I sukkerfabrikken i Media Luna havde man udskilt det meste af den brune melasse fra sukkeret, men der var endnu tilstrækkeligt tilbage til at plage os. Af melassen blev der lavet rom, en billig drik dér på øen, som vi gerne ville have lidt af til at bringe med hjem.

Det var midt i spiritusforbudets tid i U.S.A. med det resultat, at spirituosa stod i høj kurs derhjemme.

Øjvind brugte alle sine penge, både sin gage og en betydelig sum

fra forældrene, til indkøb af rom, whisky og likører. I sin fritid gennemsøgte han skibet i håb om at finde gode gemmesteder. Ved en anden lejlighed havde jeg set det amerikanske toldvæsen visitere skibet, og det morede mig, at jeg kunne finde alle flaskerne, han så omhyggeligt gemte. Tilsidst spurgte Øjvind kokken, hvad han kunne foreslå. »Ja«, svarede kokken, »der er et hemmeligt sted bag i ovnen, hvor mange flasker kan ligge godt i sikkerhed i varmen. Jeg har nogle, som skal i land i New York, og der er også plads til dem, du har. Lige netop som tolderne kommer ombord ved ankomsten i U.S.A., bager jeg brød. Det skal nok kunne gå. I havnen sidder tolderne i salonen og drikker kaptajnens whisky, opblandet halvt om halvt med øl. Når de har siddet dér en times tid eller to, kan de ikke se noget som helst. Så skal vi sikkert kunne få det hele i land«.

I Øjvinds hjem drejede meget af samtalen sig om, hvordan man kunne skaffe drikkevarer under forbudet. For ham var det eneste spændende ved Sydamerikaturen, at han kunne komme hjem som en helt med en masse flasker. Dette medførte, at han tidligt blev dranker. Hans ulykke var, at han ikke senere i livet kunne forlade en halvtom flaske.

På hjemturen gik det bedre og lettere med arbejdet. Meget, som i begyndelsen syntes svært, var blevet rutinemæssigt. Det var derfor muligt at iagttage mere af, hvad der foregik på skibet, specielt i fritiden: Maskinchefen, som i de dage kaldtes »første mester«, var ivrig frimærkesamler. Han havde lige anskaffet inflationsmærkerne fra efter den første verdenskrig og viste mig dem, mens han fortalte om forhold i de forskellige lande. En af de yngre officerer tog en ny pladespiller frem sammen med den ene plade, han havde haft råd til at købe. Det var dagens landeplage, »Ramona«, som vi hørte på mange gange hver dag, mens ejeren sad og læste i et lille katalog over andre plader, som han gerne ville købe et par stykker af i New York eller Philadelphia.

Kaptajnen havde en betydelig samling skydevåben i et mere eller mindre hemmeligt skab i kahytten. Sent i november 1918 var han kommet til en belgisk havn, hvorfra det var let at tage en taxa ud til krigens skyttegrave. Der havde han pillet våben og kikkerter op, som han tog med sig ombord. I forvejen havde han en automatisk pistol og nogle jagtgeværer. Disse mange våben synes at give ham en tryghedsfølelse, som jeg ikke forstod dengang. Hvad der blev af samlingen, ved jeg ikke, for den kom ikke med, da han blev fører af M/S »Bornholm«.

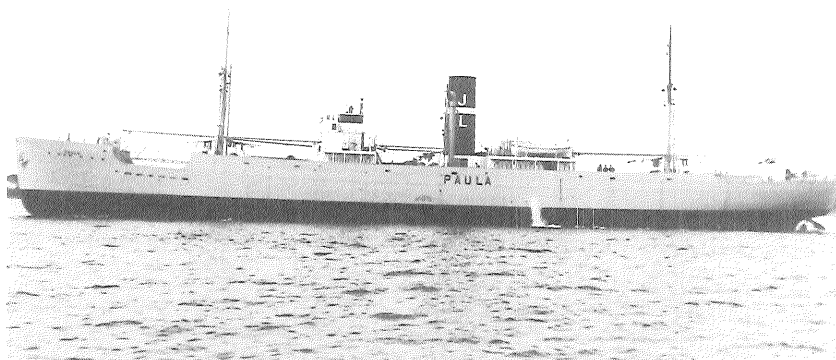
Aftentimerne gik med lidt læsning. Af min far havde jeg fået Marryats Mr. Midshipman Easy, som hurtigt blev læst. Heldigvis havde en af officererne det meste af et populær-videnskabeligt tidsskrift, *Frem*, hvoraf jeg kom igennem flere hefter om dagen. Det var sikkert lige så meget af dette som af at tale med kokken og besætningen, at jeg lærte en hel del dansk den sommer. Søen, skibet, rejsen og *Frem* gav mig en meget væsentlig udvidelse af mit ordforråd, som jeg aldrig ville have fået i min mors køkken i U.S.A.

Mens »Halland«s kurs gik sydpå til Venezuela, skulle »Paula« gennem Panamakanalen til Sydamerikas vestkyst i 1935. Den første havn, vi ankom til, var Buenaventura i Columbia, op ad en flod, midt i en tropisk urskov, og nær ved en stor snekronet vulkanegle. Bjergene på vestkysten blev større og større, efterhånden som vi kom sydpå. Tilsidst stod de op fra Stillehavet som en kolossal vold.

Byerne dér havde mere interesse for mig end dem i Venezuela i 1928, ikke fordi de var andet end spansk-amerikanske havnebyer, men fordi der i dem skete forskelligt, som en dreng synes værd at huske.

I Guayaquil i Ecuador kom folk ombord for at sælge gode håndlavede lædervarer: bæltter, tasker og kufferter. Der handlede ikke med penge, men med cigaretpakker, som kunne købes hos hovmesteren uden for tolden. En enkelt pakke kostede dengang 13 cent, altså to og halvtreds øre, og ved at prutte lidt fik jeg en håndkuffert for fireogtyve pakker. I Callao solgtes sølvhalsbånd og -armbånd, hvis led var skåret af en peruviansk sølv mønt, der havde en pragtfuld lama på den ene side. Sølvet mellem relieffet af dyret og mønternes rand var forsigtigt skåret væk, og de var samlet ved påloddede stykker sølvkæde. I Callao gik jeg og en skibskammerat i land for at finde lidt oldtidskeramik, lavet af en af landets indianerstammer i alle tænkelige dyre- og menneskeskikkelser, som ikke var særlig dyre hos den handler, vi fandt. Da vi kom tilbage til dokken, blev vi stoppet af toldvæsenet, som meget strengt fratog os vore indkøb. De vidste lige bestemt, hvad vi havde med os, fordi handleren havde telefoneret til dem samme øjeblik, vi forlod ham, for at sige, at vi havde købt sager, hvis eksport var forbudt.

Vor eneste passager, en ung tysk student, søgte at købe et indskrumpet menneskehoved, fremstillet af en indianerstamme oppe i bjergene. Han havde været der før og havde set et lille tørret kineserhoved, som han i mellemtiden havde gået og ønsket sig. Mange af hovederne var fint forfalskede af abekattehoveder, sagde han, men han



S/s »Paula« (D/S Vesterhavet) bygget 1934 og sat i fart på Amerikas vestkyst. I dette nye skib var forfatteren messedreng i 1935.

*The s.s. »Paula«, built 1934 for Vesterhavet Company and put into service on the west coast of S. America. The writer was cabin boy on the new vessel in 1935, and the work of a cabin boy was the same whether the ship was old or new.*

havde tiltro til den handler, som havde vist ham kineserhovedet. I de dage kostede et sådant hoved femogtyve dollars, for mig en formue (det var en dollar mere, end hele den hyre jeg fik ombord for to måneders arbejde). De fem af de femogtyve var til handleren, de tyve var til at købe en riffel, som kunne byttes hos indianerne med et nyt hoved. Uheldigvis var der ingen hoveder til salg, og tyskeren måtte overbevise sig selv om, at det ville have været for farligt at prøve på at få hovedet i land i New York, hvor toldvæsenet var meget strengt med den slags.

I Callao kom en skægget, enbenet dansker ombord. Det var Peter Freuchen, som rejste dér dengang. Han blev genkendt af skibets besætning lige så snart, han kom hinkende langs dokken. Freuchen var kun en af de mange danskere, der kom om bord, ofte bare for at tale deres modersmål lidt og få et ordentligt stykke rugbrød.

I den lille by Arica i Chiles nordligste provins fik vi det eneste regnvejr, vi så på denne ørkenkyst. Lige som der skulle losses, kom en stor sort sky ned ad bjerget og gav os en ordentlig skylle. Meget hurtigt åbnedes dørene i en skole, der lå lige over for dokken, således at alle klasserne kunne marchere ud i regnen. Børnene stod og følte med fingrene på vandet, som det faldt, blev stående et par minutter derefter for at tørre af i solskinet og marcherede så ind igen. Det hele tog kun fem minutter. En chilener, som jeg kendte i 1939 på universitetet, havde sit hjem dér i byen. Han fortalte, at det var den første regn, byen havde haft i tyve år, og at man bagefter daterede hændelser i byen, eftersom de skete før eller efter regnen.

Lidt længere sydpå i Tocopilla lå den engelske krydser »Exeter«, hvis store mandskab let kunne have overvældet byen, hvis der ikke havde været arrangeret lidt adspredelse. Blandt andet var der en boksekamp mellem den chilenske boksemester og den peruvianske. Det viste sig meget snart, at den chilenske var peruvianeren langt overlegen. De indfødte var naturligvis henrykte, men byens embedsmænd havde nu det ubehagelige problem at finde på noget andet til at få aftenen til at gå med. Vi kunne se, at et eller andet diskuteredes nede ved bokseringen, hvor den chilenske boksemester tilsidst blev enig med byens høje herrer. Derefter blev der råbt fra ringen på dårligt engelsk, nogenlunde godt tysk og på spansk, at enhver, som havde lyst til at prøve, kunne få lov til at bokse med mesteren. I nogle få spring var vor styrmand dernede. Mens hanskerne blev bundet på ham, spurgte jeg en skibskammerat, om dette ikke let kunne gå galt. Styrmanden havde ganske vist skuldre som en okse og meget lange arme, men han var ikke professionel bokser. »Du har ret«, kom svaret, »det kan let gå galt. Jeg har en gang set styrmanden i et slagsmål. Han er ikke til at komme ind på livet af. Den store næve på den massive underarm virker som en kølle. Lad os bare håbe, han ikke slår for hårdt til«. Det gik som spået. Den chilenske boksemester fik sig én på hovedet i løbet af nogle få sekunder og blev slået ud, en hændelse som byens borgere absolut ikke satte pris på. Deres vrede var så stor, at vi kun slap ud med nød og næppe med hjælp fra de britiske matroser, der uventet bragte os helt ned til »Paula«. De var begejstrede for styrmandens boksning og blev den aften gode venner med alle danskere. Fire år senere, i 1939, var det »Exeter«, der deltog i slaget med det meget stærkere bevæbnede tyske krigsskib »Graf Spee« uden for Montevidéos havn. Begge skibe led alvorlige skader, »Exeter« vistnok de fleste, men slaget satte en ende på »Graf Spee«s kapervirk-

somhed. Nogle af vore venner fra den aften i Tocopilla var sikkert med.

»Paula« havde en lidt blandet besætning. Vi fremmede var to amerikanere, en engelskmand, en finne, en svensker og to sydamerikanere. De sidste var kommet med for at rejse hjem og blev afmønstret i deres hjemlige havne. Den ene amerikaner rømte i Panama-kanalen. Vi manglede derved en letmatros og to matroses ud af en ganske lille besætning, noget der gik ud over dæksdrengen, som fik lov til at arbejde overtid uden betaling, indtil nye folk fandtes. Heldigvis kom skibshandlerne i Antofagasta og i Valparaiso hver med en dansk matros. Den ene var lige sluppet ud af fængsel og stank noget så modbydeligt. Han var mange dage om at lufte ud. Den anden var en meget dygtig sømand, der var blevet alvorlig syg af at få for meget at drikke.

Det var skibshandleren Charles Horn i New York, som skaffede mig hyre på »Paula«. I en stor havn som New York var der ofte flere danske skibe, der trængte til folk, end der var ledige skandinaviske sømænd. Derfor var det muligt for en skibsvant, dansktalende amerikaner at komme til søs. Meget tidligt om morgenen mødte jeg op ved Horns kontor, hvorfra han kørte mig, den anden amerikaner og nogle store sække ned til skibet. På vejen til Hoboken fortalte han, at det havde været meningen, at jeg skulle have været ungmand på Dansk-Fransk's motorskib »Bornholm«, men at der pludselig blev risiko for, at »Bornholm« ikke ville vende tilbage til U.S.A., indtil efter skoleåret var begyndt. Derfor skulle jeg ud med »Paula« som messedreng. Dette var lidt af et tilbageskridt, men havde den fordel, at jeg ikke var kendt af nogen på skibet. Hvorimod kaptajnen på »Bornholm« var ham fra »Halland« i 1928, og der var dem, der huskede mig fra andre ture med Dansk-Fransk's skibe. Muligvis var der en anden fordel, for da vi traf »Bornholm« i Antofagasta, hørte vi, at en af dæksdrengene derombord var faldet ned i lasten og havde slået sig helt i stykker.

Valparaiso var den største havneby på vestkysten. Det var også det eneste sted, vi turde blive i land næsten hele natten. Kokken havde bekendte i en restaurant i byen, hvor han havde arrangeret en fin middag, hvortil nogle af os var inviteret. Den middag havde han glædet sig til i flere uger, for det var fremmed mad, som han ikke selv havde skullet lave. Vi var en ti stykker, nogle fra »Paula« og nogle fra »Bornholm«, som også lå ved dokken, der nød af stedets bedste kød- og fiskeretter.

Resten af natten gik vi fra den ene beværtning til den anden for at

drikke øl, tale med skibskammerater og bekendte og slappe af. På et sted ved navn Graf Zeppelin traf vi nogle af officererne og besætningen fra »Bornholm«. Det var hyggeligt at tale med dem, selv om der ikke var meget ved beværtningen. Ud over navnet var det eneste tyske, vi kunne finde, den melodi, som tre-mands orkestret spillede hele natten. Der var pauser, men melodien var altid »An der schönen blauen Donau«. Vi prøvede på dansk, engelsk og tysk at få musikanterne til at fremtvinge en hvilken som helst anden melodi, men forgæves.

En stor del af samtalen den aften drejede sig om hovmesteren på »Bornholm«. Han var ikke særlig velanset af andre end kaptajnen der ombord. Man påstod f.eks., at tebladene fra kaptajnens eftermiddagste blev brugt igen til officerernes næste dag og til mandskabets dagen efter. Jeg havde aldrig før hørt så mange hovmesterhistorier. De må have ophobet sig fra tidernes morgen. Hvorvidt de var sande i dette tilfælde, var ikke godt at sige, men jeg var velkendt med den hovmester og forstod godt, at alle klagede over ham.

Hjemme igen fra sådan en sommertur havde jeg følelsen af at have set mig lidt om i verden og at være i stand til at forsørge mig selv. Dette hjalp stærkt, når jeg kedede mig på skolebænken. Det var mig klart, at der var udveje fra skolen, hvis de trængtes, og netop denne følelse gjorde udvejene unødvendige. Ellers er det ikke godt at vide, hvilke gale streger jeg kunne have fundet på. I nutiden er den forlængede, tvungne skolegang som et fængsel for alt for mange børn. De bliver ødelagte af at sidde og kede sig uden at have håb om undsætning.

Under krigen blev både »Halland« og »Paula« torpederet, den første i Nordsøen, den anden op under Island, muligvis med nogle af mine bekendte. Heldigvis var der dem, der overlevede krigsårene: skibsføreren, f.eks., og en af maskinmestrene fra turen 1928 på »Halland« sejlede endnu sammen på Dansk-Fransk's Liberty skib »Grønland« i 1947. Fra dette skib gik min gamle kaptajn i land, da han faldt for aldersgrænsen et par år senere. En nat i foråret 1953 sov han stille hen. Ham skyldte jeg meget. Havde han ikke villet have den ti-årige messedreng med på »Halland« i 1928, havde jeg sikkert ikke kunnet finde hyre på andre skibe. Det var let for en erfaren messedreng at komme til søs, men det ville have været næsten umuligt for en tilfældig amerikansk skoledreng at gøre det samme.

## A DANISH-AMERICAN CABIN BOY'S REMINISCENCES ON BOARD DANISH STEAMSHIPS

### *Summary*

The author, who is Professor of Mathematics at Syracuse University, is the son of a Danish shipmaster who settled in the U.S.A. after the First World War. He was prompted by the illustration of a squashed cockroach in the Museum's 1979 yearbook to put on paper his reminiscences of the summers of 1928 and 1935 when he served as cabin boy aboard two Danish steamships, both of 1500 tons, sailing in South America. On the first voyage he was only ten years old, but said he was twelve.

On the first occasion the s.s. »Halland« was bringing a cargo of sugar cane to the north, though the ship was not suited to the tropics. The sugar attracted and sustained an army of millions of cockroaches. Every day the mess was sealed and poison sprayed everywhere. Soon afterwards a coating of dead cockroaches was swept up and thrown overboard.

The s.s. »Paula« was ten years younger, had only a few cockroaches and was much better equipped for the tropics. Meat, for example, was stored in a large electric freezer. On the »Halland« it had been hung in a cage at the top of the mast. The author describes the work a cabin boy had to do, under cook's orders. His day was a long one. Meals and coffee were served up six times every twenty four hours. What the young cabin boy disliked most of all was everlastingly polishing all the brass aboard. As well as life aboard, where he felt everyone treated him well, he describes the visits ashore he made. La Gueira, in Venezuela, was the first port the author put in at in South America, therefore he remembers it particularly clearly. From there he sailed to Maracaibo and Media Luna, on Cuba, where a cargo of brown sugar was taken aboard in sacks which split so that the brown sticky substance was trodden in the gangways and the two cabin boys had to wash them clean.

The s.s. »Paula« had another run, through the Panama Canal to the west coast of South America. Here the first port of call was Buenaventura, then Guayaquil in Ecuador, and Calao and Arica in Chile, where the ship arrived in time for the first rain after twenty years of drought. The seventeen year old cabin boy on the s.s. »Paula« was more interested in the goods offered for sale in the various ports he called at.