

Hans Jeppesen: Færgfolk ved Helsingør år 1989

I artiklen giver Hans Jeppesen et første indtryk af museets dokumentation af livet om bord i M/F "Kronborg". Undersøgelsen fandt sted i efteråret 1989, og museet planlægger i de kommende år at gennemføre tilsvarende punktstudier i vor egen tids skibsfart.

I november 1991 overtager det fælles dansk-svenske aktieselskab ScandLines DSBs og SFLs færgetrafik på overfarten mellem Helsingør og Helsingborg. Samtidig indsættes den første af en ny og større type færger, hvor en udstrakt brug af EDB, fjernstyring og automatik ikke blot giver øget effektivitet og service for de millioner af rejsende der bruger overfarten, men tillige ændrer arbejdsforholdene for færgernes personale.

For 100 år siden modtog DSB den første jernbanefærge, bygget til overfarten på Helsingør Skibsværft, og da færgen året efter indledte regelmæssig sejlads, blev det i Illustreret Tidende beskrevet i følgende næsten lyriske vendinger:

Nu går imidlertid »Kronprinsesse Louise« i regelmæssig Fart, og man kan saaledes ved dens Hjælp køre i sin egen Salonvogn, hvis man har en saadan, lige oppe fra Trondhjem eller Sundsvall og ned til Brindisi. Det hele ny Jærnbaneanlæg ved Havnen i Helsingør er holdt i passende europæisk eller maaske rettere ikke bestandig borgerlig dansk stil. Der gaar som et Pust af Storstadsliv hen over Pladsen foran den slotslignende Stationsbygning, naar Dampfærgen bruser ind i Havnen og Passagerer og

Gods i broget Forvirring transporteres over til det ventende Tog. Er det ved Aftenstid, lægger de elektriske Lamper deres skarpe hvidlige Skær hen over alt, som naar inden for deres Lysvidde, og det hele ser endnu mere fremmedagtig ud end ellers. Selve Dampfærgen er naturligtvis i den sædvanlige Pramstil, tung og kluntet at se til udvendig, men elegant monteret i de for Passagererne bestemte Rum og ellers vistnok fortræffeligt indrettet til sin Bestemmelse. Den er meget passende opkaldt efter Kronprinsesse Louise, der jo er et levende Bindeled mellem de to Nationer.«

KRONPRINSESSE LOUISE var den første danske færge med elektrisk lys, og det omtalte skarpe hvidlige Skær« stammede fra de 4 lamper, som udgjorde den samlede dæksbelysning.

Desværre ved vi ikke meget om hvordan datidens færgfolk så på sagen. Nu, 100 år senere, vil en ny type færger også erstatte de velkendte, men denne gang vil Handels- og Søfartsmuseet bidrage til, at færgefolkenes hverdag ikke går i glemmebogen.

Med økonomisk bistand fra museets Venneselskab og en yderst positiv indstilling fra DSBs personale blev det i efteråret 1989 muligt for 6 af museets medarbejdere at sejle med og i ca. 14 dage følge besætningen ombord i motorfærgen KRONBORG.

Undersøgelsen foregik i samarbejde med Helsingør Kommunes Museer, repræsenteret ved museumsassistent Kirsten Aagaard, og pro-

jektets koordinator var mag.art. Poul H. Moustgaard.

Resultaterne kan i tal opgøres til 23 interviews, 10 observationsrapporter, 12 ruller sort/hvid film, 63 farvedias og en samling eksempler på de talrige skemaer, formularer o.l., der benyttes ombord. Som et delresultat kan tillige nævnes, at museet nu har en »Ønskeseddel« til DSB, som omfatter bord, stole, øvrigt inventar samt bestik o.l. fra cafeteria og/eller restaurant i M/F KRONBORG. Det vil vi gerne sikre for eftertiden, inden færgen forlader Øresund.

På de følgende sider gives et første, kortfattet indtryk af det indsamlede materiale.

Færgen og besætningen

M/F KRONBORG er bygget på Århus Flydedok og Maskinkompagni til DSBs Helsingør-Helsingborgoverfart, og færgen blev indsat på ruten i 1973. Maskineriet kan give en fart på 13 knob, og færgen kan medtage 800 passagerer, 7 godsvogne eller 70 personbiler.

I undersøgelsesperioden betjentes overfarten desuden af M/F HOLGER DANSKE og KÅRNAN, samt af de to ombyggede Århus-Kalundborgfærger PRINSESSE ELISABETH og PRINSESSE ANNEMARIE.

I løbet af et døgn gennemfører KRONBORG 17 dobbeltrejser. På de fleste afgang er der biler på dækket, på få desuden gennemgående passagerjernbanevogne. Al godstransport med jernbane over Øresund foregår nu med Danlink-færger mellem København og Helsingborg. Den største gruppe passagerer er endagsrejsende, som går ombord.

Når færgen står ud af havnen skal personalet i kiosk, cafeteria og restaurant i løbet af 20 minutter sørge for, at alle passagerer har mulig-

hed for at handle i den toldfrie butik, spise og drikke. Ikke alle døgnets timer er lige travle, men generelt er færgen præget af en høj omsætningshastighed, uanset om det gøres op i biler, kroner, passagerer eller promiller. Sejladsen med de mange havneanløb og intens trafik på tværs af Øresund kræver ligeledes, at besætningen i maskinen og på dæk og bro er ansvarsbewidste og yderst fortrolige med deres arbejde.

Til færgens sejlads er der 5 skiftende besætninger, hvor hvert hold består af 1 skibsfører, 1 overstyrmand, 1 styrmand, 4 matroser, 1 maskinchef, 1 førstemester og 1 motormand. 1-2 matroser indgår ikke i vagtsystemet, men er dagmænd med særlige vedligeholdelsesopgaver.

I cafeteria, kiosk og restaurant arbejder 20 mennesker med servicechefen som leder, og også her er personalet inddelt i hold og vagter. Arbejdstid og vagtskifter er dog anderledes end den øvrige besætnings.

Udenfor de to hovedgrupper er ansatte fra ISS-koncernen, som udfører rengøringsarbejde, og personale fra et vagtselskab, der sejler med på især de sene afgang.

Arbejdsdeling og hierarki

I maskinen, på dækket og broen kan arbejdet karakteriseres med overskriften Sikkerhed, og på salondækket er det samlede begreb Service. Alle steder bevirker den korte overfartstid, at hvert enkelt besætningsmedlem er fortrolig med sin opgave, og kan udføre den med et minimum af instruktion. Det fører til en udbredt specialisering, som den almindelige passager kun aner.

For dæksbesætningen er fordelingen af opgaverne således:



dækket. En gang imellem kigger motormanden ind, da han ellers vil sidde helt alene i sin egen messe. Den sidste matros er rorgænger på broen, og han har som overstyrmanden og skibsføreren mulighed for små pauser, når færgen er i havn.

På broen er der koncentreret ro under overfarten, og over VHF-radioen er man hele tiden i kontakt med alle øvrige færges, så rækkefølge under anløb og afgang samt andre manøvrer kan aftales indbyrdes. Arbejdet afvikles harmonisk med et minimum af diskussion og ordregivning.

De fleste endagsrejsende er svenskere, som hjembringer danske føde- og drikkevarer. *Most of the day trippers are Swedes who buy Danish food and beverages to take home.*

På salondækket er stemningen og arbejdsrytmen mere hektisk. Under overfarten har alle travlt med at betjene passagererne, derefter skal der ryddes op og suppleres med varer før næste hold strømmer ind. Flere mennesker skal arbejde sammen, og ikke alle har været ansat længe. Lokalerne til kontorarbejde og ophold i pauser er små og overbelastede, og i modsætning til matroserne har restaurationspersonalet sjældent tid til at benytte deres messe under vogndækket.

Maskinbesætningen består kun af 1 maskinchef, 1 maskinmester og en motormand. Uanset de hyppige maskinmanøvrer er arbejdet domineret af tilsyn med og kontrol af det i øvrigt velholdte og driftsikre maskineri.

Handelsflådens traditionelle hierarkier for henholdsvis dæk, maskine og restauration findes således også i KRONBORG, men restaurationspersonalet skiller sig dog klart ud ved gruppens størrelse og på grund af ansættelsesformen.

Dæks- og maskinbesætningen er alt overvejende tjenestemænd med lang tids ansættelse i DSB, mens restaurationspersonalet er ansatte i den private virksomhed, der forpagter kiosk- og cafeteriafunktionen. En del af de yngre medarbejdere er her kun ansatte i eksempelvis en sommerferie, eller mens de venter på en studieplads.

Når det gælder skibets sikkerhed, indgår den uniformerede del af restaurationspersonalet i

FÆRGE AFGÅR

fra Helsingør

Kl	Dage	Udføres af
0	0,00 ma-fr 0,40 lø-sø	Kärnen Holger Danske
1	1,00	Kronborg
2	2,10 2,20	Holger Danske Kronborg
3	3,25	Holger Danske
4	4,45	Holger Danske
5	5,10	Kronborg
6	6,00 6,25 6,45 ma-fr	Holger Danske Kronborg Kärnen
7	7,15 ej lø 7,15 lø 7,35	Holger Danske Pr Elisabeth Kronborg
8	8,00 ma-fr 8,00 lø 8,30 8,50	Kärnen Pr Anne-Marie Holger Danske Pr Elisabeth

Sejlsplan for DSB Helsingør-Helsingborg-overfarten
24/9-23/12 1989. *Timetable for the Elsinore - Hel-*
singborg route September 24th to December 23 1989.

den samlede besætning, så på dette punkt er alle "i samme båd", og underlagt skibsførerens kommando.

9	9,10 9,30 9,50	Kronborg Pr Anne-Marie Holger Danske
10	10,10 10,30 10,50	Pr Elisabeth Kronborg Pr Anne-Marie
11	11,10 11,30 11,50	Holger Danske Pr Elisabeth Kronborg
12	12,10 12,30 12,50	Pr Anne-Marie Holger Danske Pr Elisabeth
13	13,10 13,30 13,50	Kronborg Pr Anne-Marie Holger Danske
14	14,10 14,30 14,50	Pr Elisabeth Kronborg Pr Anne-Marie
15	15,10 15,30 15,50	Holger Danske Pr Elisabeth Kronborg
16	16,10 16,30 16,50	Pr Anne-Marie Holger Danske Pr Elisabeth
17	17,10 17,30 17,50	Kronborg Pr Anne-Marie Holger Danske
18	18,10 18,30 18,50	Pr Elisabeth Kronborg Pr Anne-Marie
19	19,00 19,30 19,50	Holger Danske Pr Elisabeth Kronborg
20	20,10 ej lø 20,20 20,50	Pr Anne-Marie Holger Danske Pr Elisabeth
21	21,20	Kronborg
22	22,00 22,20 22,30	Holger Danske Pr Elisabeth Kronborg
23	23,20 23,45	Holger Danske Kronborg

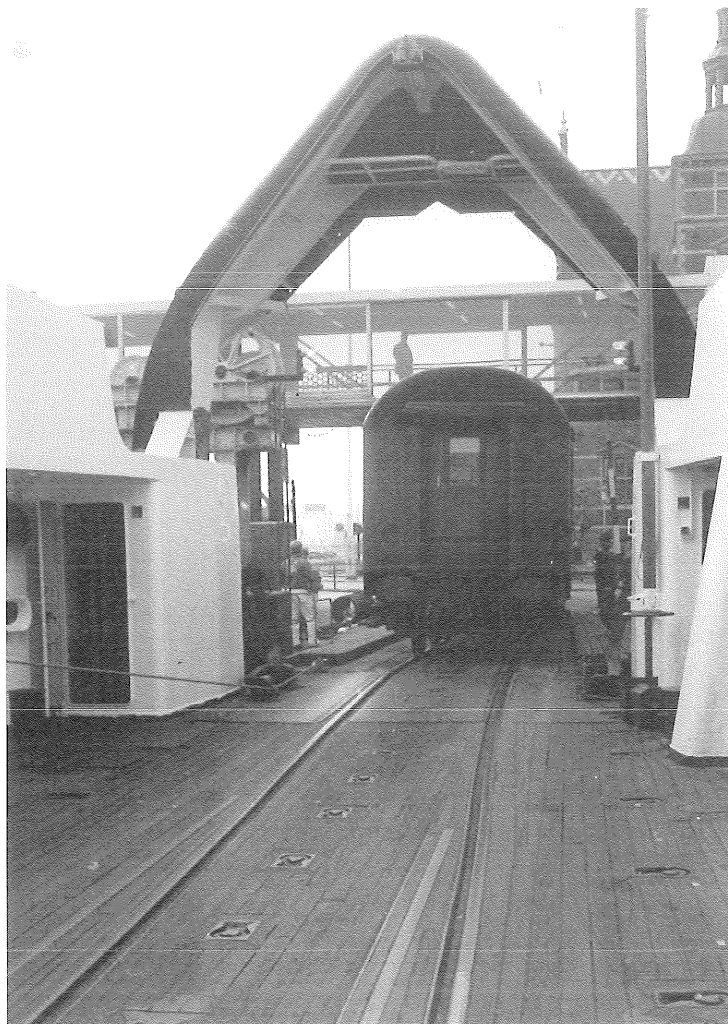
Søfarende og skifteholdsarbejdere

For Handels- og Søfartsmuseet er det altid af særlig interesse at få indtryk af, hvordan en tilværelse som søfarende adskiller sig fra landjordens erhverv. Når eksemplet er en færge fra den korte overfart mellem Helsingør og Helsingborg, bliver det åbenbart, at de enkle svar er utilstrækkelige.

For den del af besætningen, der arbejder på salondækket, er det obligatoriske sikkerhedskursus, den eneste klart maritime uddannelse. Derimod kendes hovedparten af de daglige gøremål også fra tilsvarende arbejdspladser på landjorden, og heller ikke skifteholdsarbejde kan siges at være specielt maritimt. Det er dog tydeligt, at grænsehandelen og omsætningshastigheden bidrager til at give KRONBORG som arbejdsplads sit eget særpræg. Kun få har sejlet andre steder, og langt de fleste har søgt jobbet efter at have hørt derom fra familie og venner. Fødestedet er oftest i eller nær Helsingør eller Helsingborg.

Dæks- og maskinbesætningen er ikke i samme grad rekrutteret fra færgerutens opland på begge sider af Øresund, men mange er flyttet hertil fra andre steder i Danmark i forbindelse med en fastansættelse ved overfarten. For officererne har det som regel været et bevidst karrierevalg ret kort efter sejltid i udenrigsfart, teoretisk uddannelse på skole og aftjening af værnepligt, og i de fleste tilfælde har ægteskab gjort den hjemlige færgefart attraktiv. For matroser og motormænd synes tillige muligheden for et bierhverv at have spillet en rolle.

Det maritime indhold i dæks- og maskinbesætnings uddannelse og nuværende arbejde er indlysende, men det hindrer ikke, at der af og til med glæde tænkes på tiden i langfart. En skibsfører ønskede således, at det af og til var

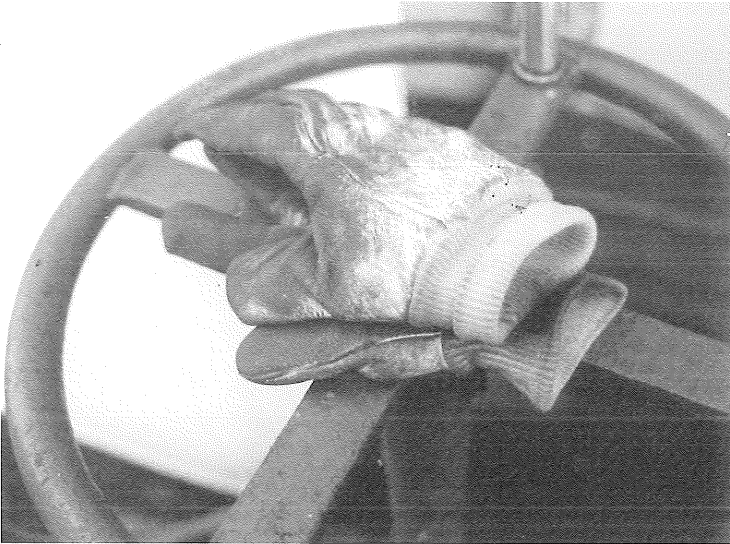


Rangering med togvogne omfatter nu kun gennemgående passagervogne til og fra Oslo og Stockholm.

The only railway carriages which are shunted on and off the ferries nowadays are the through passengers trains to/from Oslo and Stockholm.



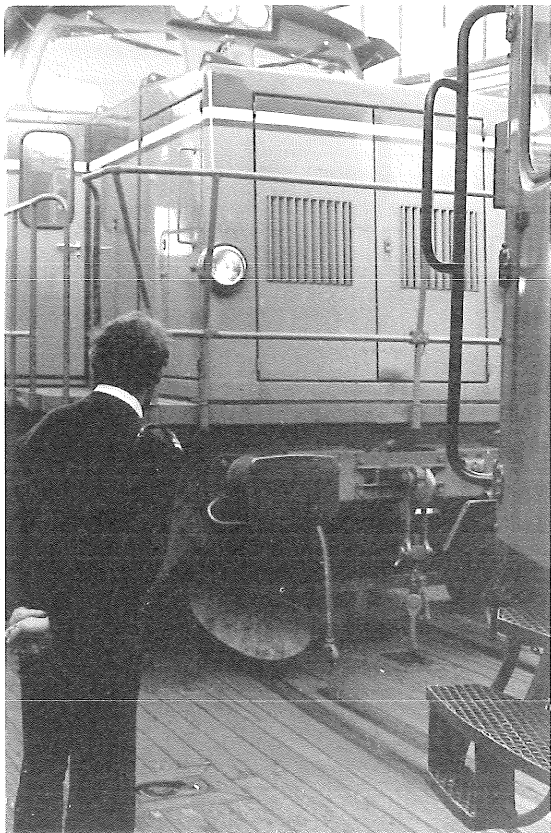
Om formiddagen har mange pensionister deres faste afgangstider og pladser i cafeteriet. *In the mornings many old age pensioners have their regular departure times and their regular seats in the cafeteria.*



muligt at tage en rejse på langfart i et andet rederi, og en matros omtalte sin ansættelse ved færgerne som »da jeg holdt op med at sejle«. Det skal dog understreges at begge i øvrigt var tilfredse med deres nuværende job. De senere års rationaliseringer har i øvrigt medført, at en række vedligeholdelsesarbejder, som før udfør-

De to matroser på vogndækket skal blandt andet surre jernbanevognene. *The two seamen on the car deck have the job of securing the railway carriages among their duties.*





Styrmanden overvåger rangeringen.
The first mate supervising the shunting.

tes af matroser om bord, nu foregår under værftsoophold eller udføres af dagmænd, der ikke indgår i fastbesætningen.

Slutord

Museets hensigt med undersøgelsen om bord i KRONBORG, var at belyse livet for færgefolk i år 1989. Adskillige sider af denne tilværelse blev

kun tangeret, men vi fik et levende indtryk af, hvordan denne relativt lille men dog komplicerede arbejdsplads fungerede - og fungerede godt, med en i almindelighed stor grad af tilfredshed med jobbet hos besætningen. To faktorer synes her dominerende. Den første er de faste arbejds hold, som sikrer stabilitet og trykthed trods skiftende arbejdstider. Den anden er, måske lidt mere overraskende, at mange besætningsmedlemmer synes, at den korte overfartstid giver en tiltalende afveksling i arbejdet.

Forhåbentlig kan disse kvaliteter følge med i de nye færger, som fra november 1991 gradvist vil gøre motorfærgeren KRONBORG overflødig.

I maskinens manøvrerum. *On the engine platform.*





Overstyrmand, rorgænger og skibsfører på broen.
The chief mate, the helmsman and the master on the bridge.

Life on Board a Ferry

Summary

In his article the director of the museum, Hans Jepsen, gives a first impression of the documentation undertaken by the museum of life aboard the M/F Kronborg«, which is in service on the Danish State Railway's (DSB) route between Elsinore in Denmark and Helsingborg in Sweden.

The study took place over a 14-day period in the autumn of 1989, when the museum staff sailed with the ferry to interview, observe and photograph the crew's daily life.

Expressed in figures the study amounted to 23 interviews, 10 observation reports, 12 rolls of black and white film, 63 colour slides and a collection of questionnaires, forms and printed matter.

The ferry, which was built for this route in 1972, is 88 meters in length and it can carry 800 passengers and 7 goods waggons or 70 cars.

When the ferry sets sail from the harbour the staff in the tax-free kiosk, cafeteria and restaurant have to provide the opportunity for the passengers to shop, eat and drink within the 20 minutes which the crossing lasts.

Over a 24-hours period the ferry sails 17 return trips and this requires five different crews each consisting of 10 people, as well as the restaurant staff of 20. The ferry has the traditional hierarchis within the deck, engine-room and restaurant crews, the first two groups consisting almost entirely of civil servants employed in DSB's shipping services, whereas the kiosk and cafeteria are run as a concession by a private firm.

Despite the rapid turnover of sales and the presence of different hierarchies on board the work place appears to function well and the staff are generally satisfied. The fixed work teams and the variation in the work caused by the short duration of the voyages are given as the main reasons for the crew's satisfaction.

The museum plans to make similar studies of other types of vessels in the years to come.



Over VHF-radioen koordineres sejladsen med de øvrige færger.
The sailing route is coordinated with other ferries via VHF radio.

Maritim husflid fra matrosessen.
Maritime arts and crafts in the sailor's mess.



En kaffepause i matrosessen.
A coffee break in the sailor's mess.





Smørrebrød tilberedes
i restauranten.
*Making sandwiches
in the restaurant.*



Spisepauserne er
korte for
serveringspersonalet.
*Meal breaks are very
short for the service staff.*

ARBEJDSPLAN FOR STIRRIDES

DAGVAGT: X - AF NÅR DU HAR GJORT DET SOM
STÅR HER PÅ LISTEN.

HOVEDRENGØRING:

ØLSEDEL PÅ KONTOR INDEN KL. 10⁰⁰:

DUGE + VISKESTYKKER PÅ LAGERET INDEN KL. 13⁰⁰:

SÆTTE EVT. VARER PÅ PLADS:

RYD OP + TØR BORD AF I PERSONALERUM:

SKRALD + TOM EMBALAGE I LAND:

RYD OP I STIRRIDES:

ALT TIL KØKNET I LAND FØR KL. 17⁰⁰:

SKIFT VAND PÅ OPVASKEMASKINE FØR DU GÅR:

SPLULE GULV FØR DU GÅR:

UNDERSKRIFT

AFTENVAGTEN:

HOVEDRENGØRING:

RENGØR ELEVATORRE:

SPLULE + VASK GULV:

RENS AFLØBS:

SKIFT VAND PÅ OPVASKEMASKINE FØR DU GÅR:

RENGØR FILTRE + OPVASKEMASKINEN INOVENDIG:

KØR SKRALD I LAND TIL KVÆRNEN:

RYD OP + TØR BORD AF I PERSONALERUM:

ALT OPVASK VÆK

EVT. SIDSTE KROVOGN:

RYD OP I STIRRIDES

VASK TRAPPEN NED:

UNDERSKRIFT

Arbejdsplanen for
stirrids.
Work plan for
the pantry.



Der er meget papirarbejde
og lidt plads til det på salondækket.
*There is a lot of paperwork
and very little room for it on the saloon deck.*



I 1992 vil M/F KRONBORG formodentlig sejle sin sidste tur på overfarten.
The M/F Kronborg will probably sail its last trip on this route in 1992.