

N. O. Kiil: Dækselev i 1930'erne

Forfatterens beretning om sit år som dækselev, skildrer et af de pædagogiske initiativer, der blev taget af rederiet J. Lauritzen. Som et historisk tilbageblik er den aktuel i vore dage, hvor netop rekrutteringen af officerer til handelsflåden er til debat.

Blandt kaptajner og ældre styrmænd i danske skibe kan der næppe være mange tilbage af dem, der begyndte deres karriere til søs som kok og jungmand ombord i et mindre fartøj, eller som messedreng i et noget større skib, hvis bemanning nødvendiggjorde tilstedeværelsen af en hovmester og en uddannet kok. Nybegynderne kom ofte ud at sejle lige efter konfirmationen, og især for dem i småskibene var det en barsk opvågning til helt fremmede forhold, hvor der, i et sandt mareridt, skulle holdes styr på gryderne i en trang og slingrende kabys. De første fremstillede middagsretter fremkaldte sjældent rosende bemærkninger.

Messedrengen, der måske aldrig hjemme havde rørt en karklud eller et viskestykke, skulle sørge for borddækning, servering, opvask og rengøring i officersmessen og i kamrene midtskibs. For en søsyg dreng var det grove løjer, indtil han blev fortrolig med rutinen. Fra hans overordnede lød der ofte knubbede ord, og tilmed blev han ydmyget ved kun at blive kaldt Petter. Hans

rigtige navn blev normalt aldrig brugt.

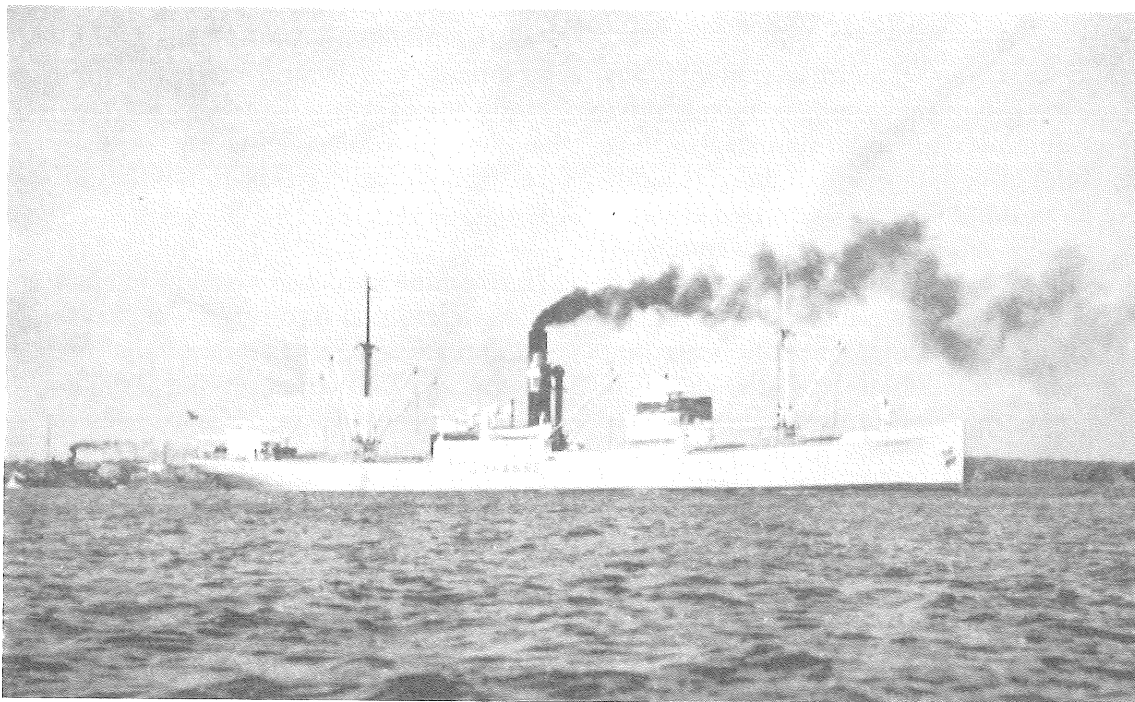
Man kunne synes, at denne begynderform var uhensigtsmæssig og urimelig for de drenge, der skulle gå videre ad dæksvejen, men andre muligheder fandtes ikke. Kun i engelske skibe kunne især bedre folks sønner blive kontraktansat som »apprentices« hos de større rederier, mod betaling af en ret anselig pengesum. Ombord modtog de undervisning og praktisk indlæring som forberedelse til navigationsskolen.

Herhjemme fik skibsreder Knud Lauritzen, i begyndelsen af trediverne, den fremsynte ide, at forsøge i rederiets skibe med et system, der gik noget i retning af det engelske. Unge mennesker, der havde bestået realeksamen, kunne antages som dækselever, to i hvert af de skibe, hvor der fandtes et egnet, ledigt kammer. En mindre månedlig hyre blev betalt. Dog blev en egentlig kontrakt ikke indgået, men eleverne afgav et tilsagn om, at det var deres agt at arbejde sig frem til en styrmandseksamen, og det forlød at rederiet var indstillet på at yde lån til dette studium, forudsat at ansøgeren havde vist sig egnet og fortjent dertil. Den obligatoriske sejlskibstid ville der blive mulighed for at afvikle i rederiets eget skoleskib, 3-mast. skonnert FANØ, eller i en af

de store langfartssejlere fra Le Havre eller Ålandsøerne. Det er næppe forkert at anse denne iværksatte ordning som optakten til den senere omlægning og fornyelse af den danske navigatøruddannelsen. Andre større rederier fulgte efter, lastførende skoleskibe blev bygget, og nye private og statslige søfartsskoler blev oprettet.

Jeg var ikke uden forkendskab til J.L. rederiet, idet min far, der var skibsfører i Vand-

bygningsvæsenet, ofte talte om konsulen, Ditlev Lauritzen, som han tydeligt huskede fra årene i Esbjerg. Far var dybt imponeret over at denne reder, som vel den eneste af de danske, formåede at undgå oplægninger i de katastrofale kriseår, hvor næsten hele søfarten var gået i stå. En af mine brødre sejlede forøvrigt, netop i denne periode, i Finlandsfart med NELLY, under kaptajn Broder Nielsen, nok en af rederiets mange Fanøkaptajner.



S/S JOHANNE med stoppet maskine og kraftig sort skorstensudslip. Sod og flyveaske i røgen antyder at donkeymanden på fyrpladsen foretager rensning af kedelrør, der som daglig rutine udføres på morgen- og aftenvagten. (Foto: H&S)

The S/S JOHANNE with its engine stopped and thick black smoke belching from her funnel. Soot and fly ash in the smoke indicate that boiler tubes are being cleaned. This job is carried out by the donkeyman as daily routine on his morning and evening watches. (Photo: DMM)

Med mine to ældre brødres beretninger i frisk erindring, fra deres første tid som henholdsvis kok på skonnerten ALTHÆA af Marstal, og messedreng i S/S KEJSERINDE DAGMAR, tøvede jeg ikke med at søge optagelse som dækslev i Rederiet J.Lauritzen og blev antaget. Jeg indtrådte i rederiet, endnu medens den gamle konsul regerede. Han var kendt for at forlange meget af sine medarbejdere, men som min far sagde: »Ingen reder klarer sig med blødsødenhed, i den aktuelle, hårde konkurrence«. Min tilknytning til rederiet kom til at vare helt frem til 1964, kun afbrudt af krigsårene i amerikansk tjeneste.

Som det fremgår af min søfartsbog, blev jeg den 14.8.1935 påmønstret S/S JOHANNEDER, som rederiets øvrige skibe, var hjemskrevet i min fødeby Esbjerg. Skibet, på 3000 tdw., var min jævnaldrende, bygget 1919 i Oskarshamn til rederiet Svenska Lloyd og bar navnet ITALIA, da det overgik til Lauritzen.

Ombordstigningen skete på Frederikshavns Red, med hjælp fra det stedlige lodseri. Med ombord i lodsåden var også to finske damer, der skulle være rederiets gæster, samt min far, der fik lejlighed til at hilse på sin gamle kammerat fra marinetiiden, JOHANNES fører, kaptajn Peder Møller Hansen fra Fanø. Det var ganske tilfældigt, og uden min fars viden, at jeg var havnet ombord i netop dette skib. At bekendtskabet skulle give mig nogen form for begunstiging var dog aldeles udelukket. Et par gange bad kaptajnen mig dog hilse hjemme, når jeg skrev. Ifølge datidens skik og brug forholdt han sig reserveret, også

overfor styrmændene, men man følte at der bag det noget tilknappede ydre skjulte sig en bundhæderlig, venlig og sympatisk person, fuldtud respekteret af besætningen. Tilsyneladende kunne end ikke de af princip kontrære fyrbødere finde noget ufordelagtigt at sige om ham. Normalt lød der andre toner fra den kant. Kaptajnen var en fremragende navigatør, der kendte den farlige finske skærgård som sin egen bukselomme. Han var på broen og dirigerede sejladsen med sikker og fast hånd, medens vagthavende styrmand i usigtbart vejr tog radiopejlinger efter hans sikre og utvetydige ordrer. Sammenlignet med andre kaptajner, som jeg senere stiftede bekendtskab med, tegner Møller Hansen sig som den ypperste.

Efter et ganske kort ophold ved Frederikshavn fortsatte rejsen mod Skagens Rev og Nordsøen. Det var sent på aftenen, så jeg tørnede hurtigt ind i den ledige overkøje i det tomandskammer, hvor min fremtidige makker, Ove Christensen fra Viborg, allerede havde installeret sig. Også han var ny i skibet, påmønstret i forrige havn. Han havde valgt underkøjen, uvidende om at den normalt er den mindst eftertragtede, men det var ukendt i Viborg. Vi sejlede sammen, i et godt kammeratskab, der også fortsatte i vort næste skib på langfart under sejl.

Den første nat gav kun en urolig søvn i de nye og fremmede omgivelser, med bølgeslag mod skibets sider, larm fra maskinrummet og især fra fyrpladsen. Fyrlågerne klaprede, og jævnlige hørtes skrabende lyd fra de riflede dørplader, når kul blev slængt ind i det rødglødende inferno

under kedlerne efter at ristene, med de langskafte remedier, slejser, syvtal og skrabere, var rensed for slagger og aske. Det var et nærmest umenneskeligt slid, der bragte sveden frem i stride strømme. Skibsreder Knud Lauritzen skal efter sigende have udtalt, at det eneste, hans sønner ikke måtte blive, var fyrbødere. Det blev de nu heller ikke, uanset at kulfyringens hårde slæb senere forsvandt ved overgangen til oliefyring.

Arbejdsdagen begyndte Kl. 7, efter at vi var blevet purret ud af en matros, der buldrede på døren. Vi startede med den daglige rengøring af brodækkene, hvor sod og aske havde sat nattens tydelige spor, nedfaldet fra den imponerende høje, slanke skorsten, der over bæltet i rødt og hvidt, bar bogstaverne JL. I det kolde, grå og triste morgenlys følte søvandet, der brutalt fossede ud af spuleslangen, nærmest som is.

Varmen kom dog tilbage i hænderne, da jeg efterfølgende blev sat igang med en ligeledes uromantisk sæbevask af dørken i bestiklugaf og radiorum. Som et lyspunkt viste det sig, at der var flere damer ombord som feriegæster, nemlig kaptajnens frue og unge, kønne datter, Edith, der var fuld af spøg og skæmt. Min debut som sømand forekom mig dog langt fra at være festlig, men hvad andet havde jeg egentlig ventet. Jeg måtte indstille mig på at livet ikke blot var en dans på roser og tage forholdene, som de nu engang var. Uden at kny, forblev jeg da også i skibet i de forudsete 12 måneder.



Kaptajn Peder Møller Hansen portrætteret ved maskintelegrafenen. Billedet stammer fra et af hans tidligere skibe. (Priv. foto)

The master, Peder Møller Hansen, posing relaxed at the engine telegraph. The picture originates from one of his previous commands. (Private photo)

JOHANNE, som jeg nu bærede med min tilstedeværelse, var en såkaldt femlugebåd med to gennemgående dæk. Det øverste af disse, shelterdækket, var uden bak og poop. Enorme vandmængder brød derfor, i hårdt vejr, over forskibet, hvorfra det havde næsten frit løb agterover. Med rette blev vor damper af besætningen opfattet og omtalt som en regulær vandvogn. Nogle måneder efter min afmønstring blev dens daværende, flinke 2. styrmand skyllet overbord og druknede. Han blev aldrig fundet.

Skibet var i øvrigt et ganske smukt og meget velholdt fartøj, lysegråt udenbords, og med hvide dækshuse. At holde al den lyse maling ren, i et kulfyret skib, var en næsten umulig opgave, men ingen anstrengelser blev sparet. Vi vaskede og vaskede i det uendelige, med børster på lange stager, dyppet i pøse med sviende sodavand, der trængte ned i ærmerne og gjorde os hudløse. Om sommeren gik det nogenlunde, men vi vaskede året rundt, kun afbrudt når vandet frøs til is. Efter bunkring, (hyppige indtagninger af kulforsyning), kunne det lyse skib være dækket af kulstøv fra vandlinje til flagknap, så det var bare med at komme igang. Vi skelede iblandt misundeligt til engelske dampere, hvis dækshuse, nok så praktisk, var brunmalede, men hvidt var nu pænere.

At holde et stålskib frit for rust var også en evighedsopgave. Vi skrabadet rust og plettede med mønje fra stillinger udenbords i havn, når vejret var til det. Blymønjen, der var i pulverform, og dengang næppe anset for at være giftig, blandede vi med linolie. Noget sidder måske stadig i kroppen. Jeg protesterer ikke, når bekend-

te insinuerer at jeg er en underlig fisk, men påvirkningen kunne vel også stamme fra de der svømmede under kølen. Friskfangede torsk fik vi iblandt, når vi til søs blev prajet af venlige Nordsøfiskere. Et par flasker brændevin indgik ofte i en byttradehandel med mindre vi var på vej til dansk havn.



Søndag i Kotka den 22.09.1935. Dækslever fra JOHANNE og MAJA holder fridag. Der strækkes ben på terra firma og landgangstøjet bliver luftet. Fra venstre Ove Christensen, de to fra MAJA og forfatteren. (Priv. foto)

Sunday in Kotka, Sept. 1935. Apprentices from the steamers JOHANNE and MAJA ashore stretching their legs and airing their shore togs. From left Ove Christensen, two chaps from the MAJA and the author. (Private photo)

En væsentlig del af rederiets flåde var beskæftiget i den såkaldte Finlandsfart, der omfattede kontraktmæssig transport af Den Finske Celluloseforenings produkter fra de store skove, råmaterialet til Englands papirindustri og pressen. En del gik også til Kontinentet, med lejlighedsvis rejser til Middelhavet. JOHANNE deltog ligeledes i Finlandsfarten også i de barske vintermåneder, hvor svære ismasser uvægerligt besværliggjorde sejladsen i de nordlige og østlige farvande.

En overvejende del af den eksporterede cellulose, presset i store, tunge baller, blev losset på Themsens, hvor der var adskillige modtagepladser. På min første rejse dertil lå vi en weekend til ankers ved Gravesend, på såkaldt tøm, afventende kajplads ved den nærliggende Purfleet terminal. Hvor var der dog meget at se på for en ung fyr, der første gang var udenlands. Rundt omkring os lå der mange andre ankerligere med fremmede flag. Klar til udkald lå side om side i lange rækker de forskellige bugerselskabers imponerende store slæbebåde. Ustandselig lød der tuden fra flodens voldsomme sejlende trafik, klang fra klokkebøjer, bulder og raslen fra skibes ankre og kæder.

Vor ankerplads var som første parket til lørdagens kæmpeopbrud. Skibe i alle mulige størrelser og typer kom, i en næsten ubrudt strøm, strygende forbi, på vej ud mod det åbne hav. De kom oppe fra Londons dokker, hvor det, ved ihærdige, traditionelle anstrengelser var lykkedes for afskibere og mæglere at få dem sendt rettidigt afsted. Som bekendt tjener skibene ikke penge

ved at tilbringe søndage i havn, derfor bør de sejle. Den livlige udrejse så ud som et regulært væddeløb, uanset at de ombordværende nok havde foretrukket en fridag i London Town, med dens mange muligheder for oplevelser og adspredelser af vidt forskellig art.

Fra vor liggeplads havde vi også udsigt til den kendte Tilbury terminal. Hertil ankom de kæmpestore skibe fra imperiets oversøiske lande for at landsætte deres herskærer af passagerer til viderebefordring pr. jernbane. Dybe brøl fra aristokraternes sirener rungede, når de var under indsejling, og når de befriet for passagererne fortsatte op ad floden, medbringende eksotiske varer til losning i metropolen. Mærkværdigst af det hele var måske de hundredevis af maleriske lastdragere, lægterne, der dag og nat, under deres brunbarkede sejl, krydsede op eller ned ad floden, tillastet med grovvarer af alle mulige slags. Besætningen bestod af skipperen og en enkelt medhjælper. Langsomt men sikkert gik det fremad mod vindretningen. Ved svag brise blev der, som i søvne, stagvendt få meter fra land. Sejl blafrede, et par blokke knirkede, og kursen var sat til nok et slag mod den modsatte flodbred. Det virkede næsten middelalderligt at se disse ejendommelige træskibe endnu i fart, men konkurrencedygtige må de jo have været, og de klarede sig tilsyneladende godt, helt uden hjælp af mekanisk fremdrivning.

Også den første landgang på engelsk jord blev en stor oplevelse. Godt nok var penge små, men priserne var det også. Nogle få shillings rakte let til en biograftur, hvor

man oven i købet kunne blive siddende, så længe man ønskede at se repertoire gen- taget. Noget sådant var dengang aldeles ukendt herhjemme. Penge blev der også til besøg hos Woolworth, i de såkaldte Six Pence Stores, hvor grammofonplader og meget andet kunde findes til uhørt lave priser. En passende afslutning på festen var en gang »fish and chips« i avis- papir, der muligvis var bragt til landet af et af J.L.s skibe.

Da vi var kommet til kaj stiftede vi bekendtskab med de engelske havnearbejdere, der bemandede de fem luger og lastrum, hvor de med forbløffende færdighed håndterede de tunge papirballer ved hjælp af deres karakteristiske »hooks«. Dette redskab, der består af en kort jernkrog med et tværsiddende træhåndtag, virker som en armforlænger med en gribeklo. Når den ikke var i brug blev den stukket ind under livremmen, og ganske uforståeligt altid med spidsen ind mod ejerman-

dens bagparti. Vi oplevede dog aldrig det hyl, som et fald bagover ville have udløst.

Efter udlosningen forlod vi Themsen i ballast og krydsede Doverstrædet for at bunkre i Zeebrugge, hvor vi, som før forklaret om kulfyldning, blev støvet godt til. Min makker og jeg betragtede som nybegyndere visse ting ud fra andre synsvinkler end de gældende. Vi gjorde dog oftest klogest i at holde vore ideer for os selv. F.eks. var de støvende kul jo kommet ombord som forsyninger til maskinafdelingen, der jo ville være arbejdsløs uden disse. Ergo måtte det vel være dens folk, der selv gjorde rent efter sig? Deres skorsten, som de jo heller ikke kunne undvære, burde de vel også selv male og holde i pæn stand, som det efter sigende foregik i russiske skibe.

Rejsen fortsatte nu op gennem Nordsøen og rundt Skagen for, tæt ved det gamle Krogen, at lade vor egen krog falde. Vor kipning med flaget blev høfligt besvaret fra



Fødselsdag ombord. Kaptajnens frue, Petra Møller Hansen, født Nørholm, fejres af officererne med en flot buket. Det muntre pigebarn, datteren Edith, giver glad en hånd med. Hun blev med tiden den populære skuespiller Edith Thrane. (Priv. foto)

Birthday on board. The captain's wife, Petra Møller Hansen, born Nørholm, is presented with flowers by the officers in honour of her birthday. The happy teenager lending a hand is her daughter Edith, later known as the Danish actress Edith Thrane. (Private photo)

Kronborg Bastion. Det korte ophold ved Helsingør, men langtfra vort sidste, gjaldt proviantering samt ombordtagning af post og stores, Wiibroe øl i anselige mængder, ej at forglemme. Alle disse herligheder blev sejlet ud af den lokale færgemand Struve.

Videre gik det, sydover mod Drogden, med Kemi, øverst oppe i den Botniske Bugt, som ballastrejsens mål. Her var det endnu sommer og lyst døgnet rundt, med solen kun kortvarigt under kimingsranden, men myriader af myg plagede os.

Det første besøg i Nordfinland bragte ingen mulighed for at komme i land. Vi lå opankret i skærgården, omgivet af små øer, nydeligt dækket af grøn fyrreskov. Lasten blev bragt ud i lægttere, trukket af små hvidmalede bugserbåde. Ombord i disse blev der fyret med træ, og fraværet af kulstøv fik dem til at skinne af renhed. Propert var der også i kabyssen, hos den kvindelige kok, hvis kobbergryder og pander strålede som det pure guld.

Lastning og stuvning blev udført af arbejdere, der kom ud om morgenen og blev der til aften. Vi undrede os over at se dem ledsaget af to bedstemødre lignende kvinder. De var dog ikke på udflugtstur, men var kommet for ufortrødent at tage deres tårn med. Ved 1- og 5-lugen var der kun et enkelt spil. En bom skulle derfor, ved hvert løft, svinges rundt ved hiv og hal i den såkaldte gerd, (en talje med tov og to blokke), og dertil var damerne engageret. At se kvinder i Finland udføre hårdt arbejde, vænnede vi os til, men første gang jeg selv kom til at køre spil, befandt jeg mig ikke godt ved at se en bedstemor svinge bom-

men. Jeg ville hellere have byttet med hende.

Vi nød det dejlige vejr i skærgården, hvor havet var blankt som et spejl, ikke en vind rørte sig. Da vi ikke kunne komme ind til land om aftenen, benyttede vi skibets norske pram (kaldt Moses), der lå i vandet, til andre harmløse ekspeditioner. Herom skrev jeg den 2.9.35 til min broder, Johan, dengang på Marstal Navigations-skole: »Hver aften var vi en 7-8 stykker, der roede ind (til holmene), og plukkede bær i skovene, der var smækfyldt med tyttebær, blåbær og rævlinger«.

Videre berettes: 'En dag havde vi bådøvelse. 1.styrmænd kom færende og brølede: »Til bådene, skibet synker«! Vi for så derop, alle 22 og fik dem i vandet. Bagefter havde vi kaproning. Jeg var i 1. styrmands båd, og vi kom først. Alligevel var 1. og 2. styrmand senere lige ved at komme op at slås derover. Alle her ombord er flinke, undtagen 2. styrmand, der er turiner. Donkeymanden er estlænder, og det høres på hans danske. Kullemperen er fra Kolding. Når han danser solo på agterdækket, er vi lige ved at dø af grin'. Samme lemper fortalte ofte om sin fortid i et omrejsende sigøjner-cirkus, hvor han oplevede usædvanlige ting, herunder at den medbragte bjørn, i et raserianfald, dræbte cirkusejeren. Hans søn, der hørte nødskriget, kom løbende med en jernstang, hvormed »han hakkede bjørnen i røven, (rumpen), men den ville ikke give slip«. Ejeren blev begravet med pomp og pragt, efter at han, i de mange tilrejsendes nærværelse, var blevet behørigt overhældt med adskillige flasker brændevin.



Smarte dæksfolk i stiveste puds klar til en tur i land. Fra venstre: letmatros Niels A. Sørensen fra Fanø, matroserne: ravjyden Østergaard, Kalundborgjyden Christensen og færingen Jensen. (Priv. foto)

Smart sailors in their Sunday best ready for shore leave. From left: Seaman Niels A. Sørensen from the island of Fanø, Østergaard and Christensen from Jutland and Jensen from the Faroe Islands. (Private photo)

Blandt nogle af de andre besætningsmedlemmer husker jeg især en matros fra Færøerne og en letmatros fra Bornholm. De skændtes og drillede gensidigt. Den ene blev skoset, fordi man på hans hjemø dansede med tophue, og den anden fordi han var fra Østerlars, af færingen udtalt med en lang række overdrevne, rullende r-lyde. Af fanniker var der hele tre, foruden kaptajnen letmatros Niels Sørensen og messedrengen, altså en stands-mæssig jævn spredning. Sørensen vendte år senere tilbage som styrmand og slap således for besværet med at lære et nyt skib at kende.

Med fuld last i rummene og en del dækslast forlod vi Kemi for at sejle den vej, vi var kommet, tilbage til Themsen. Denne gang lossede vi ved Bowater, lige ved Gravesend. Næste rejse blev nok så spændende, idet vi kom til at laste i Wiborg, inderst inde i Den Finske Bugt, tæt ved den russiske grænse. Her lå vi inde i havnen og kunne således gå i land og se på byen. Der var dog sproglige vanskeligheder, da meget få talte svensk. Anderledes var det, hvor svensk var hovedsprog, udtalt i den charmerende, sindige og tydelige Finlandssvenske accent, som alle kan forstå. Jeg har da også hørt det foreslået, ganske fornuftigt, som et ideelt fællesnordiske sprog, der ville kunne udelukke mange misforståelser. I skærgården, hvor jeg engang stod til rors, meddelte lodsen, at han ved en drejning ville give et stød i dampfløjten: »Jag vislar just kapten!«. Intet kunne siges tydeligere.

I Tolkis ved Borgå løb jeg ind i en af mine første forelskelser. Vi stod agterude, lige efter udskejning, da den allersødeste lille, lyshårede pige, på min egen alder, kom strygende forbi med raske åretag for at lande ved et nærliggende slæbested. Da hun havde besvær med at trække båden op, løb jeg resolut derned og gav en hånd med. De blå øjne under kysen og hendes blomstrede kjole, kunne jeg ikke stå for. Vi talte sammen et par minutter, lige undselige begge to. Jeg fik dog hendes navn og adresse, som jeg stadig har. Sendte hende et kort fra England og hørte aldrig fra hende. Det skal ikke lægges hende til last, at hun nok var en pæn pige, en af de på stedets sprog såkaldte »mammass flickor«, der lyttede til »mamma«s råd om ikke at stole på »frem-



Matros Christensen ved rattet på den åbne bro. 2. styrmand, Kaj Møller, der får sig en pibe tobak, viser et af sine sjældne smil. (Priv. foto)

Seaman Christensen at the wheel on the open bridge. The 2nd mate is enjoying his pipe, showing one of his rare smiles. (Private photo)

mande sjömansgossar«. Måske havde »mamma«, der jo ikke havde set mig an, opsnappet og brændt kortet. Hvem ved?

Udrejsen, med lasten fra Wiborg, gjaldt denne gang Nordfrankrig, nemlig Calais, Rouen og Honfleur, og fremdeles via Ska-gen. Vejen gennem Kielerkanalen er gan-

ske vist kortere, men gennemsejlingen koster penge. Den blev derfor selvsagt kun benyttet i de tilfælde, hvor det tids- og udgiftsmæssigt kunne betale sig. I de forestående vintermåneder benyttede vi ikke sjældent Nord-Østersøkanalen, hvor der også kunne provianteres, fyldes kul og, bedst af alt, modtages post hjemmefra.

Calais havde en anselig havn, med stor omsætning. Den var især præget af de mange og hurtige færger, der betjente den vigtige rute mellem de to kanalhavne, Dover og Calais. En aften var vi i den norske Sømandskirke, hvor der var den ugentlige sammenkomst, med underholdning og kaffebord. Der var god stemning, fællessang og stuvende fuldt af søfolk fra de skandinaviske skibe, og der var aviser fra hjemlandene. På den korte rejse videre mod Rouen, tog vi lods ved Le Havre, hvor vi på afstand kunne betragte de berømte franske Amerika-linere, herunder den dengang kendteste af dem alle, NORMANDIE. Sejlturen op ad Seinen er noget af det smukkeste, man kan opleve. Floden snor sig gennem frodige, grønne enge med græssende kvæg, idylliske gamle bondegårde, frodige æblehaver og kønne byer, der ligger lige ud til flodbredden. På højdedragene ses slotte og borgruiner, hvis historie går tilbage til Normannertiden og vikingerne, hvis spor er efterladt i de danskprægede stednavne.

Rouen er ikke mindre interessant end floden. Gamle bindingsværkshuse, katedralen og andre historiske bygninger stammer fra Jeanne d'Arcs tid, og torvet, hvor hun blev brændt, eksisterer fremdeles. Den berømte dramatiker, Pierre Corneille, blev født i Rouen i 1606. Hans imponerende hus

ligger der endnu. Forfatteren, Gustave Flauberts kendte roman, Madame Bovary, omhandler Rouen og egnen der omkring. Omend havnen ligger adskillige timers sejlads fra havet, er den en af Frankrigs største. Enorme mængder rødvin blev importeret fra Nordafrika, og de kæmpestore træfustager lå langs kajerne. Min far berettede, at der i hans tid blev pågrebet individer, der i smug søgte at slukke tørsten med raffineret værktøj, et lille træbor, og en rund pløk, til efterfølgende isætning og usynliggørelse af ugerningens spor.

Resten af vor last afleverede vi i Honfleur, en mindre by på Seinens sydside, nær munden. Også by og havn er her historiske, idet flere berømte franske opdagelsesrejser er udgået derfra.

Den følgende sommer var vi tilbage i Rouen, og var så (u)heldige at løbe ind i en strejke, der varede 14 dage. Den gav os mulighed for at se, hvad vi ikke havde nået

første gang. Hvad eller hvem animerede de to dækslever til at aflægge de seværdige steder et besøg? Såmænd skibets l. mester, der var vor rådgiver og selvbestaltede men skattede protektor. Derfor skylder vi ham megen tak. I Frankrig havde jeg den glæde at konstatere, at mit skolefranske ikke var ganske ubrugeligt. Det fremmede min interesse for sproget, med det resultat, at jeg med tiden, også efter andres mening, kom til at håndtere det ganske godt, ikke mindst takket være senere hjælp fra krigsårenes fransktalende skibskammerater.

Vor faglige elevuddannelse forløb efter følgende retningslinjer: Vi var såkaldte dagmænd den første tid ombord, d.v.s. at vi ikke gik søvagt, men arbejdede fra Kl. 7 til Kl. 17, kun afbrudt af spisetiderne, og kun med søn- og helligdagene fri. Det var en barsk og brat overgang, efter at man hjemme, på mange måder, selv kunne bestemme farten. For os var det hårdt, men der var ingen muligheder for at knibe udenom. Efter en måned kom vi på hver sin vagt, sammen med en matros og en letmatros. På lige fod med disse gik vi udkik om



Finske skærgårdsfolk med hestetrukne slæder venter tålmodigt ved den brudte rende, der viser skibene vintervejen til Åbo. Med forskydelige pontoner krydser de renden, når isbryderen med følge er passeret. (Priv. foto)

Patient Finnish archipelago dwellers with horsedrawn sleighs at the narrow passage where ships follow the icebreaker to the port of Åbo. By means of sliding pontoons the channel will be crossed when the last ship has passed. (Private photo)

natten og i usigtbart vejr også om dagen. Vi stod også til rors, efter at kompas og styring var lært. Hertil kom dagtimerens almindelige rutinearbejde. Da der kun var to vagter til at dele 24 timers tjeneste, indebar det 12 timers aktivitet til hver, søn- og helligdage ingen undtagelse. Når dertil kom den tid, der var nødvendig til søvn, vask og spising, var der ikke mange timer tilbage til kulturel aktivitet, men man kan vænne sig til meget. Det følte som at være kommet i paradys, da jeg år senere, for første gang, var i et udenlandsk trevagtsskib, med fire timers vagt, efterfulgt af 8 timers frivagt. Først flere år senere slog det igennem i danske skibe.

Under lastning og losning kørte vi spil eller holdt tally. Det sidste betyder, at en mand ved hver luge talte og noterede de mange enheder (slæng), der gik ud eller ind.

Af praktisk arbejde lærte vi i årets løb, hvad læres kunne, men med teorien var det så som så. Modviljen hos visse styrmænd skyldtes formentlig, at vi, efter deres mening, ikke burde have fordele, som for dem var ukendt, da de var på vores alder.

2. styrmænd, der var vor nærmeste overordnede, blev jævnlige afløst af en ny. Nogle var flinke, andre direkte ubehagelige. Aldrig et opmuntrende ord fra sidstnævnte. Vi oplevede konsekvent og hånlige at blive tiltalt »sømand«, underforstået at det var vi ikke, og tilmed for dumme til nogensinde at blive det. Den pågældende styrmænd krigsforliste senere som fører af en skole-skibsskonnert. En anderledes indstilling overfor eleverne havde den senere leder af rederiets mandskabsafdeling, Tom Jør-

gensen, der i nogle måneder var styrmænd i JOHANNE. På en fridag tog han mig med op til London, en oplevelse jeg aldrig glemmer. Vi besøgte så mange seværdigheder som tiden tillod. Han advarede mig også mod at gå i stå i de for nybegyndere så trættende hverdage. Gode bøger burde fremdeles læses.

JOHANNE havde en besætning på ialt 22 mand, ret så anselig, sammenlignet med forholdene i dag, hvor selv meget store skibe må klare sig med langt færre. Mellem officerer og menigt mandskab herskede der datidens ret så reserverede stemning. Der var politiske undertoner, og eftervirkningen fra en nylig bitter og turbulent sømandsstrejke var fremdeles mærkbar. Det udelukkede dog ikke, at der hver morgen kutymemæssigt blev hilst gensidigt med et let kasketløft. Visse, især fyrbødernes, kunne dog, ligesom tilfældigt, betjene hovedøjet med en bevægelse, der skulle opfattes som en diskret ringeagtstilkendegivelse. Man havde intet at tale med hinanden om. At der blandt dæksfolkene kunne være vordende styrmænd gjorde ingen mærkbar forskel. Dæksleverne mødte ikke dengang nogen modvilje hos de menige. I efterkrigsårene var der derimod en periode, hvor Sømændenes Forbund ønskede eleverne bort fra skibene. Det forårsagede nok en langvarig, ulovlig strejke, der også ramte de rederier, i hvis skibe der ikke var elever. Et mindre rederis skib, uden hvis kullast Ørstedsværket ville gå i stå, lå i bøjerne udfør B&W. Under Knud Lauritzens ledelse var vi et sjak, der i sidste øjeblik fik skib med ladning bragt frem. Vi

kunne stadig huske hvorledes kasteline, dampspil og fortøjninger skulle håndteres. Det forlød, at vor håndsrækning var efter indtrængende anmodning fra hovedstadens overborgmester, der gerne ville undgå en kaotisk, mørkelagt by.

I perioder med uvenlige styrmænd havde vi heldigvis vor førnævnte protektor og rådgiver, l. mester, der var messeforstander. Han var vor garant for, at man ikke gik unødigt over stregen. Når hovmesteren om morgenen var i pantryet for at skære pålæg til dagens uddeling, var han under opsyn af l. mester, der ved indtagning af en morgenbitter sørgede for opretholdelse af sit gode helbred. Med samme ædle formål gled yderligere, i dagens løb, nogle supplerende opstrammere under vesten.

Ved hovmesterens pantry hentede vi vor pålægsbakke, uvægerligt hilst med den overflødige advarslen: »Pas på mit mahogni«, udtalt med et karakteristisk, uvenligt, nasalt tonefald. Ingen snavsede fingre indenfor på hans blankpolerede panel. Kaptajnen, der som før nævnt, var en reserveret, men retlinet og helt igennem sympatisk person, residerede under kommandobroen i majestætisk ensomhed. Han spiste, som skik var, alene i salonen, opvartet af hovmesteren. Som den eneste ombord nød han det privilegium til bad og håndvask, at have rindende ferskvand fra en tank, der stod øverst oppe på bestiklukafets tag. Det kedelige var, at denne tank jævnligt skulle efterfyldes, ved oppumpning nede fra dækket, og at dette slidsomme arbejde påhvilede dækseleverne. Officererne havde ser-vante, tilsluttet to beholdere, som Messe-



Forfatteren til rors på en kølig solskinsdag. Ingen slinger i valsen – skriv dine breve på frivagten! (Priv. foto)

The author as helmsman on a sunny but chilly day. »Mind your wheel – write your letters on your watch below!« – »Aye, aye Sir!« (Private photo)

petter dagligt måtte fylde og tømme. Da han skulle afmønstre på Københavns Red, havde han, som hævnakt overfor den ilde-lidte 2. styrmand, påfyldt saltvand i dennes tank, »timet« til, at han lige kunne smutte fra borde, inden det blev opdaget. Det lykkedes desværre ikke. Stående værgeløs udenbords på lodslejderen blev han, i sidste øjeblik, grebet, og til afskedssalut trak-

teret med et par drøje øretæver. Da Petter følte sig i sikkerhed, nede i færgemand Windings båd, fik han ellers mundtøjet på gлед, hjulpet af et imponerende skældsordsforråd, der efter hans opfattelse passede til lejligheden. Klapsalven fra tilhørerne, som han havde fortjent, fik han dog ikke.

Kosten ombord var ualmindelig god, langt bedre end den normalt var hos de fleste derhjemme. Jeg undrede mig over, at folkene næsten altid brokkede sig. Man gav den forklaring, at det var for at opretholde standarden. Uden brokkeri ville menuen sikkert blive forringet. Der var, til en vis grad, forskel på kosten til officererne og de menige. Dessert var sjældnere hos sidstnævnte. Tiloversbleven dessert fra officersmessen var messepeters pressionsmiddel til at opnå vor hjælp ved aftenopvasken. Forskel i kosten blev senere forbudt, ved direkte ordre fra rederiet. Forøvrigt mener jeg, at middagsretter, fremstillet på et kulfyret komfur, som fortidens skibskokke helst holdt rødglødende, havde en særlig, delikat smag, som ikke siden er overgået. Måske lå det i en let aroma fra ildstedets kulrøg, men den gode smag skyldtes naturligvis også kokkens færdigheder. Fra hans kammer, der lå lige ved kabyssen, lød der ofte smægtende rejsegrammofonmusik, ikke sjældent med kaptajns charmerende datter, bachfisch og spilopmager, Edith, i nærheden som tilhører, når hun ikke sprøjtede vand i hovedet på ombordværende engelske drenge.

Fra vort rederi, der forlængst var flyttet fra Esbjerg til Hovedstaden, forventede man,

at enhver søtransport, hvorom der var indgået aftale, blev afviklet så hurtigt som godt sømandsskab tillod. Det forudsatte, at man ombord havde de rette folk, og at disse også havde de nødvendige navigationsmidler. Sidstnævnte dukkede i efterkrigstiden op i et omfang, som ingen tidligere kunne forestille sig, for blot at nævne gyrokompass, radar, Decca, Loran og stedsbestemmelse via satellitsignaler.

Anderledes så det ud tidligere. Ombord i JOHANNE fandtes der, som det ypperste og eneste nye raffinement, en radiopejler, der var en god hjælp nær ved land, især når sigtbarheden var ringe. Hjælp havde man også af patentloggen, der snurrede agterude, men desværre blot viste den udsejlede distance gennem vandet, og ikke over bunden. Agterude stod også loddemaskinen, som i realiteten var et håndbetjent spil, til hvis tynde wire et lod med dybdemåler kunne fastgøres og sendes til bunds, uden at mindske skibets fart. Op bragte man et indsat glasrør, fra hvilket vanddybden kunne bestemmes, desuden en bundprøve, til sammenligning med søkortets angivelser. Kompasserne var under påvirkning af ydre, variable magnetiske kræfter og krævede derfor konstant opmærksomhed, ved daglig kontrol, azimutpejling af solen, når den var fremme. Pejlinger fra et magnetkompass skulle korrigeres for misvisning og deviation. Kurser fra søkort krævede tilsvarende rettelse.

Disse besværligheder forsvandt ved indførelsen af det altid retvisende gyrokompass. Mest af alt savnede man dog radaren, det instrument, der senere skulle skabe kontakt og føling med ellers usynlige

objekter. Hvor var det enerverende og opslidende at famle sig langsomt frem i brandtyk tåge, med stoppet maskine og vedvarende sirenebrøl, fra eget skib og de omkringliggende. Hvor disse befandt sig, og hvilken kurs de styrede, kunne være det rene gætteri. Når som helst kunne en fremmed stævn dukke op på nært hold. Kaptajnen var på broen, uanset hvor længe tåge-sejladsen, under skarpeste agtpågivenhed, varede. Der kunne være tale om flere dage, hvor man, også nær ved land, skulle vogte sig for ukontrollabel afdrift mod grunde, klipper og skær.

Efterår og vinter satte ind med stormvejr og høj sø, der bragte oceaner af skummen- de og larmende havvand over dækket. Også gangene midtskibs fyldtes, og kun en



høj dørkarm beskyttede vort kammer og os mod elementerne. Med vinteren fulgte kulden, og inden længe lukkede isen de nordlige og østlige havne i Finland. Senere var kun Hangø og Åbo tilgængelige, så der måtte lasten hentes. Det kunne dog kun lade sig gøre med hjælp fra de kæmpestore finske isbrydere. Sammen med andre fulgte vi dem i de brudte render ind og ud. Lodstjenesten fungerede fremdeles. Lodsen kom spadserende ud på isen, og entrede op ad en trælejder. I Østersøens og Kattegats ferske vand var overisning ikke ukendt. Wirer og stag kom til at ligne telefonpæle, og store mængder is fra dæk og det opstående måtte hugges af og kastes overbord. Om mærkbar stabilitetsforringelse var der dog ikke tale.

Juleaften fejrede vi i Østersøen, med Bornholm i sigte om styrbord. Julegæs og andet godt var kommet ombord i Holtenau, så der manglede intet. Sammen med det menige mandskab spiste vi i officersmessen, hvis faste stab var til festmiddag hos kaptajnen. Senere var hele besætningen kortvarigt samlet til et glas vin i salo-

En typisk forsamling af dæksfolk og det sorte gæng poserer på agterdækket, i havn efter udskøjning. (Fyraften efter dagens dont). Skibets robuste, estiske donkeyman ses siddende til venstre, med den uundværlige svedeklud om halsen. (Priv. foto)

A typical assembly of sailors and the black gang posing on the aft deck in port, »knocked off« after the end of a day's work. The vessel's tough Estonian donkeyman is seated on the left wearing the indispensable sweat rag round his neck. (Private photo)

nen. Oplæst blev julehilsenen fra rederiet, hvorfra der, til hver mand, blev overrakt en beskeden, men velment gave. Naturligvis var vi pæne og renvaskede, så fra høkeren lød der derfor, i dagens anledning, intet: »Pas på mit mahogni«!

Samme dag døde vor reder, den gamle konsul, Ditlev Lauritzen. Ved ankomsten til Kotka havde vi flaget agter på halv og kontorflaget hejst i stormasten, hvor jeg havde været sendt til tops for at skære en ny line.

Som de fleste af datidens ældre skibe var JOHANNE uden styrehus. På den åbne bro stod rorgængereren derfor helt uden beskyttelse mod vind og vejr. Med olietøj, søstøvler og sydvest klarede man sig dog, selv i de voldsomste regnbyger. Men værre var det i knagende frost eller snestorm. En gammel, ulden vinterfrakke var lige sagen. En sådan fik jeg foræret af vor l. styrmand, da han afmønstrede. Den var i den grad mærket af tidens tand, at jeg omgående fik tildelt øgenavnet Lasarus, men hvad gjorde det? Folk, der afmønstrede, var iøvrigt altid flinke til at betænke efterladte med aflagt tøj. Blåt dungaree arbejdstøj (nu kaldt cowboytøj), blev af og til købt i England, men at det med tiden skulle blive eksklusivt modetøj, kunne ingen dengang drømme om. Meget arbejdstøj var udslidt landgangstøj, hvilket prægede bærernes udseende. Det kunne også demonstrere, at man fandt en opjustering af hyren så vel ønskværdig som påkrævet.

Der foregik tidligere en omfattende eksport af brændsel til Østersøområdet fra England og Skotland, det såkaldte U.K.

Denne trafik havde naturligt nok også vort rederis interesse som returlast, og man deltog deri med egnede skibe. Lastning, trimning, losning og ikke mindst rengøring til den efterfølgende celluloselast var besværlig for JOHANNES vedkommende, da der her var et gennemgående mellemdæk. Vi gjorde derfor kun fire af den slags rejser i de 12 måneder, jeg var ombord: Kul fra Burntisland ved Leithfjorden til Stettin, kul fra Leith til Helsingfors, kul fra Immingham til Tuborg Havn, og koks fra verdens største gasværk, Beckton ved London, til Helsingør.

I Skotland besøgte vi Edinburgh Castle, hvor vi beundrede den halshuggede dronning Marys kronjuveler og aflagde besøg i en kulmine, dybt under fjorden. Vi gispede, da elevatoren pludselig, og med enerverende fart, førte os derned, til en venlig, uofficiel rundvisning, langt ude under fjorden. I kulhavnene var der trængsel, og man lå jævnlige på tørn, flere skibe uden på hinanden. Derved blev der lejlighed til at se sidemændene an, og uforvarende kigge ind ad »naboens vinduer«.

En aften stod vi og betragtede et tillastet skib, der lå langs vor side, klar til afgang. Da det bevægede sig, så vi, i et glimt, gennem et oplyst køje, skibets »messkalle« med et lille udpakket legetøjstog i hånden, formentlig en gave til lillebror derhjemme. Vi ville gerne have overværet overrækkelsen.

Mærkelige, meget gamle dampere lå vi sammen med, bl.a. enkelte fra den tid, hvor kaptajnen, som i sejskibene boede agter, og her ene mand disponerede over salon, promenadedæk, og de øvrige eksklusive herligheder.

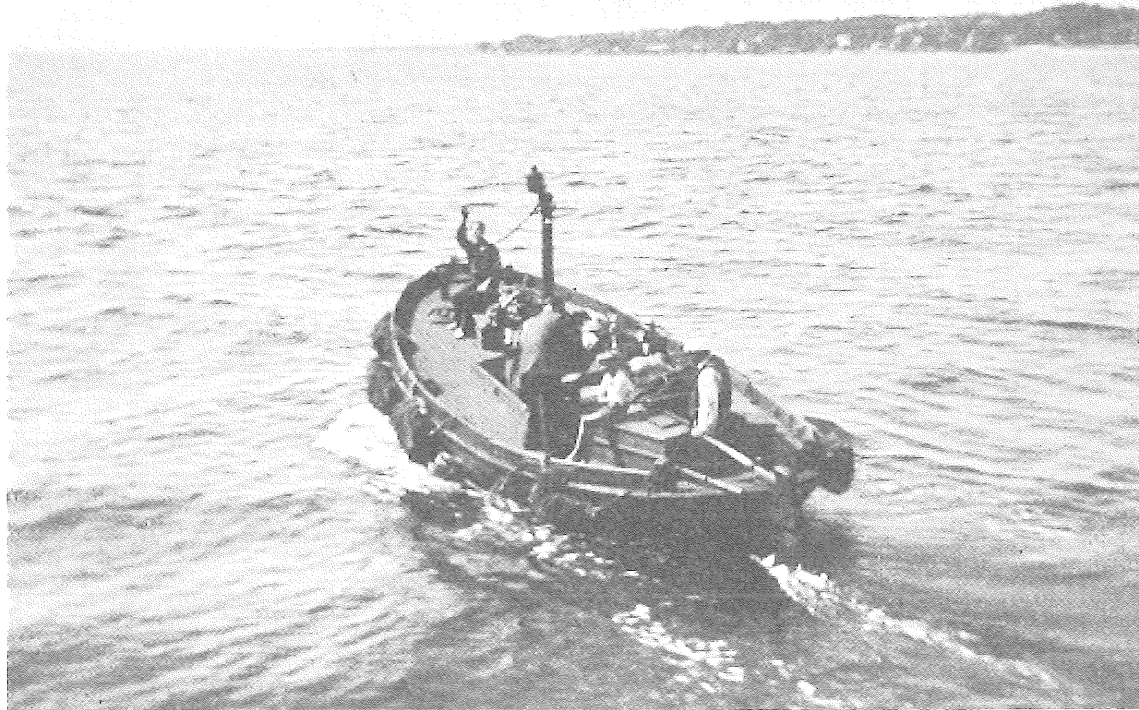
På en af rejserne mod Østersøen, anløb vi København, hvor vi lå nogle få timer ved Islands Plads og fik fyldt hele skibet op med splinternye Fordbiler, bestemt til Helsingfors. Bilernes beskedne vægt berørte kun dybgangen lidt, så da vi undervejs løb ind i en orkanagtig storm, måtte vi ned og eftersurre bilerne, der vændede sig i den voldsomme slingerage.

Kaptajn Roesen, også fra Fanø, var lige

kommet ombord som afløser. Han roste mig for en kop skoldhed kaffe, som det, i stormens brag og mørke, var lykkedes mig at bringe op til ham på broen. Mindre heldig var min klassekammerat fra Tønder Statsskole, Tom Sørensen. Han sejlede med J.L.'s HELENE, og var af l. styrmand ligeledes sendt ned efter kaffe. Om den, som forespurgt, nu også var varm, efterprøvede han, ved at stikke en finger i kop-

Farvel Struve! Helsingørs færgemand forlader skibet efter levering af post, proviant, Wiibroer øl og stores. Ombord i båden er nu kun besøgende og afmønstrede besætningsmedlemmer. (Foto af E. Bøttern i »Frivagten«, dec. 1938)

Goodbye Struve! The Elsinore boatman leaves the ship after delivering mail, provisions, Wiibroer beer and stores. In the boat there are now only visitors and paid-off crew members. (Photo by E. Bøttern in »Frivagten«, Dec. 1938)



pen. Reaktionen var en knaldende lussing. Tom blev med tiden styrmand, reserveløjtnant i marinen og flyveleder i Kastrup. Han blev bedre til at omgås med flystarter og landinger, end med kaffekopper.

Vore to eneste egentlige rejser til dansk havn, Tuborg Havn og Helsingør, blev imødeset med længsel, efter at vi i mange måneder kun havde set Øresundskysten fra søsiden. I nogle få dage kunne vi nu kommunikere med folk i land, der talte samme sprog som os. Ude godt hjemme bedst. En rammende sangstrofe, fra en ukendt forfatter, lød omtrent således: »Hvad er den vej til Mandalay?, når jeg blot har min Ålekistevej«.

I Helsingør lossede vi koks ved kaj, tæt ved værftet, med udsigt over mod slottet. På en fridag, den 13. 3. 1936, fik jeg opfyldt et længe næret ønske om at besøge Søfartsmuseet og Kronborgs øvrige seværdigheder. Det blev en uforglemmelig oplevelse, og jeg besluttede snarest at vende tilbage. Desværre lod det sig dog først realisere efter mange barske år på langfart, hvori indbefattet 2. verdenskrig.

JOHANNE, der var bygget af gode svenske stålplader, tjente J.L. trofast og længe. Hun

havde en kortvarig fortid, under svensk flag, som turbineskib, men måtte forsynes med en traditionel tregangs stempelmaskine, der gav en servicefart på 10 knob. At dampturbiner kun egnede sig til fremdrivning af større skibe, måtte også andre erkende.

Så sent som i 1960 overgik skibet til et græsk rederi. Efter flagskiftet og ændring af det feminine til et maskulint navn, forliste skibet i 1967, under navnet EMMANOU-EL P. Havde grækerne passet bedre på skibet, kunne det såmænd have pyntet som museumsskib, og hvorfor ikke i Helsingør Havn, ved samme kaj, hvor vi engang lossede, og hvor vakse, foretagsomme Helsingørbørn hjalp familiebudgettet ved bjærgning af koksstykker, der dryssede fra den svingende grab.

Og dog, et museumsskib i Helsingør Havn burde vel retteligt være bygget sammesteds, da nittehamrene larmede ud over byen. Mange gode skibe har der været at vælge mellem, men også de er nok forlængst en saga blot, spredt som de blev for alle vinde, under fremmede flag. Kun minderne er tilbage om H.P. PRIOR, JENS BANG, og alle de andre smukke ruteskibe, der dagligt var at se på Sundet.

Deck apprentice in the 1930's

Summary

A substantial number of young Danish boys who wished to become deck officers in the nation's merchant fleet were previously compelled to start their career as mess boys, thus becoming expert dish washers and cabin cleaners. This proficiency did them no harm, but were of little value in their future working lives as mates and master mariners. The English apprentice system was not practiced in Danish ships at that time, but in the beginning of the 30's Knud Lauritzen, the shipowner, made an attempt to introduce a modified version of the system. The author has previously written articles for the 1993 and 1995 yearbooks about wartime Atlantic convoy sailing and his experience under sail in one of the Åland Cape Horners. The present article goes further back,

covering his first year at sea as deck apprentice 1935-36 in the good (bad) old days when steamships were plentiful and still burning coal and steering was done from the open bridge. It was hard work for everybody, but mostly for the firemen down below. The author describes the routine of work on a steamship and the hated soogy-moody washing. Amongst other things he tells of his fascination with the River Thames with its imposing traffic and crowds of sturdy barges which were still wind-driven and he also describes his first shore leaves in the cities, which they visited very often. The ship on which he served was the S/S JOHANNE, built in 1919 and belonging to the Danish shipping company J. Lauritzen, Copenhagen.