

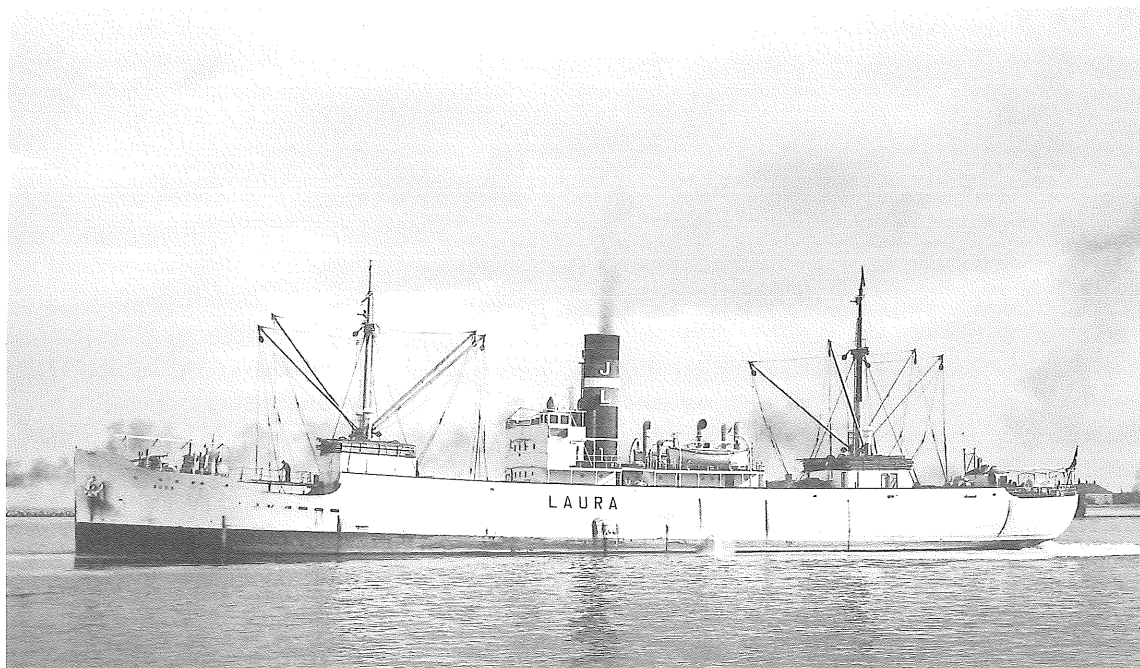
N. O. Kiil: Køleskibsfart Før og Nu

Forfatteren, der tidligere har bidraget med meget vælskrevne og interessante artikler i museets årbøger om sin tid til søs, fortæller i det følgende om sejlads og oplevelser i køleskibsfarten, om arbejdet ombord og om hændelser ude og hjemme i en turbulent tid. Han fortæller desuden om de specielle skibes indretning og skitserer deres udvikling de senere år.

Den meget gamle og fornøjelige »En Sømand han må lide« bliver vel stadigvæk sunget ved festlige lejligheder, omend beskøjterne forlængst er fjernet fra menuen, og at hårdt arbejde ombord i moderne skibe er afskaffet, takket været nye tiders hjælpemidler, arbejdsregler og sikkerhedsforanstaltninger. Blandt de fordele, som den sejlede mand nød godt af, nævnes, at han »spiser af de frugter, som bonden aldrig ser«. Således var det tidligere, men i vore dage forholder også dette sig ganske anderledes. Der findes næppe den Brugsforening som ikke året rundt er leveringsdygtig med friske, eksotiske frugtsorter og kødvarer, endog hjembragt fra klodens fjerneste egne. Det skyldes en imponerende udvikling af den køleteknik, der styrer og overvåger de nutidige avancerede, effektive og driftsikre indretninger, som findes i vore dages køleskibe. Globalt set er det naturligvis disse skibe, der med deres

konkurrencemæssige fordele er det vigtigste led i nutidens metoder til transport af letfordærlige varer over de store afstande. Et af de mest bemærkelsesværdige foretagender inden for køleskibsbranchen, er Rederiet J. Lauritzen, der i 1990 fra Dan-yard i Frederikshavn fik leveret verdens hidtil største køleskib, DITLEV LAURITZEN, et hypermoderne skib med en lasteevne på ca. 16.600 tons, efterfulgt af to søsterskibe. Man tror det næppe, men moderne, fuldautomatiseret teknik gør det muligt for disse skibe at klare sig med en besætning på kun 6 mand. Til tidligere at sejle tilsvarende tonnage, med skibenes daværende ringere lastevne og effektivitet, ville godt og vel 100 mand have være påkrævet.

For ikke længe siden var det god latin, at køleskibene skulle være hvidmalet, fra vandlinje til flagknap. Den hvide farve blev antaget at have en dæmpende virkning mod tropesolens brændende stråler, men den skabte nok også en vis reklamemæssig association til et svalt og sobert kølerum. Dog var en festlig rød maling slået godt an som kendetegn for rederiets øvrige skibe, og for at opnå et enhedspræg overgik også køleskibene til rødt, efter at en undersøgelse havde vist, at stigningen i driftsomkostningerne ville være beskedne. Det fremsynede Lauritzen rederi, med mange



S/S LAURA. Køleskib på 2.440 tdw. Bygget 1933 på Nakskov Skibsværft til D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. Den 9. april 1940 lå skibet i Montevideo i Uruguay, hvor det året efter i april blev beslaglagt af regeringen. Uruguays regering kunne imidlertid ikke finde anvendelse for skibet, hvorefter det blev chartret af den amerikanske regering og sat i fart som S/S ROCHA af Panama. I december 1945 blev skibet tilbageleveret til rederiet og omdøbt til S/S LAURA DAN. I 1960 blev det solgt til rederiet Thomas Watson, Rochester. Dets nye navn, LADY SHARON, beholdt det, da det året efter blev solgt til Beyruth. I 1966 blev det solgt til Rotterdam for ophugning.

(Foto: H&S)

års erfaring indenfor transporten af sydens frugter, var i begyndelsen af 1930-erne opmærksom på, at der i Frankrig var ved at udvikle sig et akut behov for at få sejlet store mængder af bananer fra kolonierne hjem til franske havne, og at der ikke eksis-

The S/S LAURA. Refrigerator ship of 2,440 dwt., built in 1933 at Nakskov Shipyard for D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. On April 9th 1940 the ship was in Montevideo, Uruguay, where it was seized by the government a year later in April 1941. However, the government of Uruguay could not itself find any use for the ship, so it was chartered by the U.S. government and put into service as the S/S ROCHA of Panama. In December 1945 the ship was delivered back to the shipping company and renamed the S/S LAURA DAN. In 1960 it was sold to the owners Thomas Watson, Rochester. Its new name, LADY SHARON, was retained when it the following year was sold to Beirut. In 1966 it was sold to the breaker's yard in Rotterdam. (Photo: DMM)

sterede franskejede og næppe andre køleskibe, der kunne påtage sig opgaven. Ved Helsingør Værft og i Nakskov, hvor nybygningsaktiviteten, som følge af verdenskrisen, på det nærmeste var gået i stå, afgav rederiet ordre på fem søsterskibe, udstyret

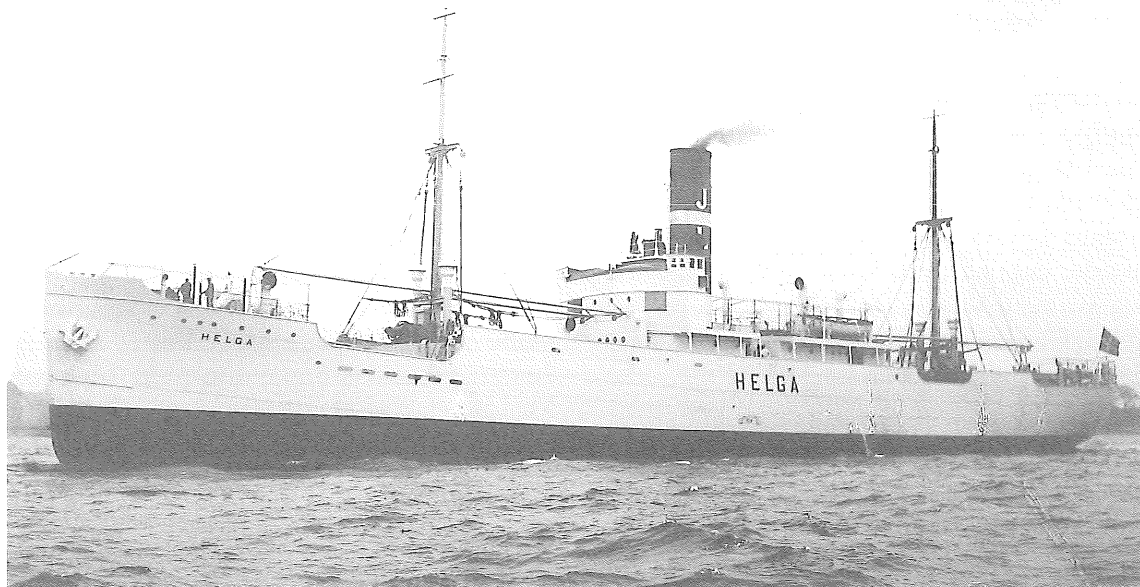
med moderne køleanlæg fremstillet af den af rederiet ejede Maskinfabrik Atlas. Skibene fik ved deres stabelafløbning navnene LAURA, JONNA, HELGA, STELLA og NINNA, de to førstnævnte i Nakskov, de øvrige ved Helsingør Værft, der forøvrigt leverede dampmaskinerne til alle skibene. Der var tale om ganske smukke, hvidmalede skibe til trods for den høje skorsten, som kulfyringen krævede. Førstævnen var let udfaldende, dog havde JONNA en hypermoderne, svunget Mejerstævn, en type, som dog aldrig fik nogen særlig udbredelse. Skibenes hoveddata var forholdsvis beskedne, idet dødvægten lå på ca. 2.200 ts., med et disponibelt rumfang under dæk på 94.000 kubikfod. Dette svarede dog ganske godt til datidens normale behov, hvor transporterede frugtlaster oftest var sammensat af partier, der skulle losses ved anløb af flere havne.

For det danske rederi blev det en stor, men kortvarig succes, at sejle med de franske bananer fra kolonierne. Det er nok overdrevet at påstå, at man selv kunne bestemme hvad fragten skulle være, men det blev utvivlsomt en god forretning, til stor fortrydelse for de franske redere, der fra kulisserne måtte se passivt til, at gode fragtindtægter gik til udlandet. Således kunne det ikke fortsætte. Det lykkedes at få vedtaget en lov, der udelukkede frugtimport på udenlandske skibe. Hermed var det franske problem dog ikke løst, da man ikke selv havde skibe til at afløse danskerne. Gode råd var dyre, men man fandt en udvej. Man købte danskernes køleskibe og satte dem under fransk flag. Det var næppe nogen dårlig forretning for Lauritzen, der erstattede de solgte skibe med en serie af de

såkaldte Reeferbåde, moderne motorskibe med større fart og mere avancerede køleanlæg, luger og lastrumsindretning. Ironisk nok kom de fleste af de solgte skibe efter få år tilbage til J. L. Mangelfuld rutine med skibskøleanlæg hos de franske besætninger havde bragt skibene i dårlig stand, så de kunne købes billigt med henblik på renovering i Danmark for atter at kunne sejle under dansk flag.

Det tjener rederiet til ære, at man ved planlægningen af de nye, moderne motorskibe ikke glemte at forbedre de menige besætningsmedlemmers forhold ombord. Hvor de før måtte affinde sig med at være indlogeret længst fremme i forskibet, blev de nu flyttet agterud og tilgodeset med tomandskamre, centralvarme, baderum med rindende varmt og koldt vand. I agterskibet kunne frivagten nu sove afslappet i forvisning om at man under sejlads i usigtbart vejr ikke behøvede at frygte et livsfarligt bekendtskab med en indtrængende stævn, tilhørende et fremmed skib. For de mod forskibet rettede rungende sirenedrøn blev den menige besætning nu også forskånet. Ligeledes slap man for, når ankeret skulle falde, at vågne i det bulder og brag, som den tonstunge ankerkædes stolpeled frembragte, når de fra kædekassen drøned gennem klydsrøret. Første gang en ung sømand kom ud for den oplevelse måtte han tro, at det var jordens undergang.

I den Engelske Kanal, under 1. verdenskrig, kolliderede et Esbjerg skib med en engelsk destroyer, som følge af sidstnævntes fejlmanøvre. Med et voldsomt brag trængte det danske skibs stævn ind i engelskmanden, og tab af menneskeliv på



S/S HELGA. Køleskib på 2.200tdw. Bygget 1933 på Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. I 1934 solgt til Generale Transatlantique Paris og omdøbt til S/S CARAVELLE af Le Havre. I 1938 blev skibet tilbagesolgt til D/S Vesterhavet og omdøbt til S/S MARIA af Esbjerg. Den 10. April 1940 ankom skibet til Pernambuco i Brasilien, hvorfra det senere kom til New York, hvor det blev oplagt. August 1941 blev skibet overtaget af US. War Administration og sat i fart som S/S URANUS af Panama. Efter krigen blev det tilbageleveret til rederiet, og i 1946 blev det omdøbt til S/S MARIA DAN. I 1959 blev skibet solgt til Grækenland og omdøbt til S/S MICHAEL, og i 1968 udbrændte det under ophold i Rijeka i Jugoslavien, hvorefter det blev solgt til ophugning.

(Foto: H&S)

The S/S HELGA. Refrigerator ship of 2,200 dwt., built in 1933 at the Elsinore Iron Ship and Machine-building Yard for D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. In 1934 it was sold to Generale Transatlantique Paris and renamed the S/S CARAVELLE of Le Havre. In 1938 the ship was sold back to D/S Vesterhavet and renamed the S/S MARIA of Esbjerg. On April 10th 1940 the ship arrived at Pernambuco in Brazil. From there it later came to New York, where it was laid up. In August 1941 the ship was taken over by the U.S. War Administration and put into service as the S/S URANUS of Panama. After the war it was delivered back to the shipping company, and in 1946 it was renamed the S/S MARIA DAN. In 1959 it was sold to Greece and renamed the S/S MICHAEL. In 1968 it burned down during a stay in Rijeka, Yugoslavia, after which it was sent to the breaker's yard.

(Photo: DMM)

begge sider var at befrygte. Mærkværdigvis savnede man kun danskernes messedreng, men man fandt ham uskadt i dyb søvn fremme i forskibet. Han forklarede, at han godt nok havde hørt braget, men troede at det var ankeret, man havde ladet falde, og at han derfor roligt kunne sove videre. Forøvrigt var der, når skibet ballastet kæmpede sig frem mod hård sø, nok et ubehag ved at at bo forude. Stævnen kunne rejse sig, for derefter at falde tilbage med et øredøvende brag, der fik hele forskibet til at dirre og nybegynderen til at tro, at man havde ramt klippegrund. Den rammende betegnelse var »at ramme pæle ned«. Pæleramning mærkede man kun svagt agterude, men her optrådte en anden støjplage, ligeledes i ballast. Når søen var slem kunne en del af skruen, i takt med bølgegangen, løfte sig fri af vandet. Dens dermed reducerede modstand øgede omdrejningstallet, og fremkaldte larmende, rystelser i hele agterskibet. Herom sagde man at »skruen tog rous«. Det blev dog såvidt muligt minimeret med indgriben af den vagthavende mester, der på trættende »spjældvagt« hele vagten igennem måtte opholde sig på maskinrummets manøvredørk.

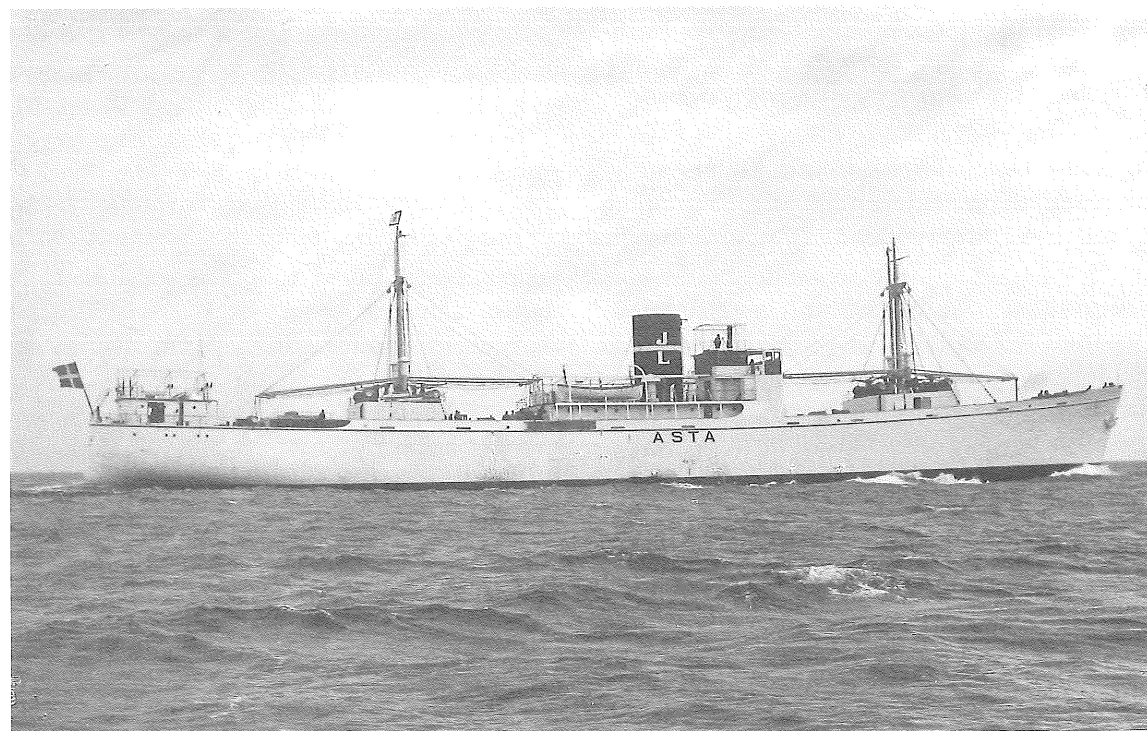
Rederiet disponerede over en stab af veluddannede erfarne maskinmestre, som på eksemplarisk vis sørgede for, at ikke mindst skibenes dampmaskineri fungerede, blev drevet og vedligeholdt på bedst mulig vis. Ifølge sagens natur kunne disse årgange af dampskibsmestre ikke have større praktisk erfaring med dieselmotorer, og det var derfor betimeligt med en efteruddannelse, nu da motorskibe med J. L. i skorstensmærket og dannebrog agter var ved at blive en

kendsgerning. Snart kunne man i rederiets firmablad »Frivagten« læse, at den og den l. mester nu opholdt sig på Christianshavn, hos Burmeister og Wain, for at blive gjort bekendt med dieselmaskineriets finesser. Kendte man en af de pågældende personer, var det lige ved, at man ærbødigt lettede på kasketten. Det føltes næsten som det nutildags må være at kende en person udvalgt til rumfart. Overgangen til motorskibe var for kaptajnerne af mindre betydning, da de i det store og hele ikke behøvede og ej heller havde forudsætninger for at blande sig i, hvad der foregik dernede i »kælderen«. En af rederiets mest kompetente l. mestre berettede dog engang, at han af en kaptajn, der lige var tiltrådt og derfor ny i skibet, var blevet belært om, at han, kaptajnen, af konsul Lauritzen var blevet sendt der ombord, fordi han var så god til at sejle turbineskibe. Det skete i en anspændt periode, hvor der i skibene var besværigheder som følge af et fejlslagent turbineprojekt. Det var næppe dette første møde med den nye kaptajn, der alene bevirkede, at den pågældende mester, der gik under navnet »Dagens Mand«, ikke brød sig om navigatører. Dette uagtet, at han var søn af en lods, og ikke nok med det, men også broder til den navnkundige kaptajn Knud Hansen (den første), der var fører af skoleskibet DANMARK.

Rederiets første vidundere af køleskibe med dieselmotorer, søstrene ASTA og DORA, bygget samtidigt hos Burmeister & Wain i 1934-35, havde pigenavne på samme vis som hovedparten af de øvrige skibe i rederiets flåde. I 1936, da jeg var dækslev i JOHANNE, havde jeg den store oplevelse at

stifte bekendtskab med DORA. På Themsens ved Gravesend lå vi fortøjet side ved side. Vore kollegaer på DORA kunne med stolthed fremvise deres smukke skib, som de desværre snart skulle forlade, da det, sam-

men med søsterskibet, netop var solgt til Compagnie Générale Transatlantique. Vi var målløse af beundring over det elegante skib med dets talløse, praktiske indretninger.



M/S ASTA. Køleskib på 2.560 tdw. Bygget 1934 på Burmeister & Wain til D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. I 1935 blev skibet solgt til Cie. De Navigation Fruitiere, Nantes og omdøbt til M/S PIERRE CLAUDE af Nantes. I 1942 blev det beslaglagt af den italienske regering og omdøbt til M/S MADDALONI og i december 1944 blev det sænket ved en krigshandling. Skibet blev hævet i 1946-47 og tilbageleveret til det franske rederi, der igen satte det i fart. I 1961 blev det solgt til Belgien for opugning.
(Foto: H&S)

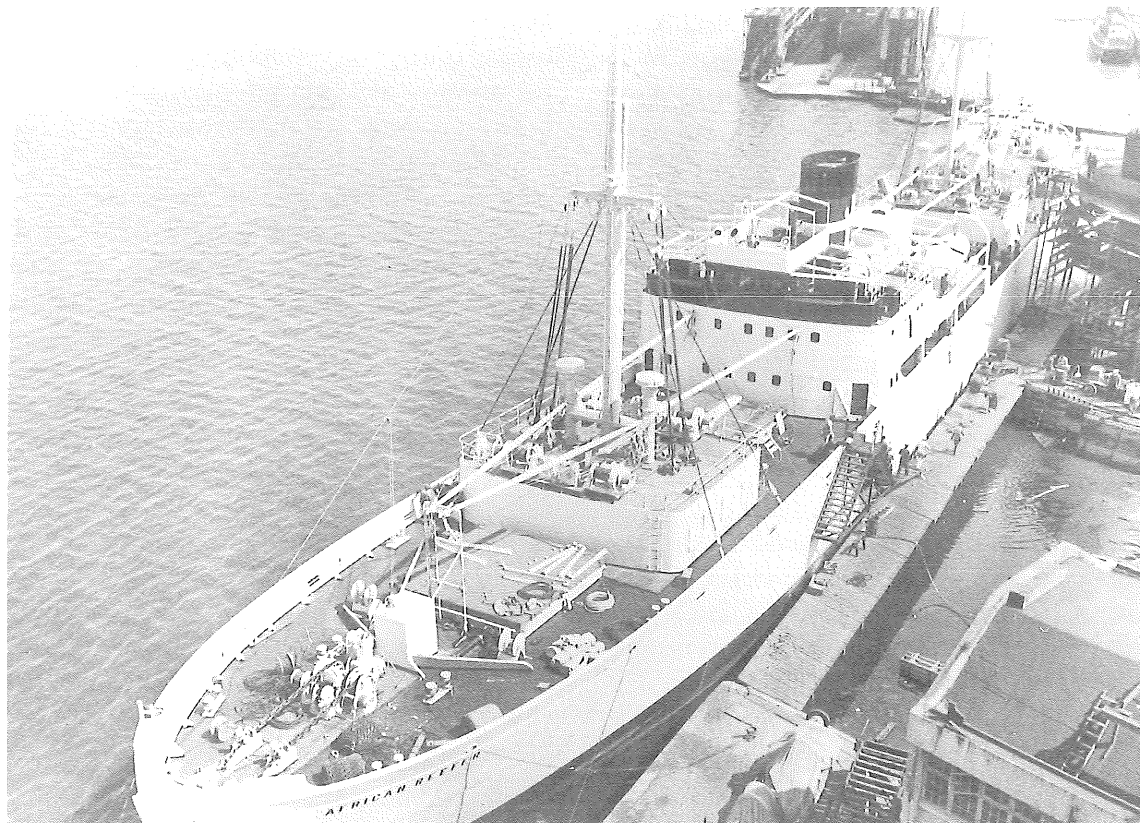
The M/S ASTA. Refrigerator ship of 2,560 dwt., built in 1934 at Burmeister and Wain for the D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. In 1935 the ship was sold to the Cie. De Navigation Fruitiere, Nantes and renamed the M/S PIERRE CLAUDE of Nantes. In 1942 it was seized by the Italian government and renamed the M/S MADDALONI, and in December 1944 it was sunk in a military operation. The ship was raised in 1946-47 and delivered back to the French shipping company, who put it into service again. In 1961 it was sold to the breaker's yard in Belgium.
(Photo: DMM)

Til erstatning for det ret store antal køleskibe, der inden for kort tid kom til at udskifte Dannebrog med Trikoloren, kom der nybygget tonnage fra B & W, Nakskov, Helsingør og Odense. Med de nye køleskibe gik rederiet over til at anvende efternavnet »Reefer«, oftest efter navnet på et af de fremmede lande, som man besejlede, eller forventede at komme til at frekventere. Blandt de første nye navne optrådte AFRICAN REEFER, bygget 1935 i Helsingør. Den praktiske »Reefer« betegnelse gik aldrig af mode. Ingen kunne være i tvivl om at der var tale om et køleskib – Refrigerated vessel. Anlæggene i de nye skibe muliggjorde nu nedkøling af lastrummene til de lave temperaturer, der var påkrævet for også at kunne transportere dybfrosset kød, som med tiden fik større handels- og transportmæssig betydning.

Omend det var de nye reeferbåde, der stjal billedet, havde man fremdeles god gavn af de mindre, Helsingørbyggede skibe, der »still were going strong«, efter at være vendt tilbage til dansk flag og renoveret ved Aalborg Værft, som rederiet havde overtaget i 1937. De genopstod som fugl Fønix, men var dog, især hvad luger og dæksindretning angik, forældede og upraktiske. Deres planlæggere og folk bag tegnebrættet har næppe gjort sig tanker om det slid og umenneskelige slæb, som disse skibes dæksbesætninger skulle blive plaget med. Der skulle gå adskillige år inden fornuftige, arbejdsbesparende foranstaltninger for alvor skulle komme på mode, efter at de alt for længe havde været totalt forsømt.

HELGA, det første af de i Helsingør serie-

byggede køleskibe, vendte efter et par år under fransk flag i 1938 tilbage til rederiet for derefter at sejle under navnet MARIA. I dette skib kom jeg til at gøre tjeneste i 18 måneder, afbrudt ved skibets oplægning i New York i sommeren 1940. 6 ½ år skulle gå, inden jeg atter kunne betræde dansk jord. Jeg tænkte på »Ved toldboden steg en matros i land«, da vi, en hjemvendt flok, steg i land ved Nordre Toldbod en mørk og kold søndag aften lige inden jul 1945. Som krigssejlere havde vi haft fri hjemrejse med M/S NORDKYN, der var tillastet med amerikanske kul. Ved daggry havde vi »Kronborg om styrbord igen«, og glædede os usigeligt til det så længe imødesete gensyn med familien. Så let skulle det dog ikke gå. Da kullosningen først kunne begynde mandag morgen, var der ingen grund til at forhaste sig til København. Hele søndagen blev anvendt til at sejle prøveture på milen øst for Hven, overvåget af teknikere og andet godtfolk, der kom ombord ved Helsingør. Stemningen var på kogepunktet hos de 12 passagerer, for hvem dagen følte usigeligt lang. Omend jeg ikke længere var matros, og mine hår endnu ikke »vare så hvide« ved vor sene ankomst til den næsten mørkelagte hovedstad, følte jeg med ham, der ifølge det kendte digt også var steget i land ved Toldboden. Flåden var borte, men denne gang ikke røvet af englænderne. Ingen festligheder blev arrangeret for de senere hjemkomne krigssejlere, med andre ord: Pigerne var kysset, og vinen drukket, som efternølerne også fik forklaret i New York, da vi, efter en lang rejse, dukkede op en rum tid efter, at kapitulationen for længst var blevet fejret på behørig vis.



M/S AFRICAN REEFER. Køleskib på 2.420 tdw. Bygget 1935 på Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. Oprindeligt hed skibet M/S PACIFIC REEFER, men inden afleveringen blev det omdøbt til M/S YRSA, og i 1936 blev det igen omdøbt, denne gang til M/S AFRICAN REEFER. Den 9. april 1940 befandt skibet sig i Atlanterhavet på vej fra USA til Middelhavet. Efter ordre fra rederiet gik skibet nu til Funchal på Madeira, hvor det nåede frem den 16. april og blev lagt op. I august 1941 afgik AFRICAN REEFER til New York, hvor det blev overtaget af US. War Shipping Administration og sat i fart under navnet M/S ROAMER af Panama. I juli 1946 kom skibet tilbage til rederiet, og i 1963 blev det solgt til Rotterdam for ophugning. (Foto: H&S)

The M/S AFRICAN REEFER. Refrigerator ship of 2,420 dwt., built in 1935 at the Elsinore Iron Ship and Machine-building Yard for D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. Originally the ship was named the M/S PACIFIC REEFER, but before delivery it was renamed the M/S YRSA, and in 1936 it was again renamed, this time to the M/S AFRICAN REEFER. On April 9th 1940 the ship was in the Atlantic Ocean on its way from the USA to the Mediterranean. On orders from the shipping company the ship now put into Funchal on Madeira, where it arrived on April 16th and was laid up. In August 1941 the AFRICAN REEFER left for New York, where it was taken over by the U.S. War Shipping Administration and put into service under the name of M/S ROAMER of Panama. In July 1946 the ship returned to the shipping company and in 1963 it was sold to the breaker's yard in Rotterdam. (Photo: DMM)

Optakt til noget nyt, og hvad dermed fulgte

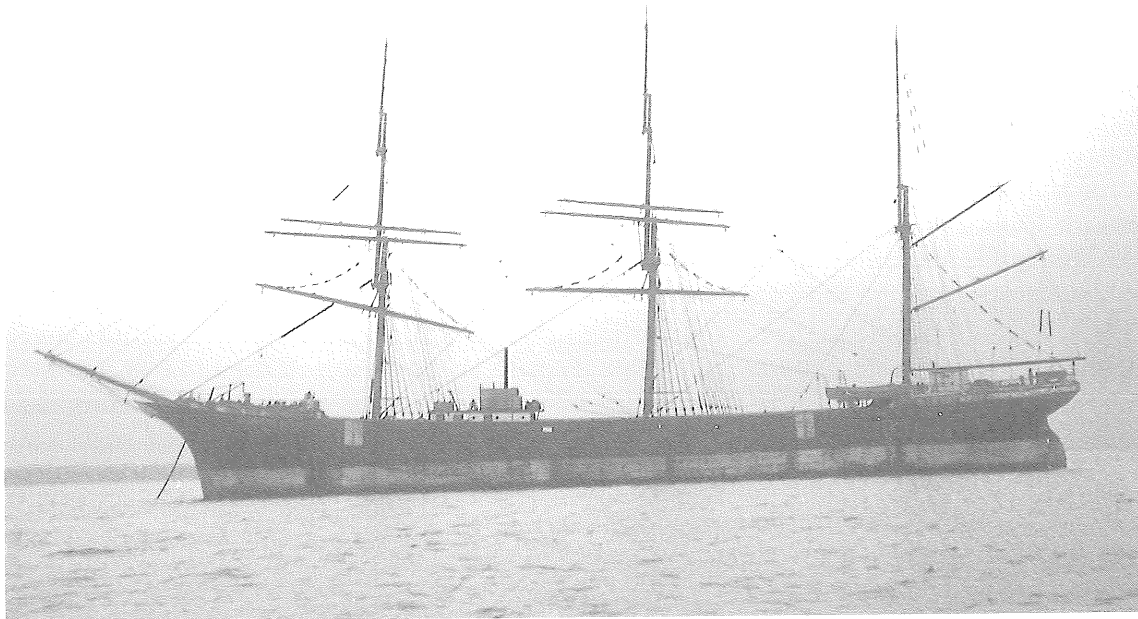
I efteråret 1938 var jeg hjemme på ferie i Sønderjylland, efter et afsluttende års rundrejse til Australien med Ålandsbarken WINTERHUDE, en af verdens sidste, lastførende storsejlere. Udrejsen fra Glasgow havde været rekordhurtig, på kun 76 døgn, men hjemrejsen havde til gengæld været lang og træls, præget af kontrær, svag og iblandt slet ingen vind. Mod rejsens afslutning oplevede vi, som også beskrevet af Joseph Conrad i »The Mirror of the Sea«, det berygtede vindstille område ved Azorerne, hvor de mange sejl i lange, enerverende dage hang livløse over et ligeledes livløst ocean, som også udmalet af den kendte engelske poet Samuel Coleridge i »The Ancient Mariner«:

Day after day, day after day
We stuck, nor breath, nor motion
As idle as a painted ship
Upon a painted ocean.

Alt virkede som uddøet, men ved nærmere eftersyn viste det sig, at havet vrimlede med alverdens mærkelige skabninger, nogle gennemsigtige, andre i blomstrende farver. Vor gode kaptajn, befalhavare Gustaf Holm, (gubben) kaldte det netop at »sjöen blommar«. Der var flotte bidevindsejlere, (Portuguese Men-Of-War), små og kæmpestore polykrome gopler og andet kryb med uhyggelige, lange fangearme. Mærkelige ting fandtes i hver pøs udenbordsvand, der blev halet op. Gubben stod af og til utålmodigt på halvdækket og slængte småmønter ud mod det verdenshjørne hvorfra en gunstig vind burde komme. Knapheden på proviant og ferskvand var mærkbar, men hel-

digvis var der endnu ingen grund til med Coleridge at proklamere: »Water, water, everywhere, and not a drop to drink«. Da min sejlskibstid lakkede mod enden, betragtede jeg vindstille og vandknaphed som nogle snart for altid afsluttede fortrædeligheder, men så let skulle jeg dog ikke slippe. En ny verdenskrig ventede forude.

Det kom mig ret tilpas atter at skulle ud med et maskindrevet fartøj, hvor rejsernes varighed var nogenlunde forudsigelige, da der fra Rederiet Lauritzen kom besked om min næste udmønstring, denne gang med et af de fra Frankrig tilbagekøbte køleskibe S/S CARAVELLE ex HELGA. En hel besætning skulle rejse med tog til Le Havre, hvor det i Helsingør byggede skib befandt sig i dok. Billet til en natlig togrejse fulgte sammen med oplysning om, at jeg kunne slå følge med en kammerat fra WINTERHUDE, Jørgen Drabe fra Sønderborg, hvilket blev realiseret. Havde vi sat næsen op efter en komfortabel sovevognsrejse, havde vi gjort regning uden vært. I Hamburg steg vi om til en kupé med upolstrede træbænke, hvorpå man, siddende ret op og ned, umuligt kunne få selv den mindste smule søvn i øjnene. Misundeligt skelede vi til tyske medrejsende, der hvilede underarme og fremadbøjet overkrop på et medbrag træstykke. Det var snildt ophængt i et hanefodsformet reb, fastgjort oppe i bagagehylden. Arrangementet mindede om en bådsmadsstol, der dog normalt fungerer til understøtning af den lavere siddende, fyldige kropsdel, hvis navn i nudansk anvendes hyppigere end tilforn. Ideen med den geniale togrejseledsager ville vi gerne have kendt, inden vi drog hjemmefra.



WINTERHUDE. Tre-mastet bark på 3.250 tdw. Bygget 1898 som MABEL RICKMERS på rederiets eget værft Rickmers i Bremerhaven. I 1911 blev det solgt til Hamborg og omdøbt til WINTERHUDE. Under krigen 1914-18 blev skibet oplagt og i 1921 solgt til England, men allerede året efter blev det tilbagekøbt til Tyskland. I 1925 blev det omdøbt til SELMA HEMSORTH, men samme år blev det solgt til rederiet G. Erikson, Mariahavn på Ålandsøerne, der igen døbte skibet WINTERHUDE. I 1939 blev det oplagt i Stavanger, og under krigen 1939-45 kom det i en periode til København, hvor det lå for anker købt af den tyske marine, der havde planlagt en ombygning til skoleskib. Efter krigen blev det slæbt til Hamborg og omdannet til lægter og ophugget i 1949.

(Foto: H&S)

The WINTERHUDE. Three-masted bark of 3,250 dwt. Built in 1898 as the MABEL RICKMERS at the shipping company's own yard, Rickmers in Bremerhaven. In 1911 it was sold to Hamburg and renamed the WINTERHUDE. During World War I (1914-1918) the ship was laid up and in 1921 it was sold to England, but already the following year it was purchased back to Germany. In 1925 it was renamed the SELMA HEMSORTH, but the same year it was sold to the G. Erikson Shipping Company, Mariahavn on the Åland Islands, who named the ship WINTERHUDE again. In 1939 it was laid up in Stavanger, and for a time during World War II (1939-1945) it came to Copenhagen, where it lay at anchor bought by the German Navy for a planned conversion into a training ship. After the war it was towed to Hamburg and refitted as a lighter. It was scrapped in 1949

(Photo: DMM)

Et par timers ophold i Köln gav os mulighed for at strække benene, og udefra i morgenskumringen at bese byens berømte domkirke med de to tårne. I Paris, hvor vi skulle skifte banegård, lykkedes det at finde toget, der bragte os til Le Havre. Her blev vi, trætte og søvnige, modtaget af skibets netop tiltrådte kaptajn og l. styrmand. Vi blev indlogeret på et mindre hotel, hvor vi blev nogle dage, indtil vi kunne flytte ombord. Det var ikke et smukt, hvidmalet køleskib, som vi næste morgen stiftede bekendtskab med. Hvad vi fandt i dokken midt blandt Compagnie Generale Transatlantiques store, berømte Atlantlinere var et mindre, lidet spændende, sortmalet skib. Dog kunne vi ikke være gået fejl. CARAVELLE – Le Havre, stod tydeligt at læse. Forøvrigt blev det mit første job ombord at male det franske navn og hjemsted over og erstatte det med MARIA – Esbjerg. At skibet under fransk flag var forandret fra at ligne en hvid svane, til nu at være en trist, sort ælling var en kendsgerning, men hvorledes hang det mon sammen? Forklaringen vi fik var, at endeløse besværligheder med køleanlægget, som ikke havde voldt danske maskinmestre problemer, var blevet så uoverskuelige, at det franske rederi gav op. Alt, hvad der havde med køleteknik at gøre, blev smidt i land. Også lastrumsisoleringen blev fjernet, så skibet herefter kun kunne anvendes til almindelig tørlast.

Til vor store glæde fandt vi ud af, at franskmændene på adskillige måder havde indført forbedringer, der ville være til vor fordel. Kedlerne var nu oliefyrede, så besværet med kulbunkring, sod og kulrøg var en saga blot. På kommandobroen, der

oprindeligt var åben, stod nu et flot, lukket styrehus. Forude under bakken, de menige besætningsmedlemmer værested, var de gammeldags kakkelovne forsvundet og erstattet med radiatorer, tilsluttet dampledning, og der var også blevet installeret noget så uhørt som rindende koldt og varmt vand i vaskerummet. Tomandskammerene var uændret, men i køjerne var der madrasser, noget man i danske skibe selv skulle sørge for. Her lå der to (madrasser) i hver køje, de fyldte så meget, at franskmændene måtte have haft besvær med at få sig kantet sig ind og ud. Vi halverede antallet. Af efterladenskaber var der desuden katte i hobetal, så mange, at hvert besætningsmedlem måtte have haft sin egen kat. Af mærkelige ting fandt vi også hjemmelavede søstøvler, bestående af spidsnæsede træsko påsømmet skafter af presenningsdug, en type også brugt af fiskerne fra Bretagne, hvorfra nogle af vore forgængere ombord utvivlsomt stammede. Vore middagsmåltider blev indtaget på det stedlige Sømandshjem, »Maison des Marins«, der blev bestyret af en jovial og fornøjelig ældre munk, hvis kutte blev holdt sammen af solidt tovværk. Maden var god, men vi betakkede os dog for en mystisk ret, som de øvrige spisende en dag smovsede i. Jeg fik oplyst, at det var cervelles de moutons, (hjernemasse fra får) – velbekomme!

Da besætningen var fuldtallig, forlod vi Le Havre med kurs mod Aalborg, hvor skibet som planlagt skulle genskabes til køleskib. En påmønstret nordjysk fyrbøder, ikke et af Vorherres bedste børn, havde i maskinen lånt en hammer til et uvist formål. Da vi var ude af havnen, sprang han

bandende og sværgende rundt, knuste hovedet på alle kattene og smed dem en efter en overbord. Dermed var det, som han udtrykte det, »slut med det forbandede krapyl«.

Storm og voldsom søgang i Nordsøen forhindrede os ikke i at komme godt til Aalborg, hvor vi fortøjede ved Værftet. Hele besætningen blev afmønstret og kunne nu drage hjem til en lang juleferie. Når skibet igen var sejlklart, ville man atter blive på mønstret. Det skete den 12. januar 1939, hvor vi fandt en totalt renoveret, skinnende og hvidmalet MARIA, klar til på ny at udføre den slags opgaver, hvortil hun var bygget. Dog var der dryppet malurt i bægeret. I forskibet havde man til vor bestyrtelse skruet tiden tilbage. Borte var såvel centralvarmen som det rindende kolde og varme vand. Nye kulfyrede kakkelovne havde afløst radiatorerne, og ville man ikke nøjes med koldt vand, måtte det varme hentes med pøs midtskibs.

Året 1939 var begyndt med knagende frost, så vi fik travlt med at få hentet kul frem og tændt op i de nye ovne, hvoraf der var en i hvert kammer og i messerne. Her viste den åbne ild sig fortrinlig til brødristning, den eneste opnåede gevinst. Håndtering af fast brændsel, støvende aske og slagger var mig et kendt begreb fra Sønderjylland, hvis store, hvide fliseovne dog ikke lignede de ombordværende. Kakkellovnsvarmen fortrængte ikke vor tilfredshed ved at erfare, at skibet efter forlydende var sluttet for en frugtlast fra Argentina på den sydlige halvkugle, hvor det nu var midsommer. På rejsen sydover skulle hollandsk havn dog anløbes for der at hente en last,

bestemt for Spanien. Efter forgæves at have ventet på vejromslag, måtte dette dog opgives, da kartofler, hvorom det drejede sig, ikke kan lastes i frostvejr. Nogle få tons brændstof, tilstrækkelig til at nå til vestafrikansk bunkerstation, blev indtaget ved et kortvarigt anløb af Vliessingen. Vinterstorm og søgang ventede os i Den Engelske Kanal, og en nat, i nærheden af klipperne ved Ouessant svigtede styringen. Der var fare for at drive på land. En kædesamling ved rorkvadranten havde opgået sig, men det lykkedes i sidste øjeblik at få den genetableret.

Inden længe kunne vintertøjet lægges af vejen. Forberedelser blev gjort til det næste anløb, som var Dakar i Senegal, Fransk Vestafrika. Her, hvor bunkerpriserne var fordelagtige, skulle tankene, til max. kapacitet, fyldes med den svære, tjæreagtige fueloil, også kaldt mazout. En sådan form for bunkring uden kulstøv måtte være den rene svir, men blev dog det modsatte. For sent fik man varskoet stop. Ud af overflods-rør og svanehalse fossede syndfloder af den klæbrige sorte olie, som oversvømmede dækket og fortsatte ned over de hvide, nymalede skibssider. Kaptajnen rasede, men maskinmestrene forklarede, at det indbyggede, mekaniske kontrolsystem havde svigtet. Mængder af olie var flydt ud i havnen, men det tog man dengang ikke så nøje. For dæksbesætningen ventede der i søen mange dages besværligt arbejde med inden- og udenbordsrengøring. Olien lod sig ikke bortspule så let som kulstøv.

På nedrejsen havde vi lejlighed til at se vor kaptajn nærmere an og blev hurtigt klar over, at han ikke hørte til de mest

omgængelige. At varmt vand, til personlig hygieine og bakstørn, ikke længere var til rådighed forude, var beklageligt, men ved kabysdøren midtskibs var der dog et damp-rør, hvor man kunne varme en pøsfuld ferskvand, som så blev taget med forud. Fra broen opdagede kaptajnen, at en eller anden iblandt havde glemt eller undladt at lukke helt for dampen, der så svagt vedblev at sive. Til kollektiv afstraffelse blev røret med ventil omgående demonteret, og vi alle henvistes til at benytte et tilsvarende vandvarmesystem, dybest nede i maskinrummet, hvis forholdsvis bekvemme lejder det dog var os forbudt bruge. Ned og op kravlede vi så, ad fyrrummets næsten lodretstående stallejder, med en tung pøs i den ene hånd, og den anden flyttet i lynhurtige ryk fra det ene rundjernstrin til det næste. Et fald kunne betyde den visse død. For at føje spot til skade var det os også forbudt at tappe ferskvand midtskibs, det skulle vi hente forude fra den derværende tank. Ved således at nedskære vandforbruget midtskibs skulle en vandfyldning i ny og næ kunne undlades, men besparelsen i kroner og ører har næppe stået i rimeligt forhold til den besværlige og urimelige procedure, som tilsyneladende også var pålagt officererne. Vi så dog kun l. mester på besøg som fjernvandshenter. Også andre chikaner forekom, opfindsomheden var stor.

De franske har et udtryk »excès de zèle« (overdrevet tjenesteiver). Rederiet havde næppe billiget, at der blev praktiseret ting, der lignede metoder anvendt af »Bounty«s berømte capt. Bligh, som kunne tænkes at være vor kaptajns forbillede. Direkte småligt snyd oplevede vi, da tre udførte

overarbejdstime i søen snildt blev nedskrevet og afregnet til to. Vi var tørnet til, da der blev slået to glas, (Kl. 9), og skejede ud ved seks glas, (Kl. 11). Medens vi arbejdede, var uret, nok så fikst, blevet rykket en time tilbage. Det normale var ellers at det blev stillet kl. 12. Hvorfor fandt vi os i det? Tja – min makker og jeg ønskede at forblive i det ekspanderende rederi, hvor der var gode avancementmuligheder. Derfor var vi ikke interesseret i evt. at blive stemplet som kværunter. Lysten til at sparke til skaglerne måtte holdes i ave. Desuden medførte en utidig afmønstring dengang en længere uønsket periode som lediggænger.

Med de ombordværendes indbyrdes forhold var det så som så. Det var synligt for enhver, at såvel styrmandene som maskinmestrene også var på kant med kaptajnen. Forude rumlede det vedvarende. Kattemorderen var konstant på udkik efter et godt slagsmål, når han var let eller svært beruset. På højre hånd bar han en specielt tilvirket fingerring, der tjente som et fortræffeligt knøjern. Den stiftede et af hans bysbørn bekendtskab med under et voldsomt opgør, engang vi lå i havn. Fra en blodpøl blev den ilde tilredte, forstumlede taber bragt på højkant og kørt bort af en ambulance. Vi så ham aldrig igen, og ærligt talt, vi savnede ham ikke. Der havde ikke været særlige tegn på fjendskab mellem de to kamphaner, men spørgsmålet, om hvem der skulle have det største ord at sige i fyrbødermessen, kan dog have luret under overfladen. A propos ordet stodder. Det var iflg. jargonen forude den normale betegnelse for enhver mandsperson, ligesom kvinder aldrig kaldtes andet end kællinger.

Noget nedsættende i disse betegnelser var aldeles utilsigtet, men således var nu engang sproget. Af kattens banemand blev vi løbende underholdt med ulidelige pralerier om de kvinder, han gennem årene havde haft den fornøjelse at have voldtaget. Noget af det sjoveste, han på det seneste havde oplevet, var foregået under vort senere ophold i Barcelona, umiddelbart efter den spanske borgerkrigs afslutning. På kajen stod sultende pigemødre ned deres spædbørn og tiggede levninger fra vort middagsbord til fortrydelse for hovmesteren, der lod os forstå, at det ikke var meningen at vi for hans regning skulle bespise hele den stedlige befolkning. Den yngste og kønneste af pigerne, som slynglen havde udset sig, gik om aftenen i fælden, lokket af et friskbagt rugbrød, stjålet i kabyssen. Ih, hvor hun skreg, fortalte han grinende næste morgen. Iblandt overvejede jeg om man, ved passende lejlighed, kunne slippe godt fra at skaffe ham af vejen. Som ex sejlskibstopgast under finsk flag havde jeg fremdeles min skarpslebne Mora skedekniv i behold. Tanken blev dog aldrig realiseret, omend opfordringen »fram med kniven pojkar« ikke var mig fremmed fra episoder i havn, hvor gemytterne kom i kog.

Den 13. feb. 1939, 25 døgn efter afsejlingen fra Aalborg, ankom vi til Buenos Aires, Argentinas hovedstad og Sydamerikas største by, med godt to millioner indbyggere. Med lastrummene forskriftsmæssigt nedkølet var vi klar til at modtage ladingen, friske æbler, pærer og druer til nord-europæiske havne. Dog viste det sig, at vi var ankommet en uges tid for tidligt, hvil-

ket forlængede havneopholdet. Om søndagen, og efter den daglige udskejning, blev der således god lejlighed til at se nærmere på den smukke by med dens parker, brede boulevarder og imponerende fornemme bygninger. Havnen var fyldt med skibe fra alverdens lande, og deres besætninger prægede de omkringliggende forlystelsessteder og forretninger. Især mod småsvindlere blev man advaret. Frisørsaloner, hvoraf der var mange, fik troskyldige ungersvende til at standse og beundre tillokkende vinduesudstillinger. Prompte dukkede indehaveren op, og med underlige gebærder og fagter blev offeret halet indenfor og anbragt i stolen. Efter fjernelse af et par tjavser, kom regningen, normalt på hele beløbet, som den uheldige havde på sig. Brokkede han sig, var en truende, indforstået politibetjent straks nærværende. Sidstnævntes medvirken kunne man dog følge, når man siden erfarede, at folk af hans kategori, med kone og børn, i denne rige by måtte klare sig med en månedsløn på 100 pesos.

Under lastningen, hvor lugerne jævnligt skulle åbnes og lukkes, blev vi for alvor klar over, at der ved skibets bygning ikke var taget hensyn til de senere så berømmede arbejdsbesparende foranstaltninger. For dæksfolkene var det et sandt mareridt at håndtere de blytunge lugedæksler og skærstokke. Det rygbrækkende slid var ubeskriveligt. Vejr-dæks- og mellemdæksluger, 8 i alt havde hver to lag svære trædæksler, hvis indbyrdes mellemrum var tilpakket med tunge, uhåndterlige isolationsmadrasser stoppet med maskintræspåner. Når de var aftaget gjorde enorme stabler af lugedæksler og



Søndagsudflugt i Argentina med besøg i universitetsbyen La Plata. De unge mennesker, foran Sabeltigeren, er besætningsmedlemmer fra køleskibene MARIA og BRAZILIAN REEFER. Forfatteren indvier sin lyse sommerhabit, købt i Rio. Den gjorde dog intet indtryk på pigerne, da havnearbejdere og alle andre var ekviperet lige sådan. Forfejlet investering – måske?
(Foto: Privatejet)

*Sunday outing in Argentina with a visit to the university town of La Plata. The young people in front of the sabre-tooth tiger are crew members from the refrigerator ships MARIA and BRAZILIAN REEFER. The author is inaugurating his light summer suit, bought in Rio. It made no impression on the girls, however, since the dock labourers and everybody else were wearing the same clothes. An unprofitable investment perhaps?
(Photo: Private owned)*

madrasser dækket livsfarligt at bevæge sig på.

Skibe har normalt to falderebstrapper, en på hver side, hurtigt klargjort til nedfiring efter behov. MARIA havde kun en enkelt

trappe, der havde en kedelig tilbøjelighed til altid at befinde sig på den forkerte side. Karantænefolk og andre honoratiores, der gerne sejlede skibet i møde, bestemte på hvilken side, det behagede dem at stige

ombord. Ofte måtte vi i huj og hast bakke den tonstunge teaktræstrappe over til den modsatte side. Det skete hængende ud over siden, med liv og førlighed som indsats, da kun upraktisk og mangelfuldt løftegrej var til rådighed.

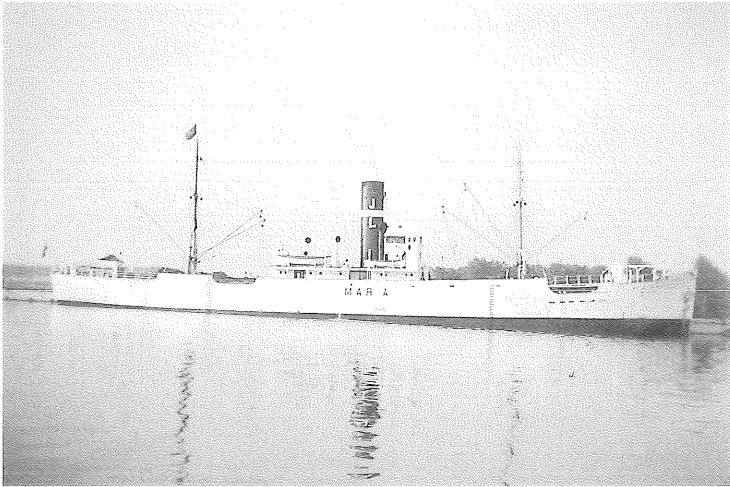
Den 27. februar forlod vi B.A. med 35.294 kasser frugt bestemt for Rotterdam, Hamburg, Gøteborg og København. Det var første, men ikke sidste gang vi havde set den store, imponerende by ved La Plata floden. Senere kom vi til at sejle i fast fart, mellem Rio de Janeiro og Buenos Aires. For nordgående bunkrede vi atter i Dakar, og tro det eller ej, nok engang det samme problem med udstrømmende olie og efterfølgende besværlig rengøring. Derefter var det heldigvis slut med bunkringsproblemerne, således at hverdagene nu kunne afvikles på normal vis.

Letfordærlige produkter

Det påhviler ethvert køleskibsrederi, der påtager sig transport af letfordærlige produkter, at sørge for, at de når frem til bestemmelsesstedet i god stand, hvorfor det forventes, at det pågældende skibs køleanlæg er driftsikkert, og at den foreskrevne temperatur i lastrummene bliver overholdt. Det er en forudsætning, at varen ved indlastningen er i orden, og om dette er tilfældet, kontrolleres af skibets styrmænd. På søvagterne i de ældre skibe runderede et besætningsmedlem med en notesbog, hvori han nedskrev temperaturerne fra et utal af to grupper termometre. Den første kunne aflæses fra det åbne dæk, hvorunder hvert af de såkaldte dyrørstermometre var

ophængt. Den anden termometergruppe befandt sig nede i de vinterkolde lastrum, hvortil der var adgang gennem en lodret skakt. Det var ingen spøg korporligt og brat at skifte fra sommer til vinter og omvendt. Den kolde køleluft blev gennem kanaler cirkuleret af kæmpestore, brølende ventilatorer, anbragt i indbyggede tværskibs kasser, hvori de kuldeafgivende, rimdækkede køleslanger var placeret. Også inde i dette inferno skulle temperaturer aflæses. Vi kunne dog glæde os over, at vi i køletillæg oppebar et vederlag, der, iflg. min gamle afregningsbog, berigede mig med kr. 3,33 for ti dages indsats. Styrmændene så vi sjældent i lastrummene, da de i bestiklukafet kunne benytte sig af et apparat, der via slanger tilkendegav, når tilførslen af frisk luft til rummene var påkrævet.

Frugtlasten fra Buenos Aires blev losset i god stand, fordelt mellem Hook van Holland, Hamburg, Gøteborg og København, så det blev kun til korte havneophold. Dog måtte vi nok engang til Hamburg for at aflevere et restparti af de 37.000 kasser, som vi ialt havde bragt fra Argentina. Vi benyttede Kielerkanalen som genvej for efter udlosningen at sætte kursen mod Brasilien, hvor en citruslast, også til Nord-europa, skulle hentes i Santos. Friaftenen i Hamburg bød på fest i St.Pauli, sammen med en skolekammerat, som det lykkedes mig at opspore. Den brune farve hvilede over byen, stemningen var høj, det virkede næsten som om, at mange så frem til den revanchekrig, der en gang for alle burde genplacere fædrelandet i et dominerende højsæde. Således kom det dog heldigvis ikke til at gå.



På rejsen sydover bunkrede vi atter i Dakar (uden olieudslip), oplevede stegende tropevarme i Santos, hvor danske søfolk i sejlskibstiden døde som fluer i de år, den gule feber rasede. Nu var der dog intet at frygte. Lasten blev indtaget, og vi stævnede atter mod nord, mod de samme bestemmelsessteder som forrige rejse. Vi var så heldige at kunne tilbringe Pinsedagene i København, fortøjet i Frihavnen ud for Århusgade. Under det fredelige frihavnsophold kunne jeg som ensom vagtsmand i sommernattens stilhed betragte de dengang ret så nye og beundrede S-tog, der kom og gik ved Nordhavn Station.

En last kartofler fra Terneuzen i Holland til nordspanske havne var næste opgave, der ventede os. Efter afsejlingen fra København var vi lige indenfor i Helsingør for at få ordnet det, man på engelsk kalder »a shave and a haircut« (en lynhurtig doksætning, bundrensning og -maling). Der skulle dog ikke gå lang tid, inden vi atter lå ved

Nymalet MARIA (ex HELGA, ex CARAVELLE) ved kaj i den hollandske havn Terneuzen.

(Foto: H&S)

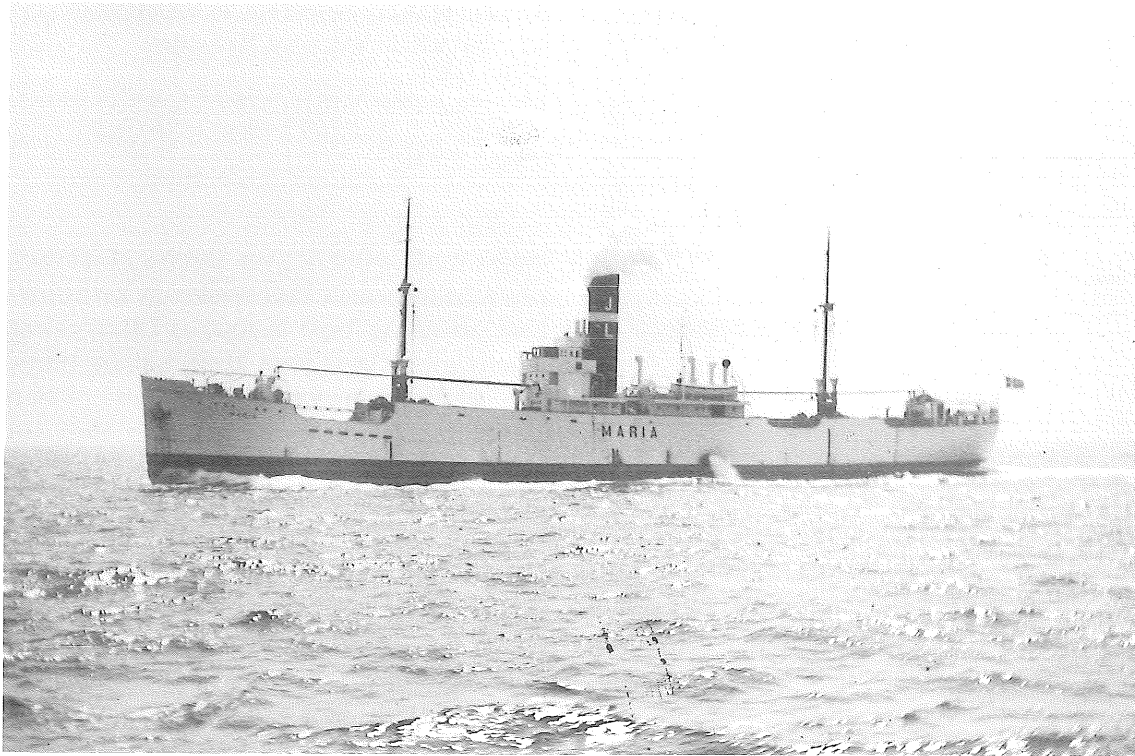
The newly painted MARIA (ex HELGA, ex CARAVELLE) at the quay in the Dutch harbour of Terneuzen.

(Photo: DMM)

dansk værft, men det var aldeles uforudset. Efter udlosning af hollændernes kartofler i La Coruna og Vigo lastede vi i Barcelona, Valencia og Cartagena abrikoser og blommer til London. Udbombede huse i Barcelona viste tydelige spor efter den for nylig afsluttede borgerkrig. Lidet anede vi, hvad der ventede det øvrige Europa.

Endnu inden vi var udlosset i East India Dock, udbrød der brand i lastrum 2. Med besvær fik Havnebrandvæsenet bugt med ilden, der havde fået et hårdnakket tag i lastrummets dengang benyttede brandfarlige korkisolering. Da skaden var omfattende, besluttede rederiet nok engang at lade eget værft i Aalborg istandsætte MARIA. Da hyrens størrelse ikke havde givet os mulighed for at købe aktier i skibet, passede det os udmærket at tilbringe nogle midsommerdage derhjemme, omend vi i de foregående måneder havde fået rigeligt med sol.

Opholdet i Aalborg kom til at vare fem uger, hvorunder kun kaptajn, en mester og en vagtsmand forblev ombord. Efter to ugers kærkommen ferie var jeg tilbage i skibet som vagtsmand (brandvagt) under hele den resterende tid ved Værftet. Aalborg var en venlig by, hvor jeg befandt mig godt. Med et overenskomstbestemt vederlag af Kr. 10,- pr. døgn følte jeg mig som en Krøsus – dette aldeles ikke sagt som en spøg.



Brandskadet MARIA i Nordsøen, sommeren 1939, på rejse fra London til Aalborg Værft. Med forfatteren til rors passerer søsterskibet STELLA. Det hvide dampudslip over skorstenen viser, at der hilses med tre lange og et kort stød fra sirenen. Agterude kippes der med flaget.
(Foto: H&S)

The MARIA, damaged by fire, in the North Sea in the summer of 1939, on its way from London to Aalborg Shipyard. With the author at the helm it is passing its sister ship the STELLA. The white puff of steam above the chimney shows that they are saluting with three long and one short blast from the siren. Aft the flag is dipped. (Photo: DMM)

Den truende 2. verdenskrig, som man frygtede, men som de færreste vel troede ville komme, var nært forestående. Den fik til følge, at der skulle gå seks og et halvt år inden jeg genså den hjemlige arne. Den 12. august 1939 forlod vi den gæstfrie Limfjordsby, efter at al ødelagt lastrumsisolering og træværk var blevet fornyet. Vi skulle tilbage til Middelhavet, da »Maria« var

sluttet for en rejse fra Valencia til Liverpool. Der var denne gang tale om noget så hverdagsagtigt som en last løg. Aalborg forlod vi med nye styrmænd. Var vi blevet spurgt, havde vi foretrukket at få en ny kaptajn. En sådan fik vi dog ikke, men til gengæld en kvindelig passager, den just tiltrådte l. styrmands viv, der fulgte med på bryllupsrejse, der som følge af den fore-

stående krig, skulle blive særdeles langvarig.

Efter at have lastet, liggende agterfortøjet i Valencia, i nærheden at et stort tysk skib, forlod vi havnen den 29. august i den tro, at der var fred og ingen fare, omend der var uro i det fjerne. Den 3. september, da vi befandt os i Biskayen brød krigen ud. Fra København indløb der telegrafisk ordre om, at der straks skulle males store danske neutralitetsflag, såvel på skibssiderne som på lugerne. En stilling blev rigget til, rød og hvid maling hentet frem fra maleskabet, hvorefter l. storm. og jeg gik i gang udenbords. Optaget som vi var med penslerne, gik der nogen tid, inden vi opdagede, hvad der var ved at ske omkring os, noget der fik os til at spærre øjnene op. Hele horisonten rundt, nær og fjernt, var havet dækket af gråmalede krigsskibe i alle mulige størrelser og typer, fra torpedojagere til kæmpestore slagskibe. Åbenbart var det den franske atlantehavsflåde, der i hast var stået til søs fra Brest, for ikke at blive taget på sengen (i køjen) af tyske flyverangreb. En destroyer kredsed omkring os men åbnede ikke ild, da vi nok blev identificeret som fredelige danskere, fra hvem intet var at frygte.

I Liverpool var alt kaos. Lodsens kom ombord men anede intet om stedet, hvor vi skulle losse. Da det var afklaret, var der ingen bådmænd til at tage mod vores forløjninger, så jeg fik pålagt opgaven ved at kravle op på kajen ad en af vores længste ledere. Gasmasker, en til hver ombordværende person, fik vi udleveret, og losningen gik straks igang. Skibet blev tømt på rekordtid. En formiddag blev vi overfløjet af larmende fly, og havnearbejderne fik

travlt med at komme fra borde skønt sirenerne forblev tavse. Det viste sig da også, at der var tale om R.A.F. fly. Den 7. sept. afsejlede vi med kurs mod Rio De Janeiro, uden denne gang overhovedet at have sat fødderne på engelsk jord.

I de kommende måneder havde vi det privilegium at forblive i den ret så fredelige Sydatlant, hvor vi dog var på tæt hold, da det lykkedes for engelske krydsere at få det tyske slagskib GRAF SPEE sat ud af spillet, ud for Montevideo. Sammen med andre J.L. skibe var vor faste beskæftigelse transport af citrusfrugt fra Rio til Buenos Aires. Vi følte med vores kollegaer hjemme i de kolde nordiske farvande, hvor talløse torpederinger og minesprængninger krævede ofre i rystende tal. Tiden var inde for os til en rejse nordover, da den sæsonprægede appelsinsejlad var slut for denne gang. Den 31. marts 1940 afsejlede vi fra Buenos Aires med last til Oslo, Gøteborg og København, æbler, pærer og druer, der utvivlsomt ville bringe glæde, hvor de kom frem. Den 9. april befandt vi os nær Nordbrasilens østligste hjørne. Stående til rors kunne jeg mærke på kaptajnen, at noget var galt, og pludselig busede det ud af ham: »Tyskerne har besat Danmark«. Jeg fik ordre til at lægge roret hårdt bagbord til den usædvanlige manøvre, der får et skib til at svinge hele 180 grader rundt. Vi var på vej tilbage, styrende mod det nærliggende Pernambuco, efter ordre fra København om at gå til neutral havn. Humøret var på nulpunktet. Hvad skete der mon derhjemme, og hvorledes ville vor egen fremtid forme sig?

Vi fik en trist og usikker ventetid i Pernambuco. Den stedlige engelske konsul



Forfatteren på landlovstur i Buenos Aires. Stråhaten, den såkaldte »donkey's breakfast«, var glemmt ombord.

(Foto: Privatejet)

The author on shore leave in Buenos Aires. The straw hat, the so-called »donkey's breakfast«, had been forgotten aboard.

(Photo: Private owned)

forhørte sig ombord, om besætningen var villig til at sejle under engelsk flag, og til slutningen var enstemmig. Da der dog stadig intet skete, gik jeg til konsulatet for at forhøre mig om muligheden for udmønstning med et af de engelske skibe, der ikke sjældent anløb havnen. Jeg fik en venlig

modtagelse, dog ledsaget af en opfordring til at forblive i MARIA, hvilket måtte være bedst for alle parter. Da ventetiden fremedes trak ud, søgte jeg, dog også uden held, hyre på et belgisk skib og på en af Fred. Olsens både. Materielt set kom vi ikke til at lide nød i Brasilien. I Pernambuco manglede der inter, hverken i butikkerne eller hvad adspredelsesmulighederne angik. Troperegnens daglige syndflod generede, så længe den stod på. Der var en spændende eksotisk atmosfære over stedet, men lysten og interessen til at delagtiggøre sig deri var, under de foreliggende omstændigheder, særdeles neddæmpet. Der var ellers nok at se på. Her i Nordbrasilens fattigste hjørne var der iøjnefaldende smukke og fattige piger i overflod, der prøvede at klare dagen og vejen som de bedst kunne.

Lige for øjnene havde vi den stedlige fiskerflåde, der var ret så speciel. Mange søgående fartøjer bestod af nogle få sammensurrede, tilspidsede træstammer, uden fribord, men forsynet med mast og sejl samt en primitiv enmands havebænk. Her placerede fiskeskipperen sig ved udsejlingen til det åbne hav. Når sejlet var bjerget derude var han næsten usynlig. Første gang man på dybt vand, langt fra land, oplevede et sådant møde, troede man ikke sine egne øjne: en mand siddende ensomt på en havebænk, med sin fiskesnøre og fødderne overspuled. Man var ikke tilbøjelig til at tro, at han også kunne gå på vandet.

Vi havde i Pernambuco selskab af D.F.D.S.' CALIFORNIA, der var ankommet nogle dage senere end os og lå fortøjet i nærheden. Tilstede var også en italiener,

AIDA LAURO fra Genua, men dens besætning gav vi en kold skulder. De tre skibe lå fortøjet på stribe langs havnens bølgebryder, og egen robåd måtte benyttes for at krydse den rasende strøm i Sao Francisco floden, der ikke sjældent blandt drivgodset medførte druknet hornkvæg. Vor høker afviste dog vore tilbud om at bjerge og leve et tilsyneladende endnu spiseligt eksemplar til en fordelagtig pris. Efter en tur i land måtte man fra kajen ved Toldboden praje med et MARIA Ohøj! for at blive afhentet. Vi danskere måtte anstrænge os for at råbe vagtsmanden op, men italienerne havde ingen problemer i den retning. Deres kraftige stemmebånd muliggjorde ubesværet normale samtaler mellem kaj og fjerntliggende skib.

Opholdet i Nordbrasilien kom til at strække sig over godt to måneder, men følte som mere end det dobbelte. Omsider lysnede det, efter at igangværende forhandlinger om oplagte danske skibes overflytning til engelsk flag var gået i hårdknuder. De allierede tillod nu forsejling til Nordamerika af de skibe der lå med last i sydamerikanske havne. Vi afsejlede den 17. juni, og det skete uden tårer. I Buenos Aires havde vi haft forbindelse med den derværende danske koloni, og var til stadighed velkomne i Carlos Calvo i den danske kirke, der var samlingssted, også for flinke anden-generations jævnaldrende af begge køn. Vi havde glæde af underholdning, udflugter og familiebesøg, som blev arrangeret.

I Brasilien havde vi fornemmelsen af, at kun værtshusholderne og pigerne interesserede sig for os. De sproglige vanskelighe-

der var store. Befolkningens kendskab til fremmedsprog var på nulpunktet, og selv spansk, der ligner deres eget, kunne eller ville de ikke forstå. Vi savnede en af de velfærdssekretærer, der senere kom på mode. Kaptajnen havde nogen forbindelse med en dansk familie, der iblandt blev inviteret ombord. Den smukke lyshårede frue måtte jeg støtte, agten for tværs, da hun fra båden skulle bestige falderebstrappen. I messen kunne jeg prale med, at jeg under den lette kjole havde skimtet et nydeligt rundt knæ. Ingen af de slyngler ville tro, at det var sket ved et uheld.

Under frit lejde sejlede vi »indenskærs« til New York, hvor Frihedsgudinden ikke viste knæ, men dog blev hilst med begejstring. Vor frugtlast, der stadig var brugbar, blev oplosset, hvorefter vi gik til oplægning i Hudsonfloden (North River), oven for George Washington broen. Her sluttede vi os til en stribe af andre J. L. skibe, der lå opankret to og to, med forstævnene i modsat retning. De første dage forblev den menige besætning fuldtallig, men tilværelsen ombord i et oplagt skib forekom udsigtsløs. Da vor kaptajn tilmed fortsatte med urimelige chikaner fandt jeg, at det nu kunne være nok. En kammerat og jeg sagde vor hyre op (indgav vor afskedsbegæring) og pakkede vore køjesække. Få dage senere kunne vi udmønstre på et Standard Oil tankskib, hvor der var treskiftet vagt. (hver vagt på kun fire timer, afløst af otte timers frivagt). Det var næsten for godt til at være sandt.

MARIA blev senere overtaget af den amerikanske marine, og kom, under navnet URANUS, til at gøre krigen med i adskillige

krigszoner. Efter tilbeleveringen til rederiet, ankom hun til dansk havn i efteråret 1946, nok engang ribbet for sit køleanlæg. Også jeg var vendt tilbage til rederiet og havde lejlighed til at gense skibet i Randers, lastet med engelske kul. Aalborg Værft fik for tredje gang opgaven at række skibet en kærlig hånd, i form af en vellykket ombygning til skoleskib, som hvilket hun en årrække gjorde god nytte. Navnet var nu MARIA DAN. Afløst af nye og større skibe blev skibet i 1959 solgt til skibsreder Chr. M. Sarlis & Co. Piræus. Ved tilfældighedernes spil fik jeg lejlighed til at tage pæn afsked med skibet, jeg kendte så godt. Overdragelsen skulle foregå ved Svendborg Værft efter udlosning i Kolding af den sidste last. Her bordede jeg skibet og sejlede med til Svendborg, hvor jeg forestod opgørelse og afregning af de effekter, der ikke fulgte med i handelen. Den græske skibsreder var selv tilstede. Vi mødte ikke en benhård forretningsmand, men en elskværdig person, der efter papirenes underskrivelse inviterede kaptajnen, vor maskininspektør og mig til alle tiders festmiddag på Hotel Svendborg. Kokken blev kaldt ind fra køkkenet og af rederen nøje instrueret om hvorledes retterne ønskedes tilberedt. Frem til 1968 var skibet, under navnet MICHAEL, til gavn for det græske rederi. Det endte året efter sine vidt berejste dage, ophugget efter en maskinrumsbrand. Sic transit.

P.S. Jeg mindes en bemærkning, som den kendte skibsfører og forfatter, Joseph Conrad, citerede fra en gammel langfarts sømand: »Ships are all right – it's the men in 'em«... (i: Mirror of The Sea, chapter XXXV/BB).

Superreefers

Under 2. verdenskrig gjorde J. L. reeferbåde værdifuld tjeneste for de allierede styrker, armeret og ikklædt mørkegrå krigsmaling. Nogle, men ikke alle, kunne efter fredsslutningen vende hjem for at genoptage deres traditionelle beskæftigelser. Så hurtigt det lod sig gøre i de vanskelige efterkrigsår blev nye skibe bygget og sat i fart. De første efterkrigs-reeferbåde, de hvide og senere de rødmalede, var smukke skibe, en fryd for øjet med deres elegante linjer, hvor dækshus, skorsten, bro og styrehus var samlet midtskibs. Desværre forsvandt disse harmoniske træk, da senere skibe fik sådanne komponenter flyttet agterud, hvor også den smukke krydserhæk måtte vige for en nyskabelse, et fladt, stumpet agterparti. At også de diskrete, slanke lossebomme, med tilhørende master, måtte vige for en samling lidet klædelige, moderne dæskraner, var nok en brist i æstetikken. En anden nyhed var den såkaldte bulbstævn, som ej heller var nogen pryd, men heldigvis kun synlig når skibene var i ballast. At de pågældende skibe, teknisk og økonomisk betragtet, var deres ældre søstre overlegne, lader sig dog ikke bestride, men de havde ikke meget til fælles med fortidens hvide svaner.

Dog, tiden står ikke stille. Under navnet Projekt Skib gik en hjemlig forskningsgruppe i gang med at udtænke en skibstype, der skulle kunne sejle og fungere med det lavest mulige antal besætningsmedlemmer ombord. For at opnå dette skulle enhver form for anvendelig automatik nyttiggøres til at styre og overvåge skibets talløse, komplicerede funktioner, som hidtil havde krævet omfattende human tilstedeværelse.

Kendte firmaer, som Sperry og Søren T. Lyngsø, for kun at nævne nogle eksempler, blev inddraget som potentielle leverandører af det mest avancerede udstyr. Teknisk set blev resultatet af Projekt Skib over al forventning, idet det lykkedes at skabe en imponerende skibstype, der med den tilsigtede mandskabsstørrelse kunne manøvrere sikkert ud og ind af havn, besejle verdenshavene, laste følsomme produkter, holde dem nedkølet og bringe dem sikkert og i god stand til bestemmelsesstederne. Genial anvendelse af udviklet computerstyring og automatik indgik i områderne satellitnavigation, maskinrumsfunktioner, havnemanøvrer, fortøjning, luge- og lastrumsindretning, og ikke mindst lastkølesystemet. Et køleskib af den pågældende type, med en besætning reduceret til seks personer, fik en bæreevne af ikke mindre end 16.600 ts.

Danyard i Frederikshavn fik ordren på at bygge fire af de nye skibe, heraf tre til Lauritzen Reefers. Under navnet DITLEV LAURITZEN, rederiets grundlægger, blev det første skib afleveret i 1990, efterfulgt af søsterskibene KNUD LAURITZEN og IVAR LAURITZEN. En detaljeret beskrivelse af de epokegørende indretninger og udstyret ombord i denne skibstype, kræver større spalteplass end her til rådighed. Derfor kun nogle orienterende eksempler og betragtninger herom.

En effektiv drift af et køleskib kræver, at lastning og losning kan afvikles på den kortest mulige tid. Dette blev i høj grad tilgodeset i de nye skibe med lastrum, hvis dimensioner var indrettet til at modtage fryselaster på nutidens paller og i contain-

ners. Mellemdækkene havde fri højde og styrke til at muliggøre brugen af gaffeltruks. Til forenkling af rengøringen efter udlosning var hidtidige træklædninger erstattet af aluminium. Den korrekte temperatur på rejsen blev overvåget og styret fuldautomatisk.

Afsejling fra havn: Kaptajnen alene på broen, bortset fra lodsens. Ordre gives til en enlig mand for og agter, til at lade fortøjningerne gå. Med de sidevendte propeller, en i hver ende af skibet, skubbes skibet fra kajen, og med hovedpropellen bringes skibet, uden medvirken fra maskinrummet, i fart fremover. Kaptajnen klarer det hele ved den halvmåneformede manøvre- og kontrolpult, hvorfra alt kan overskues. Skulle der opstå behov for at lade et eller begge ankre falde, ordnes også dette fra broen. Ankomst til havn forløber i omvendt orden. Den ældre søfarende vil have svært ved at tro, at håndteringen af fortøjningerne ved ankomst og afgang virkeligt kan klares af to mand, en for og en agter. Tidligere krævede det hele den samlede dæksbesætning, bortset fra manden til rors. (stand-by fore and aft at the pointed and the blunt end).

Kendsgerningen er, at det nye system virker i og med, at samtlige fortøjningswirer, spring og de, der vender for- og agterud, står permanent på hver sit eget spil, som den ensomme, nærværende solomand styrer fra sin manøvre-pult. Tidligere var den flyvende kasteline den uundværlige, første forbindelse med den ventende bådmand på kajen. Forfatteren må med skam tilstå, at han har svært ved at forestille sig, hvorledes kastelinen lader sig erstatte, men

hvem ved – måske har den trods alt overlevet?

Med forholdene i førkrigstidens mindre køleskibe in mente kan det være lidt svært at sætte sig ind i, hvorledes det mon fornemmes at sejle i et stort nutidigt skib med dets få folk ombord. Før: mindre skibe

med stor besætning. Nu: store skibe med lille besætning.

Tidligere var det ikke altid Vorherres bedste børn, vi var henvist til at samsejle med, men meget har jo heldigvis ændret sig til det bedre. Jeg ønsker vore dages søfolk gode rejser, held og lykke.

Refrigerator Ships Past and Present

Summary

The grey-haired author of this article sailed in his younger days on one of the Lauritzen pre-war steam-driven reefers, which differed substantially from their successors of today. He gives a vivid description of the hard work involved when handling the heavy and often impractical equipment used in those days on deck and in the cargo holds.

The author was one of the Danish crew sent to Le Havre to man the vessel in question after its years under the French flag. The ship sailed on routes between South America and Northern Europe until the outbreak of World War 2. On that very day the Danish ship was in the Bay of Biscay and was nearly run down by what appeared to be the entire French Navy from battleships to small craft. After discharging its cargo in Liverpool, which was preparing for war, the ship proceeded to South America, where she was engaged in the fruit trade between Rio de Janeiro and Buenos Aires. Homeward bound when the Germans invaded Denmark the ship called at Pernambuco, Northern Brazil, and was finally laid up in New York. Here the author left the ship and was lucky to find other berths. He did not miss the Danish captain, whom the author describes as

having certain features in common with the famous Captain Bligh from the good British ship *Bounty*. Unlike Bligh, however, the Danish captain was not set adrift, although he certainly aspired to it.

In many parts of the world where refrigerator vessels come and go, ships painted a flamboyant red and marked Lauritzen Reefers are frequently present nowadays, loading or discharging their cargoes for or from distant lands. Today the Lauritzen Company owns some of the world's largest and most modern ships and they are fitted for the ultra-efficient transportation of refrigerated products. These remarkable fine ships are the successful result of extensive studies undertaken some years ago by a group of Danish naval architects and related specialists. The most outstanding feature of these Danish-built vessels is that they are designed to be operated by a crew of only 6 men, despite the fact that their imposing loading capacity is 16.600 tons. This remarkable result was obtained through an integrated control system –ISC, which comprises navigation, manoeuvring, and the supervision of the engine room, cargo and containers.