

Ole Ventegodt: Østen t/r med Ø.K.

I årene 1982 til 1992 var Ole Ventegodt museumsinspektør på Orlogsmuseet. Han har dog også en fortid som skibsfører samt 15 års tjeneste i Orlogsflåden. Her fortæller Ole Ventegodt, der har sejlet som styrmand i Ø.K., om hvordan en typisk rejse til Østen med et af Ø.K.'s stykgodsskibe kunne forløbe i begyndelsen af 1950'erne.

Endnu i 1950'erne fulgte tilværelsen om bord i danske handelsskibe i udenrigsfart et traditionelt mønster, der havde rødder tilbage i sejlskibenes skibsorganisation, og som gennem generationer var blevet polemisk til et velfungerende og af alle ombordværende stort set accepteret system. Ikke særegent dansk, for skibsfart har alle dage været et internationalt erhverv, men alligevel stemt i en dansk toneart, der var forskellig fra melodien i skibe under de andre gamle søfartsnationers flag, der naturligvis hver havde deres nationale egenart.

Der var også for den indviede en klar forskel på tonen og selvvurderingen i de forskellige større danske rederier. Det var ikke bare kontorflag, skorstensmærke og farveskemaet, der gjorde forskellen, men en mere eller mindre bevidst udviklet style, der selvfølgelig gennem årene naturligt forstærkedes ved at tiltrække gemytter, der følte sig tiltalt af netop denne form for identitet. Folk hos A.P. Møller, hvis skibe så

godt som aldrig anløb dansk havn, følte sig som de virkelige internationale udesejlere, mens folk i Ø.K.s skibe ikke var i tvivl om, at der var lidt mere prestige over tilværelsen under etatsrådets splitflag. Et statussymbol, som ingen andre danske rederier havde fået. Det højeste, de kunne svinge sig op til i den retning, var tilladelse til at føre postflag på enkelte ruter. DFDS, det gamle nationale rederi, der næsten havde monopol på indenrigsruterne, blev set som det sikre og stabile. Ingen hurtige avancementer, men rimelig sikkerhed for, at man aldrig var mere end højst 2-3 måneder hjemmefra. Og endelig Lauritzen, hvor man, 30 år før det blev et modebegreb, forstod at komme hinanden ved gennem en meget bevidst personalepolitik, der fik alle overbeviste Lauritzen-folk til at føle sig som én stor familie.

Skibet på langfart var også - i langt højere grad end man måske i dag kan forestille sig - de ombordværendes nære og hele verden. Det var ikke bare en arbejdsplads, hvor man var et par måneder for så at blive afløst og fløjet hjem til et par måneders frihed, mens en anden besætning sejlede videre med skibet. Én gang mønstret i et skib i udenrigsfart blev man normalt om bord i en længere periode, der kunne løbe op i flere år, for den dagældende sømands-

lov gav kun ret til afmønstring i dansk havn. I udenlandsk havn havde man først ret til afmønstring og fri hjemrejse efter fulde to års tjeneste om bord. Om man fik lov til at afmønstre før udløbet af de to år afhang ganske af rederiets og skibsførerens gode vilje, af om der på stedet kunne findes acceptabelt erstatningsmandskab, og i sidste ende af, om de lokale myndigheder ville tillade afmønstring på stedet og give midlertidig opholdstilladelse.

Så skibet betød virkelig noget. Det betød derfor også noget, hvordan det tog sig ud, om det i andres øjne var et smukt skib - hvad de ordentlige rederier også lagde

betydelig vægt på - og der var som oftest kælet for detaljerne fra rederis og værfts side: gedigne trædæk på bro og beboelsesområder, messing, der selvfølgelig krævede pudsning for at tage sig ud, teaktræ og omhyggeligt udført malearbejde - alt sammen ting, der krævede pasning og vedligeholdelse, men som så også gav skibet et attrået »ship-shape« udseende. Det var arbejder, der løbende blev udført om bord af skibets egen besætning, naturligvis med den konsekvens, at man også passede på det.

Når det, man kunne kalde skibsæstetik, dengang spillede en så åbenbar rolle, hang

Lossegrejet efterses. (Foto: H&S)

The unloading gear is checked. (Photo: DMM)



det sikkert sammen med flere forhold. Måske først og fremmest det, at skibet blev set som en langtidsinvestering, beregnet til at holde i tredive år eller mere. Endvidere at den materielle og håndgribelige virkelighed, selve skibet udgjorde, gav et indtryk af rederiets soliditet og durabilitet, som i dag stort set alene aflæses i aktiekurser og børsprognoser. Hvortil vel yderligere kom, at der dengang var råd til at holde skibet ship-shape og at pudse og nusse med de - indrømmet - ikke strengt nødvendige detaljer som skinnende messing, lakerede teaktræsgelændere, hvidskurede trædæk osv., ikke fordi der dengang var større hang til at rutte med midlerne, men bl.a. fordi dagældende love og bestemmelser gjorde, at ikke mindst dæksbesætningen var noget større, end det var strengt nødvendigt for at kunne sejle skibet forsvarligt.

Det er jo helt åbenbart, at sådan er det ikke i dag. Skibet er blevet et afskrivningsobjekt, måske beregnet til blot at sejle i ti år, før det afhændes, og besætningen er reduceret til et minimum, fordi snart sagt alt, hvad der kan automatiseres, er blevet det, fordi alt vedligeholdelsearbejde er overladt til værft efter en stram langtidspan, og fordi lovgivningen nu tillader besætninger så små, at det ville have sendt kuldegysninger ned ad ryggen på datidens personaleorganisationers overenskomstforhandlere.

Så messingen og teaktræet røg med i købet, og det gjorde desværre også de større linjer. En romantisk sjæl af ældre årgang kan næsten få tårer i øjnene, når han læser civilingeniør, cand.polyt. V.E. Lunds fryd glimrende artikel Skibsarkitek-

tur i Handels- og Søfartsmuseets årbog for 1949, hvori Lunds fryd søger at analysere sig frem til, hvad det er, der gør et skib smukt, og hvad der eventuelt mispryder det. Stævnformer, forholdet mellem skrog og overbygning, masters og skorstenes placering, størrelse og hældning osv. osv. Og det skrev han næppe blot for at oplyse om, at han havde fundet ud af, hvordan man så at sige kunne sætte et skibs gode udseende på formel, men vel nok så meget i håb om, at redere og skibskonstruktører ville tage visdommen til sig. Det er vist heldigt, at han nok er blevet forskånet for at se de fleste af nutidens skibe!

Nå, romantikeren ved selvfølgelig godt, at skibe ikke bygges og indrettes til at tage sig ud, men til at være effektive og tjene penge, og dog! En sag, der i hvert fald ikke har ret meget med tekniske og praktiske forhold at gøre, er det anvendte farveskema. Her har en række af de gamle rederier heldigvis været ret konservative, vel i erkendelse af den identitetsskabende effekt, der ligger i en konsekvent og genkendelig bemaling, og naturligvis kan forandringer, der understreger identiteten som fx. Lauritzens røde og Mærsk's blå skrog, være et plus, mens forandringer, der udvisker den, vist må betegnes som et afgjort minus. Så hvorfor i alverden er DFDS's få tilbageværende skibe malet, som de er? Rederiet havde, dengang det virkelig fyldte og betød noget, et utrolig smukt, måske Danmarks smukkeste, farveskema til sine skibe. Der var virkelig karakter over det sorte skrog med den røde vandlinje, de hvide overbygninger, den sorte skorsten med det røde bånd og det blå kontorflag med malteser-



M/S JENS BANG: Passagerskib på 3.155 brt, bygget 1950 på Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til DFDSs rute mellem København og Ålborg. Solgt til Piræus 1971. Ophugget 1984. (Foto: H&S)

M/S JENS BANG: a passenger ship of 3,155 gross register tons. Built in 1950 at the Elsinore Iron Ship and Engineering Works for DFDS' route between Copenhagen and Aalborg. Sold to Piræus in 1971. Sent to the breaker's yard in 1984. (Photo: DMM)

korset. Og hvordan ser rederiets skibe nu ud? En flimret bemaling med usikker farveholdning og «fartstriber», der, måske inspireret af flybemalinger, nok skal se smart ud, men som vist mere associerer til toldfri butikker med ågerpriser, plastic, enarmede tyveknægte, larm og brandertter end til soliditet, tradition og hæderlighed. Prøv at sammenligne et billede af fx gamle FREDERIK VIII eller af efterkrigstidens Aalborgbåd JENS BANG med et af den nuværende Oslobåd!

Så lad os forlade den mistrøstige nutid og

vende tilbage til begyndelsen af 1950'erne og tage på en Østenrejse med en af Ø.K.s dengang nyere cargolinere. Og her må jeg indlede med en tilståelse. Det var egentlig først min hensigt at skildre en af mine egne rejser i Ø.K., men det gik hurtigt op for mig, at det uden en omhyggeligt ført dagbog (som jeg ikke havde) og anden dokumentation ville blive meget vanskeligt; Det er svært at huske, hvem man sejlede sammen med i hvilket skib, præcis hvilke havne netop dette skib anløb, og hvad der løbende tildrog sig lige der om bord. Det skyldes

for en meget stor del netop det forhold, at der i Ø.K., som i andre større linjerederier, var så indarbejdede rutiner og sædvaner, at det er næsten umuligt nu, halvtreds år senere, at holde seks Østen- og Indienrejser, foretaget med fire forskellige skibe i tiden 1951-54 - MANCHURIA, KINA, MALACCA og PATAGONIA - ud fra hinanden. Men heri ser jeg for så vidt også begrundelsen til at skrive dette, for der var altså en særlig Ø.K.-stil og -tone, i alt væsentligt ens fra skib til skib, og jeg mener det derfor muligt at «koge» indtrykkene fra disse fire skibe sammen til en syntese, der kan rumme både de træk, der var særegne for den sejrende Ø.K.-kultur, og derudover naturligvis også en række af de træk, der dengang var fælles for tilværelsen om bord i skibe af denne type i stykgodsfart. En skildring af en specifik rejse kunne måske nok være mere spændende læsning, fordi læseren så ville komme tættere på virkelige personer og få nogle af de uventede oplevelser med, som er en uundgåelig del af en seks måneders rejse med 30-40 havneanløb, men det ville også svække det billede af netop dagliglivet og den almindelige praksis, som det er mit håb at kunne delagtiggøre læseren i.

Skibet her, M/S MADURA, er altså en fiktion, og netop denne rejse har følgelig aldrig fundet sted, men jeg håber og tror, at alle gamle Ø.K.-folk, der læser dette, vil samstemme i, at sådan var tilværelsen under Ø.K.s splitflag midt i 1900-tallet.

M/S MADURA, der var identisk med det halve dusin M-både, bygget i Nakskov og på B&W, som Ø.K. fik leveret som de første nybygninger lige efter Anden Verdenskrig, var størrelsesmæssigt ikke noget, der kunne

imponere i dag, men det var dengang et af den danske handelsflådes større skibe. Et motorskib på 10.100 dwt, der målte 8371 BRT og 5100 NRT og var 138 meter langt og 19 meter bredt og havde en dybgang fuldt lastet på omkring 10 meter. Skroget var sortmalet med rød vandlinje og en hvid linje i skibets fulde længde, dækshuse og overbygning var hvide og skorsten, master, bomme, samsonposter og ventiler var gule, og MADURA førte naturligvis kompagniets hvide kontorflag med det blå anker fra stortoppen og splitflaget med Ø.K.s mærke i undergaflen - eller i havn fra flagspillet agter og her yderligere en gøs i stævnen, hvilket ellers ikke var almindeligt i handelsskibe.

MADURA og dens søstre afveg som andre nyere Ø.K.-skibe fra det klassiske Ø.K.-koncept - ingen skorsten, adskilt brohus og maskinoverbygning og fire master - der havde været kompagniets »trademark« gennem de foregående tre-fire årtier, ved at have samlet overbygning midtskibs, kun to master og en kraftig gul skorsten. Dette «nye» koncept med skorsten var nu ikke bare et modelune, men ganske enkelt nødvendiggjort af en større dieselmotor, end de gamle skibe var udstyret med, og som ikke kunne klare sig med to smalle udstødsrør ført op langs en mast, som firemasterne havde kunnet. Nu måtte der en rigtig skorsten til, og skorstene på kompagniets skibe var trods alt heller ikke nogen ny ting. Gule skorstene havde prydet kompagniets dampskibe, før dieselalderen blev indledt med Selandia i 1912, og i 1930'erne havde tre kombinerede passager- og fragtskibe, som alle gik tabt under Anden Verdenskrig, endda haft to skorstene.



M/S MADURA: Et fantasiskib, der dækker over en lang række skibe, som Ø.K. fik leveret i årene mellem 1945 og 1953. Der var tale om to serier med navne, der begyndte med M eller P på omkring 8.500 brt. med midteraptering med plads til 12 passagerer samt fem dæksluger. Det var motorskibe med omkring 7-8.000 HK., medens den efterfølgende S-serie, der blev leveret fra B&W og Nakskov Skibsværft i årene 1953 til 1956, havde omkring 9.700 HK.

Her ses M/S MADURA, forklædt som M/S MALACCA, leveret 1945 fra Nakskov Skibsværft. Skibet sejlede hos Ø.K. indtil 1969, hvor det blev solgt til Panama. (Foto: H&S)

M/S MADURA: A non-existent ship representing a long line of real ships that were delivered to ØK (The Danish East Asiatic Company, EAC) in the years 1945 – 1953. There were two series of ships whose names began with an M or a P. They were around 8,500 grt. with midship accomodation with room for 12 passengers as well as 5 hatches. They were motor-driven ships with engines of between 7,000 and 8,000 horsepower; whereas the following S-series, which was delivered from Burmeister & Wain (B & W) and Nakskov Shipyard in the years 1953 to 1956, had engines with about 9,700 horsepower.

Here the M/S MADURA can be seen in the guise of the M/S MALACCA delivered from Nakskov Shipyard in 1945. The ship sailed for ØK (EAC) until 1969, when it was sold to Panama. (Photo: DMM)

Skorstenen var som sagt ensfarvet gul. I forbindelse med flag og det øvrige farveskema var det nok til at fortælle den indviede, at her kom et skib tilhørende the East

Asiatic Company, Copenhagen. Først senere, måske fordi kompagniets selvtillid da var på retur, fandt man det fornødent at male E.A.C. på skorstenen, hvormed man

slog følge med DFDS, der åbenbart også havde identitetsproblemer og ødelagde deres rene, klassisk smukke sorte skorsten med det røde bånd ved at male et blåt felt med kontorflagets hvide malteserkors i båndet. Et afgjort tilbageskridt for begge rederier, og Ø.K.s skulle endda blive værre endnu, da bogstaverne blev indrammet med pile, som ledte tanken hen på det piktogram, der sædvanligvis signalerer genbrug.

M/S SIBONGA, 8.695 brt. Leveret 1953 fra Nakskov Skibsværft. Skibet, der her er fotograferet fra luften, så man får et indtryk af dæksarrangementet, ses her under indsejling til Sydney juli 1954. (Foto: H&S)

En tur gennem skibet kan måske være af interesse, så lad os begynde forude på bakken, der domineredes af skibets ankerspil, pullerter og wiretromler til skibets forøjninger. Rummet under bakken, der i tidligere tiders dampskibe tjente som beboelse for den menige besætning, blev nu kun brugt til opbevaring af trosser, wirer, tovværk, stillinger, blokke og andet til lossegrejerne og alt det øvrige, man ikke kunne finde anden plads til.

M/S SIBONGA, 8,695 grt. Delivered in 1953 from Nakskov Shipyard. The ship, which is photographed from the air in order to give an impression of the deck arrangement, can be seen here sailing into Sydney in July 1954. (Photo: DMM)



På fordækket var der tre luger, stadig af den traditionelle type med stålskærstokke og løse trælugedæksler, der blev dækket med tre lag presenning fastholdt med jernlister og trækiler. Mellem lugerne var der mindre dækshuse, hvor man havde rum til maling, lamper og lanterner, tømmerværksted o.l. Dækshusene tjente endvidere som platforme for skibets elektriske lossespil, og placeringen heroppe gav »winchmanden« et godt overblik over både lastrum og kaj. Ellers var dækket domineret af fokkemast og samsonposter, dvs. korte master, der udelukkende tjente til at bære lossebommene, af hvilke der var en halv snes stykker, som især blev brugt, hvor der ikke var havnekraner til rådighed. På agterkant af fokkemasten stod skibets største bom, en sværvægtsbom, hvormed man kunne løfte 40 t, men den blev kun rigget til, når der en sjældnen gang var brug for den.

Overbygningen midtskibs var på fire dæk. Øverst broen med styrehus, bestiklukaf og kaptajnens rummelige beboelse. Dækket derunder, båddækket, rummede beboelse til fire styrmænd og tre styrmandsapiiranter og endvidere radiostation og lukaf til »gni-sten«, skibets telegrafist. Ude på dækket fandtes skibets fire redningsbåde, placeret i patentdavid. Under båddækket lå promenadedækket, hvor der var kamre til de tolv passagerer, skibet kunne have med. Tallet tolv var fast, for det var i oversøisk fart det størst tilladte passagertal i skibe uden læge om bord. Kamrene var luksuriøse, for der var kun 1. klasse, andet kunne det bestemt ikke svare sig at sejle med, når tallet var indskrænket til de nævnte tolv. Til brug for passagerer og de øverste

skibsofficerer var der endvidere både en spisesalon og en rygesalon, et lille »hospital«, der var lovpligtigt, men som der så godt som aldrig var brug for, og endelig havde »høkeren«, som skibets hovmester blev kaldt, kontor og lukaf her. I overbygningens underste etage, altså nede på selve hoveddækket, boede skibets maskinmestre og -assistenter, elektrikerens og restaurationspersonalet, altså bortset fra hovmesteren, og her fandt man også besætningens messer, ikke mindre end syv i tallet: officers-, assistent-, aspirant-, matros-, smører- og restaurationsmesse, hvortil kom skibets mindste messe, hvor bådsmanden og tømmemanden residerede i ensom majestæt. For der var, som vi skal se, bestemt forskel på folk i skibshierarkiet, som var delt efter både lodrette og vandrette linjer. Endelig fandt man her skibets kabys, der leverede mad til salon og messer. Under overbygningen, altså nede på mellemdækket var der proviantrum, rum til øl og sodavand samt køle- og fryserum til grøntsager og kød, rum til den del af passagerernes bagage, som de ikke skulle bruge under rejsen, og hernede havde hovmesteren også sit lager og udsalg af toldfri varer og nødvendighedsartikler: tobak, vin og spiritus, chokolade, sæbe, tandpasta osv.

Agterdækket havde to luger og et dækshus, hvor bl.a. elektrikerens havde sin »shop«. Ellers var dækket udstyret ganske som fordækket, og der var også en sværvægtsbom her ved stormasten, der kunne betjene 4-lugen. Den var dog »kun« på 25 t.

Den menige dæks- og maskinbesætning boede henne agter i poop'en, de voksne i enekamre, mens de unge måtte affinde sig

med at bo sammen i tomandslukafer. Oppe på poopdækket var der endelig et lille dækshus med lukafer til bådsmand og tømmermand, et svært spil til brug ved for-
tøjning og to fartøjer, en motorbåd og en jolle.

Rummet i selve skroget var naturligvis for størstedelens vedkommende lastrum. To lastrum forude, idet 2- og 3-lugen gav adgang til ét stort rum, hvilket selvfølgelig muliggjorde transport af endog meget lange emner som jernbaneskiner o.l. Agterude var der også to rum, dog mindre regulære, idet skrueakslens tunnel delte bunden. Under lastrummene, imellem skibets dobbeltbund var der tanke til brændstof, ferskvand og ballastvand. Ingen af lastrummene havde dog fuld skroghøjde, da der var et gennemgående mellemdæk, som gjorde det muligt at opnå en langt mere hensigtsmæssig last- og vægtfordeling, end man ville have kunnet med kun ét rum, hvor alt skulle fyldes helt fra bunden. Imellem de forreste og agterste lastrum, nogenlunde under skorstenen, lå skibets maskinrum, der var domineret af hovedmotoren. Et sekscyldret bæst, høj som et treetagers hus og i stand til at udvikle 7150 hestekræfter, der kunne drive skibet frem med en fart på 15 knob. Foruden hovedmotoren var der et par ganske betragtelige dieselmotorer, som trak de dynamoer, der leverede den nødvendige strøm til skibet. Under losning og lastning kunne el-behovet være meget betydeligt, da skibet havde 16 el-drevne lossespil, hvortil naturligvis kom belysning, kabys osv.

Besætningen var opdelt i tre ret skarpt adskilte kategorier: Dæk, maskine og

restauration. Ikke at man ikke kunne tale sammen eller være gode venner, men i en ophedet diskussion var ingen i tvivl om, hvor loyaliteten lå, og man var ikke sen til at skose de andre kategorier, når de efter ens uforgribelige mening havde kvajet sig. En gang skorstenssod ned over et nymalet dækshus kunne godt betyde, at der gik et par uger, før bådsmanden igen gad drikke en øl sammen med donkeymanden.

Øverste myndighed om bord var skibsføreren eller *kaptajnen*, der var den alment accepterede titel. Han var navigator og havde dermed sejlet en årrække som styrmand, før han avancerede til sin ansvarsfulde stilling. Til *dæksbesætningen*, hvortil kaptajnen altså måtte regnes, skønt han var øverste chef for alle ombordværende, hørte endvidere tre eller fire styrmænd, telegrafisten, tre styrmandsapidanter, bådsmanden, tømmermanden, ca. seks matroser, et par letmatroser, to jungmænd og en dreng. *Maskinbesætningen* omfattede fire maskinmestre, fire maskinassistenter, en elektriker, en donkeymand og fire smørere. Endelig var der *restaurationsbesætningen* bestående af hovmesteren, kokken med en koks-math, bageren, to ungtjenere, et par kahytsdrenge, et par messedrenge og, som noget nyt i disse skibe, der kom til i halvtredserne, en kahytsjomfru, der dog snart, inspireret af luftfarten, skiftede betegnelse til det noget fikserende lydende *stewardesse*.

Alt i alt omkring 45 mand (og en kvinde eller to) med forskellig alder, ansvar, uddannelse og baggrund, der skulle leve og fungere sammen gennem de seks måneder, en Østenrejse normalt varede. Det gik som hovedregel udmærket. Søfolk var - i

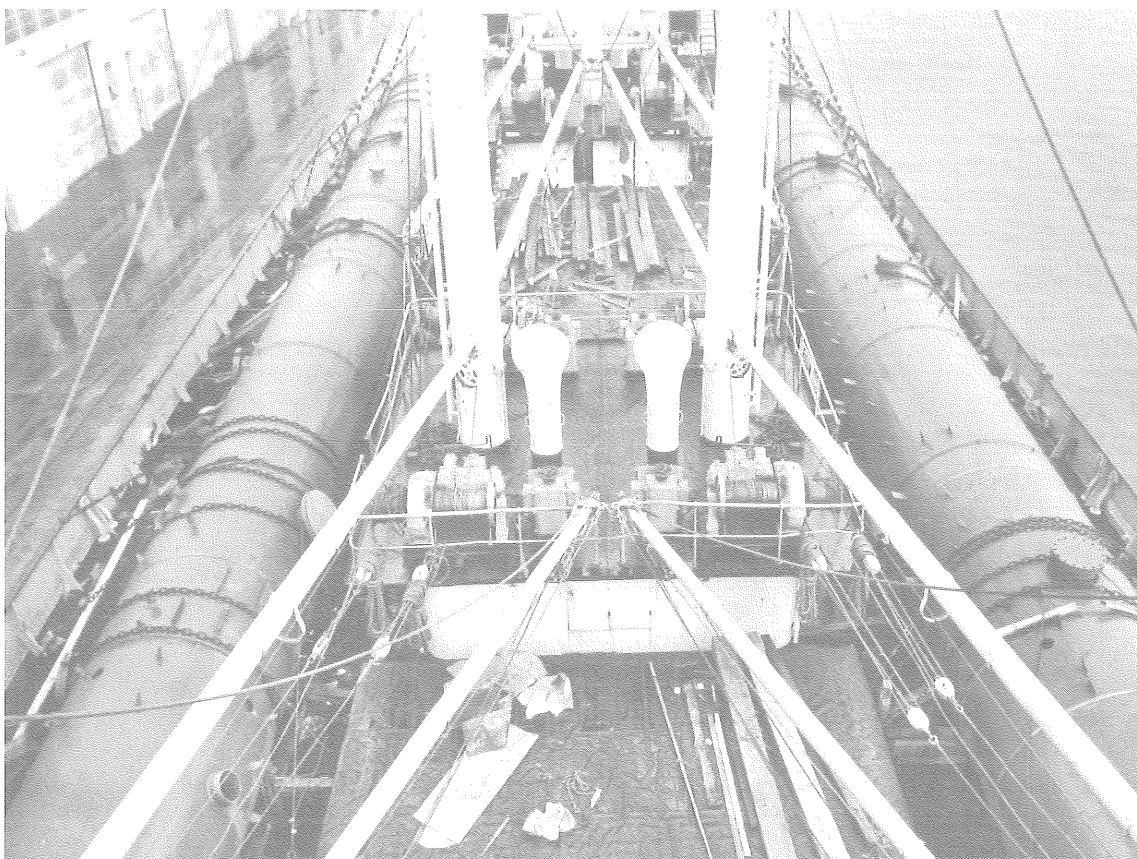
hvert fald dengang - i ordets bedste forstand verdensmænd, der naturligvis havde set langt flere mærkelige og uvante ting, end folk derhjemme, som endnu ikke i større stil var begyndt at rejse udenlands, og de havde næsten alle sammen en endog meget stor tolerance over for andres særheder og griller, i det mindste så længe de ikke direkte begrænsede deres egne udfoldelsesmuligheder.

Kaptajnen var en ældre knark, der havde sejlet i små fyrre år for *Kompagniet*, som det hed i den indforståede jargon. En af de endnu eksisterende, der havde været med i Ø.K.-flådens store ekspansionsperiode efter Første Verdenskrig, hvor en række dygtige folk opnåede at få skib at føre i en meget ung alder. Så han havde så at sige været skipper hele sit liv, kendte kompagniets traditionelle ruter ud og ind, var på fortrolig fod med lodser og mæglere i de sædvanlige anløbshavne, godt inde i alle rutinerne og næn om kompagniets renommé, især hvis han fandt, at yngre officerer ikke ganske levede op til den forventede standard. Hans tilværelse om bord var behagelig, hans beboelse en helt lille lejlighed med dør ud til bestiklukafet, så han kunne følge med i navigationen og hurtigt være på pletten, hvis der i en kritisk situation blev brug for ham. Under normale forhold var han imidlertid ikke besværet med mange gøremål, der lagde beslag på større dele af hans tid, så det kunne være en lidt ensom tilværelse. Socialt kunne han kun omgås 1. styrmand og maskinchef, og det endda som regel kun i strakt arms afstand - en snak om skibets forhold i ny og næ, måske en drink før middag, og det var det.

Socialt samvær med andre besætningsmedlemmer var aldeles utænkeligt. Men så havde han naturligvis lidt pligtselskabelighed, når der var passagerer om bord, der havde en berettiget forventning om, at kaptajnen i det mindste engang imellem præsiderede for bordenden i salonen.

1. styrmand var heller ikke ganske ung, vel omkring et halvt hundrede år. Han havde, som mange andre, haft det vanheld at komme efter generationen af de unge kaptajner, der effektivt havde lukket for avancementsmulighederne gennem en lang årække, men i løbet af halvtredserne lysnede det omsider, og han fik da også skib at føre en rejse eller to senere. 1. styrmand havde det umiddelbare ansvar for to hovedområder, nemlig skibets vedligeholdelse på dækket og ladningen. Det første var langt det letteste, for her rådede han over den menige dæksbesætning, hvis enkelte medlemmer blev sat i arbejde af bådsmanden, der fungerede som en slags sjakbajs. »Bådsen« var som regel en ældre Ø.K.-sejler, der kendte de daglige rutiner, og som kendte den fornuftige rækkefølge af vedligeholdelses- og malearbejderne på rejsen, der gerne skulle resultere i, at skibet lignede en nypudset kobberskilling, når det seks måneder senere klappede til kaj ved Midtermolen i Københavns frihavn.

Arbejdet med ladningen gav betydelig mere hovedbrud. På udrejsen bestod ladningen hovedsageligt i stykgods, dvs. mange ofte små partier af højst forskellig art, der blev lastet i en række europæiske havne. Stykgods transporteres i vore dage i lukkede stålcontainere, men dengang var stykgods virkelig stykgods, store og små partier



Marts 1953, svær dækslast om bord i M/S MANCHURIA 8.371 brt. leveret 1945 fra Burmeister & Wain. (Foto: H&S)

March 1953, a heavy deck cargo on board the M/S MANCHURIA, 8,371 grt., delivered in 1945 from Burmeister & Wain. (Photo: DMM)

af alt muligt, der var emballeret på den mest forskelligartede måde, i pap- og trækasser, i sække, som baller, i tønder og tromler - eller uemballerede, som det var sædvane at sende nye biler, skønt de naturligvis helst ikke skulle skrammes for meget.

De ufravigeligt sikre europæiske lastehavne var København, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Marseille og Genova, mens de

mindre sikre var Århus, Aalborg, Göteborg og lejlighedsvis Kotka, Oslo, Bremen, Livorno og Napoli, men meget sjældent om overhovedet engelske havne. I disse havne blev der så lastet til følgende fjernøstlige destinationer: Penang, evt. Port Swettenham, Singapore, Bangkok, lejlighedsvis Saigon, Hongkong, en række japanske havne, især Yokohama og Kobe, og som regel også

Manila og yderligere et par havne på Filipinerne. De fleste af de fjernøstlige havne, det vil her sige havnene øst for Singapore, blev som hovedregel kun anløbet én gang, så en del af dem var også lastehavne, nogle udelukkende lastehavne. I praksis betød det, at der mange steder både blev losset og lastet samtidigt, hvilket naturligvis yderligere komplicerede puslespillet med lastens mest hensigtsmæssige anbringelse.

For det var et puslespil, der krævede den omhyggeligste planlægning, hvilket ofte var svært alene af den grund, at man tit ikke anede hvad og hvor meget, der ventede i den næste havn. Godset skulle naturligvis placeres, så skibet på ethvert tidspunkt af rejsen lå på et fornuftigt trim, man skulle kunne komme til de enkelte partier i de enkelte lossehavne, og der skulle tages meget hensyn til, at man ikke placerede godset sådan, at det ene parti kunne beskadige det andet. Og så gjaldt det ikke mindst om at få det hele placeret, så man kunne komme til det i den rækkefølge, det skulle losses igen. Lykkedes det ikke helt, skulle der *skiftes* ladning, dvs. flyttes rundt på det ene for at kunne komme til det andet. Det var ikke særlig populært hjemme i København, hvor man så det som en unødvendig udgift, som sikkert kunne have været undgået ved større påpasselighed. Men tid var også dengang penge, så der skulle helst også arbejdes hurtigt i havnene, og derfor stod der som regel fem-seks gæng - arbejds- hold af havnearbejdere på otte-ti mand - på kajen allerede ved ankomsten, og så var der ofte ikke meget tid til at overveje, hvordan man nu bedst muligt fik placeret ladingen.

2. styrmand var også dybt engageret i håndteringen af ladingen, for en dag ville det jo være ham, der stod med hovedansvaret, så det gjaldt om at lære knebene. Han havde endvidere det job at tegne lasteplaner, dvs. tegninger af de enkelte ladningspartiers placering om bord, der blev udført på store fortrykte stiliserede planer over skibet. De skulle tegnes i 4-5 eksemplarer, dels til brug om bord, dels til at sende hjem til kontoret, og hvad de egentlig brugte dem til dér, stod vist ikke rigtig nogen klart. Men enhver fremadstræbende 2. styrmand var helt overbevist om, at han hjemme blev bedømt på kvaliteten af de hjemsendte planer, så der blev investeret megen energi i at tegne farvestrålende og smukke planer.

2. styrmand var også ansvarlig for skibets beholdning af søkort og nautiske håndbøger, og det var en af hans opgaver at foretage sådanne rettelser i kortene, som fremgik af *Notice to Mariners*, den engelske pendant til *Efterretninger for søfarende*, som skibet regelmæssigt modtog, fordi stort set alle søkort om bord var engelske. Opdateringerne kunne i øvrigt være et ret tidsrøvende arbejde, for beholdningen af søkort var naturligvis stor, da den ikke bare skulle dække de kendte anløbshavne med omgivende farvande, men også de mulige havne, skibet kunne blive dirigeret til. Navigationsudstyret i øvrigt var også 2. styrmands ansvar. Det var således ham, der dagligt trak kronometeret op og - for resten uden større teknisk indsigt - passede skibets gyrokompas, ekkolod, tryklog, radiopejler og radar. At der efterhånden var ved at være behov for en elektronikteknik-



Broen om bord i M/S SIMBA bygget 1955 til Ø.K.
(Foto: H&S)

*The bridge on board the M/S SIMBA built in 1955 for
ØK. (Photo: DMM)*

ker, var endnu ikke faldet nogen ind - så lidt som nogen styrmand kunne drømme om, at man måske burde overlade pasningen af dette teknisk ret komplicerede udstyr til maskinmestre eller elektriker, der trods alt måtte formodes af have lidt bedre forudsætninger.

3. styrmand gik til hånd, hvor han kunne, og måtte vel nærmest betragte sig som en mand, der stadig var i lære. Under lastning og losning tog han sin vagt på dækket på skift med 2. styrmand, og han fik ofte overladt jobs som regnskab med, hvad der

gik ind i og ud af locker'en, et særligt aflåseligt rum på mellemdækket, hvor specielt værdifuld ladning, der kunne frembyde for store fristelser for svage sjæle, blev stuvet. Regelmæssigt tilsyn med sikkerhedsudstyr som redningsbådsinventar faldt normalt også på ham.

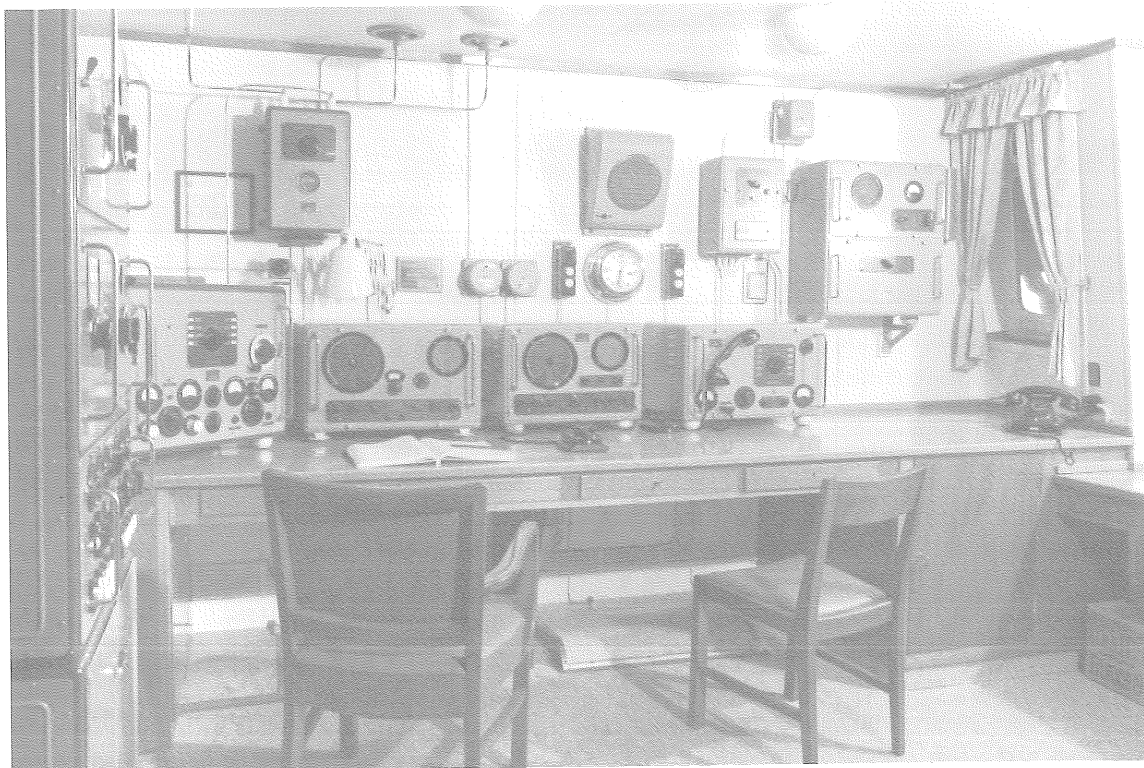
Telegrafisten passede naturligvis sine vagter på radiostationen, aflyttede trafiklisten fra Lyngby Radio, der var det sædvanlige bindeled med hjemlandet, og modtog og afsendte telegrammer til og fra skibet. Dog kun i søen, i havn var det normalt forbudt

at bruge senderen - rent bortset fra, at bru-
gen af store havnekraner sædvanligvis gjor-
de det nødvendigt at rigge antennen, der
løb mellem de to master, ned. Derudover
virkede han som sekretær for kaptajnen,
for også i skibene sneg stadigt voksende
mængder papir sig ind i disse år. Der er her
skrevet *han*, men det var nu ikke mere en

given ting, at gnisten var en mand. I løbet
af 50'erne var der stadig flere unge kvin-
der med mod på tilværelsen, der tog en
telegrafisteksamen og mønstrede ud. Man-
ge af dem gæve piger, der evnede at falde
ind i dette traditionelt maskuline miljø,
uden at det gav de problemer, som mange
sortseere frygtede. At de med tiden også

Radiatorum fra ca. 1955. Op af væggen til venstre
ses hovedsenderen. På bordet står, også fra ven-
stre, nødsenderen, to modtagere samt telefoni-
senderen. Bagved på væggen ses antenneomskif-
ter, sikring, ur, igen en sikring, afprøver for auto-
alarmen og selve autoalarmen. (Foto: H&S)

*A radio room from around 1955. Up against the wall
to the left is the main transmitter. On the table from the
left is the emergency transmitter, two receivers, and the
radio telephone transmitter. On the wall behind is the
aerial change-over switch, a fuse, a clock, another
fuse, a tester for the automatic alarm, and the auto-
matic alarm itself. (Photo: DMM)*



skulle blive murbrækkere for kvinder i andre traditionelle mandejobs om bord, var der dog ingen, der dengang havde fantasi til at forestille sig.

De tre styrmandsaspiranter repræsenterede en relativt ny kategori i den danske handelsflåde. Aspirantordningen, der var blevet indført af enkelte større rederier i mellemkrigsårene, var en kopiering af den engelske *apprentice*-ordning, der havde som formål at give unge mænd fra »pæne hjem« en nautisk uddannelse med henblik på en senere karriere i rederiet. I England var det stort set den eneste vej til at blive styrmand og kaptajn, i hvert fald i de velrenommerede rederier, mens der her og i de øvrige nordiske lande var gammel demokratisk tradition for, at unge mænd med vilje og evner kunne arbejde sig op fra dæksdreng til skibsfører, uden at nogen spurgte efter ens herkomst. Aspirantsystemet var derfor ikke særlig velset af Sømændenes Forbund, der forståeligt nok i ordningen så en udvikling, der med tiden kunne afskære forbundets medlemmer fra muligheden for videre uddannelse og advancement. På den anden side førte Sømændenes Forbund en meget restriktiv optagelsespolitik; Man kunne kun blive medlem af forbundet, hvis man allerede havde en dækshyre, og man kunne ikke hjemmefra få en dækshyre, hvis man ikke var medlem af forbundet. Denne tilsyneladende uløselige knude løstes normalt ved, at det unge menneske tog hyre som kahytsdreng eller lignende i håb om, at der ved vakance ville blive mulighed for ommønstring om bord.

Frygten for det nye system viste sig heldigvis ubegrundet, for der var vist ingen

danske rederier, der bare tilnærmelsesvis nåede at blive selvforsynende med officerer af »egen avl«. For aspiranterne selv var det klart en god ordning, idet de normalt blev tilknyttet en styrmand som føl og derved fik lejlighed til at lære, hvordan man i praksis greb tingene an.

Den menige dæksbesætning var med sine ca. 13 mand den største homogene gruppe om bord. Bådsen, tømmermanden og de ældre matroser var tit gamle i gårde, måske ikke netop i dette skib, men i *Kompagniet*, og om nødvendigt gik de ikke af vejen for at belære unge brushoveder om, hvordan *stylen* nu engang var her. Dengang var det for en stor del folk, der havde fået deres første skoling i sejlskibe, og ikke få af dem havde fem-seks års krigssejls bag sig, hvad de nu sjældent talte om. Som regel besindige gemytter, der kunne deres kram og villigt lærte fra sig til de unge, der havde det held at sejle sammen med dem.

Maskinbesætningen var en anden slags folk. Den eksaminerede del af dem, mestre og assistenter, var alle oprindeligt udlærte som smede, hvorpå de havde taget maskinisteksamen, og først derefter gik de til søs, hvilket vil sige, at de som oftest var i tyverne, før de fik saltvand under tæerne. Ikke mærkeligt, at de tænkte og talte lidt anderledes, og at nogle af dem aldrig rigtigt fandt ind i den maritime jargon. Som stand havde de måttet kæmpe sig op i det maritime hierarki gennem det sidste hundredår - fra ildsete *mechanici*, der i første halvdel af 1800-tallet kom om bord sammen med de første dampmaskiner og blev mødt med samme mistillid som maskinerne; om officersstatus drømte ingen, næppe engang

mekanikerne selv, men lige så stille - og vel også i takt med, at maskinerne blev større, mere komplicerede og mere nødvendige - fandt de deres plads om bord, måske også takket være det formelle fortrin, de havde ved at være *faglærte*, hvad matroserne jo ikke var. Og da der efterhånden også kom en egentlig maskinmesteruddannelse til, var parallellen til styrmændenes uddannelse jo tydelig for alle, der overhovedet ville se. Her først i 1950'erne havde 1. maskinmester, der ved overenskomstforhandlingerne i 1947 havde fået ret til at blive tituleret *maskinchef* i skibe, hvor der var mindst tre maskinmestre, allerede overhalet 1. styrmand som nummer to i rangfølgen om bord efter kaptajnen, og dermed var der faktisk sat en udvikling i gang, som i løbet af det følgende halve århundrede ville marginalisere styrmændene og måske yderligere vil afskaffe dem helt i løbet af det næste. Men det kunne vist ingen se dengang.

Da titlen 1. maskinmester blev ledig i 1947, stillede Maskinmesterforeningen samtidig krav om, at 2. maskinmester herefter skulle tituleres 1. maskinmester osv., men det blev ikke gennemført, da Rederiforeningen blankt afviste det. Men Styrmandsforeningen måtte have haft en usikker fornemmelse af, at her kørte vist et tog, som man for en sikkerheds skyld nok burde hoppe på, så med 1952-overenskomsten fik de gennemført, at 1. styrmand i skibe med mindst to styrmænd skulle tituleres *overstyrmand*. Den »forbedring« blev dog mødt med hovedrysten ude i skibene, og det varede mange år, før titlen overstyrmand slog an og blev brugt. Maskinmestrene var imidlertid stadig ivrige efter finere

titler, og ved overenskomstforhandlingerne i 1961 lykkedes det dem omsider at få opfyldt det gamle ønske om, at 2. maskinmester måtte kalde sig 1. maskinmester osv. På Dansk Styrmandsforenings generalforsamling samme år blev omvendt et forslag om, at styrmændene tilsvarende skulle rykke op, nedstemt med stort flertal af foreningens egne medlemmer, og den ændring blev da faktisk også først gennemført i 1967. Og dermed havde man så til søs holdt trit med titelinflationen i det øvrige samfund – vel i virkeligheden ikke så vigtigt, for, med Shakespeare, *What's in a name? That which we call a rose by any other name would smell as sweet*. Men det var et lille sidespring, og så ikke mere om det.

Den menige maskinbesætning, donkeymanden og smørerne, var en flok af blandedt herkomst. Donkeymanden - hvis titel paradoksalt nok stammede fra de sidste store sejlskibe, hvor donkeymanden passede en dampkedel, *donkeykedlen*, der leverede damp til de spil, som var nødvendige, for at den fåtallige besætning kunne håndtere de tunge fald, braser og skøder - var sjakbajs, og så kunne de ellers være gamle matroser, der var faldet for synsprøven, tidligere fyrbødere fra de kulfyrede damperes tid, ufaglærte maskinarbejdere eller i øvrigt mænd med en dunkel, men ofte forbavsende baggrund, hvis den da ellers kom for en dag. Det var som regel hyggelige folk og gode kammerater, og temmelig sikkert var det også den personalegruppe, som - frivilligt eller ufrivilligt - leverede de solideste bidrag til underholdningen om bord.

Hovmesteren stod i spidsen for restaurationsbesætningen. I mange rederier var

hovmesteren *restauratør*, dvs. at han fik et beløb pr. mand pr. dag, og så var det hans forretning at sørge for, at kosten om bord var tilfredsstillende, og det eventuelle overskud var hans. Det er næppe svært at se, at det var et system, hvor der næsten uundgåeligt måtte være interessekonflikt og i hvert fald grobund for mistænksomhed, så det var ikke noget særlig yndet system af de øvrige ombordværende, men en bekvem måde for det pågældende rederi at holde administrationsomkostningerne i ave på.

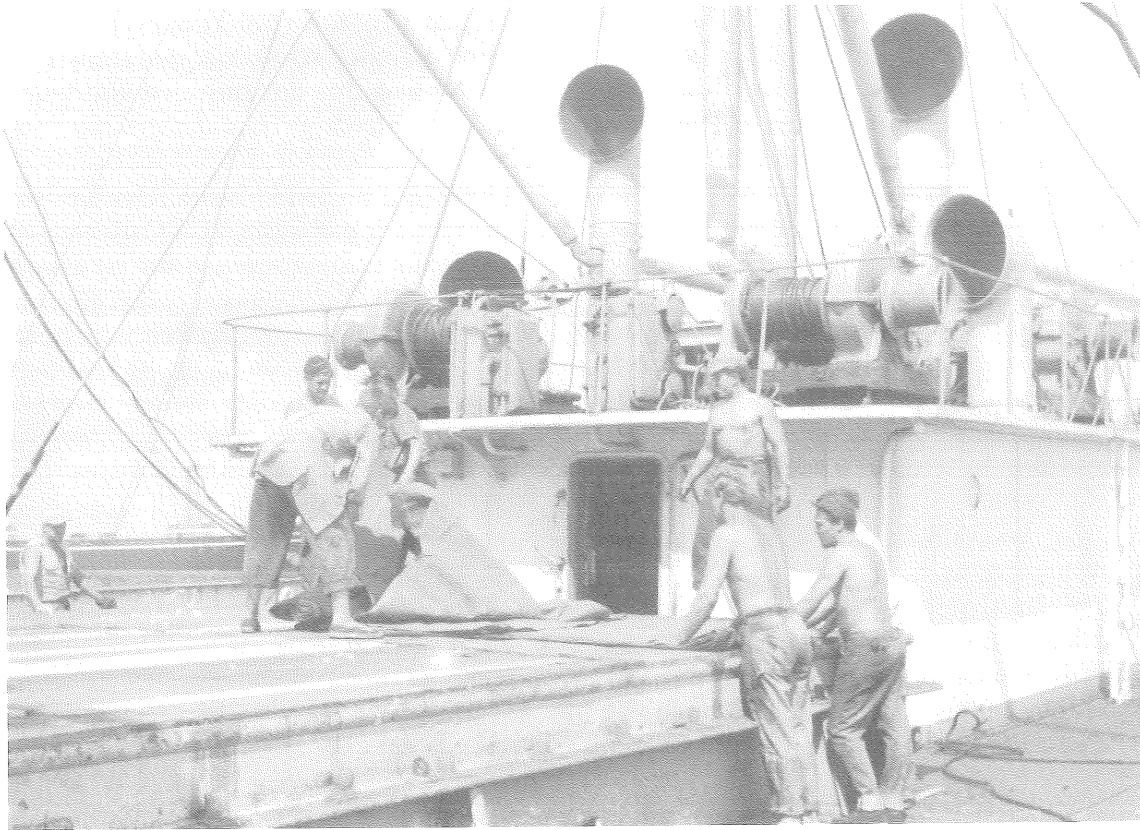
I Ø.K. brugte man heldigvis ikke restauratørsystemet; Her betalte Kompagniet, hvad der skulle til af proviant, og hovmesteren var *hovmester*, dvs. at han bestilte og administrerede beholdningerne og bestemte, hvad der skulle og måtte bruges. Han havde ikke alene opsyn med kabys og proviant, han sørgede også for, at passagerer, kaptajn, maskinchef og 1. styrmand fik den første klasses betjening, de forventede og havde krav på, og at de øvrige ombordværende efter rang og stand fik, hvad der tilkom dem. Herudover forestod han salget af drikkevarer og toldfri varer; øl og sodavand blev solgt «bonhæftevis», dvs. at den enkelte hos hovmesteren kunne købe hæfter med 14 boner, der tjente som betaling for det tilsvarende antal flasker. Antallet 14 gjorde naturligvis en lempelig rationering nem at administrere - et bonhæfte pr. uge eller pr. 14 dage svarede til en eller to øl eller vand pr. dag. Toldfri varer og andre fornødenheder som vin, spiritus, tobak, cigaretter, chokolade og meget andet kunne i søen købes på nærmere angivne tidspunkter, og administrationen var ret liberal. Der skulle faktisk temmelig meget til,

før der blev indført restriktioner med drikkevarer; når det skete, var det som regel alene for at holde lidt hus med svindende beholdninger.

Afrejsedagen var altid hektisk. Der blev stadig lastet til et par luger, bl.a. Carlsberg øl, som der var et stort marked for på Østen, andetsteds gik *Balottigængen*, et fast gæng af gamle Ø.K.-søfolk, der servicerede Kompagniets skibe i København, og ryddede op, og på den lukkede 4-luge landede slæng efter slæng - proviant og plomberede toldfri varer, som hovmesterens folk havde travlt med at få bragt i sikkerhed. Der kom også nymønstrede folk om bord, gamle garvede Ø.K.-folk, der hurtigt fandt sig til rette og ind i rutinen, og nye folk, der skulle vises til rette og var mere i vejen end til hjælp på denne travle dag.

Ud over folk, der hørte til eller i det mindste havde noget at gøre, var der også pårørende til især yngre besætningsmedlemmer, som var nede for at sige farvel - mødre, som smilede med rødbrandede øjne, og fædre, der så lidt stolte ud, som havde de også en lille andel i det eventyr, som åbenbart skulle tage sin begyndelse her i eftermiddag. Klokkeren tolv faldt tempoet lidt, for da bakkede kokken op med rejsens første varme måltid - det var ufravigeligt medisterpølse på afrejsedagen, muligvis fordi det var en artikel, som ikke egnede sig til at blive gemt, og som var rimelig nem at have med at gøre i al hur-lumhejet.

I løbet af eftermiddagen tyndede det ud i alle de »fremmede«, og sidst på eftermiddagen var der omsider afgang. Så hed det



Lugedækslerne er lagt på plads og tildækkes nu med presenninger, der går ned over lugekarmerne. Langs kanten af lugekarmerne ses skalkeklammerne, hvor skalkejernene slås i, så presenningen holdes fast. (Foto: H&S)

The hatch covers are in place and now they are being covered with tarpaulins that reach down over the hatch coaming. Along the edge of the coaming the hatch cleats can be seen where the battens are knocked in so the tarpaulin is held in place. (Photo: DMM)

for første gang på rejsen »klar for og agter«, hvilket betød, at broen blev bemandet med kaptajnen, 3. styrmand og en rorgænger, hvortil kom den københavnske lods, der skulle tage skibet sikkert ud. Ude på bakken stillede 1. styrmand med tømmemanden og tre-fire mand af dæksbesætningen, på poopen mødte 2. styrmand,

bådsen og ligeledes tre-fire mand, og så var der et par mand ved *gangway'en*, falderebet, der både skulle hales op til vandret og derpå klappes ind i sit dertil indrettede hak i skanseklædningen. Der var punktligt mødt to slæbebåde, en til hver ende af skibet. De fik slæbetrosser ned, og så blev trosser og spring i land kastet los på ordre fra broen,

og mellemrummet mellem skib og kaj voksede, mens skibet næsten umærkeligt gled ud fra Midtermolen.

Vel ude i midterbassinet trak slæbebådene skibet rundt, så det fik næsen i den rigtige retning, og dermed var deres opgave løst, så de blev sluppet løs og kvitterede med et trut i fløjten. Så gik det ud af Københavns havn, mens man klarede op, halede fendere indenbords og skød tros-serne pænt op, men de blev på dækket, for de skulle bruges allerede den følgende morgen i Aalborg. Ude i åbent farvand var det så lodsens, man tog afsked med. Han blev fulgt ned til hoveddækket af 3. styrmand og kravlede ned ad lodslejderen til den lodsbåd, der var kommet op på siden og så - omsider - var skibet helt og alene sig selv, på vej op gennem Sundet.

Der blev så sat søvagt, og dermed indledte man, hvad der skulle blive normal rutine, når skibet var i søen. Der blev, som i alle større skibe, gået treskiftet vagt, hvilket betød, at de, der gik vagt, havde vagt i fire timer og så otte timer fri. Dermed lå vagterne fast, dvs. at havde man vagt fra kl. 8 til 12, havde man vagt igen fra 20 til 24 og så igen 8-12 osv., til vagten blev brækket ved ankomst til destinationen. 8-12-vagten var 3. styrmands, og det var egentlig en rar tid at have vagt på, så når yngste styrmand havde den, hang det sandsynligvis sammen med, at kaptajnen kunne føle et vist behov for at følge med i, hvad der skete hos den ret uerfarne unge styrmand, og det gjorde *han* bekvemmere om aftenen end kl. 3 om natten. 1. styrmand havde 4-8-vagten, som også var en rar tid, da den gav ham en hel nats søvn og dagen fri til andre gøremål.

En af fordelene var også, at han som regel fik sig en snak med bådsen, der kom en tur op på broen om morgenen, før dagmændene tørnede til, og dermed havde han tjek på, hvad der skete og skulle ske på dækket. I øvrigt havde han en pause midt i 16-20-vagten, så han kunne gå ned og få sin aftensmad, evt. dinere i salonen, og det betød, at 3. styrmand måtte på broen en halv times tid omkring kl. 18. Så var der bare den sure hundevagt, 0-4-vagten, tilbage, og det blev altså 2. styrmands. Ud over styrmanden var der to mand af dæksbesætningen på vagt, så der konstant var en udkig og en rorgænger, hvis da ikke selvstyringen var sat til. Det var normalt letmatroserne og de yngre matroser, der gik vagt, mens de ældre var dagmænd, hvilket ville sige, at de havde normale arbejdsdage også i søen. Det var rart for dem selv og en fordel for skibet, da der normalt var mere og bedre arbejde i dem end i de unge og uerfarne. Herudover havde hver styrmand en aspirant på vagten, ikke fordi denne fjerdemand var nødvendig på vagten, men det var en uvurderlig skole for aspiranten, især hvis han havde det held at være sammen med en styrmand, der interesserede sig for sit fag (og det gjorde de fleste), for det betød, at han tidligt fik føling med tingene i praksis og ikke måtte nøjes med siden at stifte teoretisk bekendtskab med det på navigationsskolen. I maskinen havde man en tilsvarende vagt, der var besat med en maskinmester, en smører og en assistent, der var »føl« hos maskinmesteren og fik snuset til praksis ligesom aspiranten på broen.

Vagthavendes opgave, hvad enten det var på broen eller i maskinen, var klar og enty-

dig: At påse og kontrollere, at alt gik planmæssigt, og i tide at træffe sådanne forholdsregler, som situationen måtte give anledning til. På broen betød det at påse, at skibets planlagte kurs blev fulgt, hvilket blev kontrolleret gennem hyppige observationer, der gav skibets position med passende intervaller, eller, hvis forholdene ikke tillod sådanne observationer, da i hvert fald omhyggelige beregninger heraf, baseret på sidste kendte data. Herudover at holde øje med anden trafik og manøvrere i overensstemmelse med de internationale søvejsregler, hvis situationen nødvendiggjorde det, endvidere at holde øje med tilstanden om bord i eget skib, og endelig at varsko kaptajnen, enten hvis styrmanden selv var i tvivl om noget, eller hvis der konstateredes noget, som kaptajnen umiddelbart burde være vidende om. I maskinen betød det tilsvarende løbende kontrol med hoved- og hjælpemaskiner, el-installationer, tanke og andet med umiddelbar pligt til at varsko broen, hvis der konstateredes forhold, som havde betydning for sejladsen, mens det naturligtvis i øvrigt var maskinchefen, der i givet fald skulle refereres til.

Søvagterne blev nu ikke af længere varighed denne gang, for allerede den næste morgen fik skibet lods om bord ud for Hals, og et par timer senere lå det sikkert fortøjet i Aalborg, eller, for at være mere præcis, ved cementfabrikkerne ude ved Rørdal øst for Aalborg, hvor et parti cement i sække skulle indtages. Cement-sækkene var på ca. et halvt hundrede kilo, og det var en ren fornøjelse at stå ved lugekarmen og se, hvor virtuost havnearbejder-

ne håndterede disse tunge sække. Op på skulderen med et snuptag, så hen med sækken til stedet, hvor den skulle ligge - et fast tag i sækken med den ene hånd og så et kast med skulderen, og sækken vendte en halv omgang i luften og landede nøjagtigt, hvor den skulle, præcis på linje med de øvrige sække, som var de lagt efter en snor. Men havnearbejderne i Rørdal lavede vist heller ikke stort andet end at håndtere cementsække.

Afgang næste morgen og så endelig et døgn i søen *bound for Hamburg*. Denne gang blev der gjort lidt mere ud af at gøre skibet søklart, for man kunne vente SV-vind af kulingsstyrke ude i Nordsøen. Så bomme blev lagt ned - fra København til Aalborg havde de fået lov til at blive stående, blot tøjret i gerderne - lugerne blev skalket med presenninger, lugejern og kiler, fortøjningswirerne blev rullet op på deres tromler, trosserne blev skudt ned om læ og nogle oliefade på dækket blev surret til skanseklædningen. Så var bådsen tilfreds, og dermed var 1. styrmand det også, for han havde før sejlet sammen med bådsen og kendte ham.

Frisk luft, bevægelse og fysisk arbejde giver appetit, så der var altid en vis interesse for, hvad der foregik i kabyssen, et ret stort rum, der var domineret af et kæmpestort elkomfur. På komfuret stod «evigheds gryden», der vistnok stod og småkogte uafbrudt under hele rejsen. Her endte alle kødben, som al kraft så blev kogt ud af, hvorpå benene naturligtvis røg ud over siden og snart blev erstattet med nye. Så gryden rummede en fortræffelig fond til suppe, saucer o.l. Bekymring om maden

var der heller ingen grund til, for alene det faktum, at skibet skulle have tolv førsteklasses passagerer gjorde, at kokken var valgt med omhu, og at skibet også havde en bager om bord, der sørgede for frisk brød og bagværk. I øvrigt var dagens kostplan stadig ret konservativ her i halvtredserne og afveg efterhånden noget fra, hvad man var vant til i land, i hvert fald i byerne.

Dagens første egentlige måltid, *frokosten*, blev serveret klokken otte om morgenen for mandskabet, og det bestod af en solid varm ret, ofte rester fra den foregående dag, som var peppet op, pålæg og ost, brød og smør, og dertil kaffe, te og - når det kunne skaffes - mælk. Var frisk mælk ikke at få, var der altid kondenseret mælk i dåse. Så bastant var serveringen ikke i salon og officersmesse, for her fik man spejlæg og bacon, friskbagte rundstykker, juice, kaffe og te, og man talte ikke om frokost, men om morgenmad. Kl. 10 om formiddagen fik man så ti-kaffe, et trakterement, som hverken var nævnt i kostreglement eller overenskomst, men som der var solid hævd for. Så var der et par timer at samle appetit i til kl. 12, hvor der blev serveret middag. To retter, en for- eller efterret og en varm hovedret, alt veltillavet og rigeligt. I salonen blev der dog serveret frokost i den mere sædvanlige betydning af ordet, dvs. pålæg, salater, lune retter, ost, drikkevarer efter ønske og kaffe. Klokken tre var der så eftermiddagskaffe med frisk bagværk, galopkringle, basser, sandkage, eller hvad bageren nu havde fundet på. Og så måtte man klare sig til klokken seks, hvor besætningen fik aftensmad, kold mad bestående af brød, afskåret pålæg og ost, mens der var

diner i salonen, tre retter med tilhørende vine og kaffe med *avec* for dem, der ønskede det. Herudover var der sørget for kaffe, te og et let måltid ved vagtskifter og til vagtmanden ved land, der skulle være på stikkerne hele natten. At en og anden tog et par kilo på i løbet af rejsen behøver vel næppe nævnes.

Betjeningen ved måltiderne varierede noget rundt om i skibet. I matrosmessen var det dæksdrengen, der dækkede bord, hentede maden i kabyssen og siden tog baksørnen, dvs. vaskede op, og som tillægsgevinst havde han også bådsens og tømmermandens lille tomandsmesse. Inde hos smørerne gik det mere formløst til; En gik efter øl, mens en anden luntede ud i kabyssen efter maden, og så tog de baksørnen, som de var venner til - eller stak et stykke chokolade eller en pakke cigaretter til dæksdrengen, der så tog de par tallerkener med. Aspiranterne måtte også klare sig selv, mens officers- og assistentmesserne var bedre kørende. Der var en messedreng, som efter gammel tradition hed Peter, ganske uanset hvilket navn han havde med hjemmefra. Han skulle naturligvis dække bord, og her var der hvid dug, pænt porcelæn, glas og pletbestik, alt med kompagniets mærke på, så det kunne tage sig helt nydeligt ud, når først Peter havde fået taget på det. I salonen var det naturligvis endnu en tak finere. To ungtjenere, klædt i hvide jakker og sorte bukser, stod for serveringen, overvåget af hovmesteren, der som oftest stod henne i døren og var klar til at gribe ind, hvis noget truede med at gå galt. Her blev fadene selvfølgelig budt rundt, hvis da ikke ligefrem skibets bevægelser

forbød det. Blev de voldsomme, kunne det blive nødvendigt med slingerribber på bordene, men inden det kom dertil, havde man en tid kunnet klare det ved at stænke dugene med vand - så stod tallerkener og fade faktisk rigtig godt fast.

Lodsen kom om bord ude ved fyrskibet Elbe 1, og så gik det stille og roligt ind på Elben, der på sin nederste strækning ikke var særlig spændende - på begge sider et lavt, gråt og konturløst landskab, så det interessanteste var selve trafikken på floden, der var ganske livlig. Nogle timer senere blev der skiftet lods og efter endnu et par timers sejlads nåede skibet op til Hamburg. By og havn viste stadig mange spor af krigen, så de ødelagte kajer her og der, de røgsværtede pakhusmure og nogle krøllede og rustne kraner var selvsagt det, som faldt mest i øjnene fra skibet, men der blev taget fat, og der sporedes en undertone af optimisme, som var alle sikre på, at det nu gik mod lysere tider, og det kom jo også til passe.

Skibet var dårligt kommet til kaj, før det nærmest vrimlede med folk, der havde ærinde om bord: toldere, havne- og karantænemyndigheder, repræsentanter for agenten, stevedorer, skibshandlere og fem gæng havnearbejdere à den sædvanlige halve snes mand, hvilket var et gæng til hver luge. Efter en kort palaver med 1. styrmand og stevedoren gik de i gang med at passe spil og bomme til, åbne luger, løfte skærestokke op og lande dem på dækket, og da der åbenbart var gods nok til skibet i pakhuset langs kajen, var lastningen snart i gang.

Skønt det altså var havnearbejderne, der tog det egentlige slæb, holdt lastningen

alligevel adskillige af besætningen i sving. Der var styrmændene, der dels skulle forholde sig til, hvor de forskellige partier skulle placeres, dels løbende måtte kontrollere, at de også blev det, foruden at de naturligvis måtte påse, at almindelige sikkerhedsbestemmelser blev overholdt og meget andet. Som regel holdt de også en eller flere af aspiranterne i ånde, som stikirend-dreng, som vagt i et lastrum, hvor der var let tilgængeligt gods, som kunne være for fristende for svage sjæle, som tallymand, hvor der var behov for at holde regnskab med det lastede - eller noget helt syvende - men det var nyttig lærdom. Så var der et par matroser eller letmatroser, som ved aftenstide riggede lys til i lastrummene og på dækket, hvis den faste belysning ikke var tilstrækkelig. De flytbare lys var såkaldte sole, ikke stort andet end en fatning med en meget kraftig pære og en skærm af blik. Solene blev tilsluttet stikkontakter oppe på dækket, som der ikke overraskende ofte var overgang i, og så måtte man have fat i elektrikerens, der i øvrigt ofte havde fuldt op at gøre med de elektriske spil, hvor der også tit var kortslutning, forårsaget af en uhenigtsmæssig konstruktion af de sædvanligt anvendte Thrige-spil, så der desårsag alt for ofte kom vand ind, hvor der bestemt ikke skulle være vådt. Herudover var der selvfølgelig folk i maskinen, som sikrede, at den nødvendige strøm var til rådighed, og endelig, som altid ved land, en vagtmand, der havde tilsyn med landgang og for-tøjninger og prøvede at kigge mistænkelige personer ud, der tilsyneladende ikke havde noget at gøre om bord. Men sådan nogen var der næsten alle vegne - ikke bare i Ham-

burg - så ved land gik man aldrig fra sit lukaf uden at låse. I søen var det stik omvendt - at låse sin dør dér blev opfattet som en utilgivelig mistillid til de øvrige - eller at man selv måtte have noget utilgiveligt at skjule.

Et par dage efter ankomsten var man færdig i Hamburg, og så gik det videre til Rotterdam og derfra til Antwerpen. Nu var ankomst og afsejling allerede ved at være rutine også for de nye unge; Man begyndte at forstå, hvad der foregik, at kende procedurerne og sin egen plads, vidste hvilket klys slæbetrossen skulle ud af, hvilken wire, der skulle bruges som spring, og hvor mange slag man skulle have om pullerten for at kunne holde den og - nok så vigtigt - begyndte at få fornemmelsen for, hvor meget der eventuelt skulle skranses på wiren, så den ikke sprang.

I Rotterdam blev der lastet med havnens kraner, nogle tårnhøje bæster, som nødvendigjorde, at antennen mellem masterne blev rigget ned, og så havde kranerne i øvrigt så stor rækkevidde, at de kunne nå ud til en lægter, som lå på ydersiden af skibet, altså en udlægning på ca. 30 meter. Slæng efter slæng - et par tons hver gang - forsvandt ned i skibets bug, uden at det endnu synede af meget oppe fra dækket, men arbejdet kunne efterhånden ses på 1. og 2. styrmand, der ikke havde fået megen sammenhængende søvn siden ankomsten til Hamburg. De fik bevæget sig en del - ned i lasten for at kontrollere stuvningen og måle ledig kubik, op på 1. styrmands kontor for at se til den jævne strøm af papirer, der landede dér, så ned på dækket for at snakke med stevedorer, sjakbajser og andet

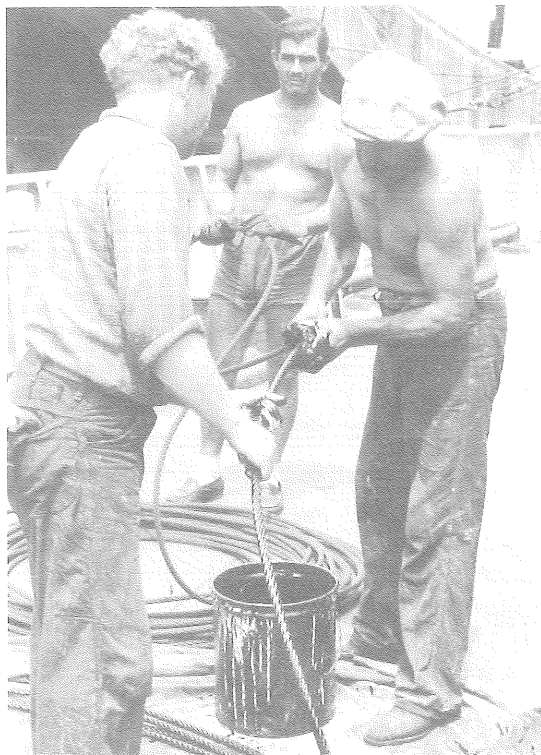
godtfolk - og så tid til en hurtig kop kaffe, mens tal og overvejelser fortsat kværnede inde i hovedet. Intet under, at de så trætte ud, men blev arbejdet ikke gjort ordentligt her, ville det svie til dem i den anden ende, når der nogle måneder senere skulle losses på destinationerne ude i Østen.

Andre kunne tage det lettere, så der var en del, især af de yngre, som måtte en tur i byen efter udskejning. I Hamburg var Reeperbahn *a must* - i hvert fald, hvis det var første gang, man var i byen - så man var på Zillerthal og drak øl af store krus, mens et tyrolerorkester - tykke lyserøde mænd i korte *Leederhosen* - sørgede for øredøvende musik, der åbenbart krævede, at gæsterne skrålede med, sprang op og ned og trampede i takt. I Rotterdam var der også gang i løjerne, og også her kunne man få et konstant indblik i syndens verden ved at tage en tur ned ad Schipperstraat, bordelgaden, hvor luddere i alle aldre og vægtklasser i mere eller mindre pikant påklædning udstillede yndighederne i vinduerne i grelt rødt lys. En stærk oplevelse, som rokkede ved ubefæstede sjæles forestillinger om hollandsk dyd og ærbarhed.

Oven på Hamburg og Rotterdam oplevedes Antwerpen som en fredelig by. Selvfølgelig var der også her havnebeværtninger med musik og øretæver, men bare et par gader op lå de små værtshuse næsten dør om dør - nogen påstod, at der var ca. 5000 af dem - og de var fredelige, en sand lise for den, der trængte til at hvile hovedet lidt. Normalbemandingen var oftest en ældre kone og en kat, og så *kunne* der være en jukeboks, som kun sjældent blev fodret. Her kom ingen alvorligt til skade.

I Antwerpen var det i øvrigt sådan, at Ø.K.s skibe altid lå ved kajen langs Schelde ret tæt på byens centrum og ikke langt pøker i vold ude i et havneområde som i Hamburg og Rotterdam. Her lå som regel et par Ø.K.-skibe, ved denne lejlighed ikke mindre end fire på striben, der optog godt 600 meter kaj. Det så ret flot ud og stivede nationalfølelsen godt af. Her kom passagererne også om bord, så et par drenge og jungmænd blev sat til at slæbe kufferter, hvoraf nogle blev stuvet af vejen i et særligt dertil indrettet rum, mens det, som skulle bruges under rejsen, blev båret op i kabinen. Passagererne tilhørte hovedsagelig to kategorier: Ø.K.s egne funktionærer på vej til eller fra et af kompagniets mange kontorer ude i verden, og velhavende mennesker, danske og udlændinge, der under afslappede og komfortable former nød et par måneders sørejse med anløb af mange spændende steder undervejs. Men de satte deres præg på skibet; Nu var der steder, hvor støjende adfærd absolut ikke var velset, steder, hvor man slet ikke måtte komme, hvis man ikke havde et legitimt ærinde, og kompagniet forventede naturligvis også, at i hvert fald skibets officerer var præsentabelt klædt, når de kom inden for passagerernes synsvidde.

Omsider var man færdig i Antwerpen, sidste nordeuropæiske havn, og så var det slalomsejlad ned ad den bugtede Schelde, der i øvrigt på sit sidste stræk før Nordsøen løber gennem Holland. På vejen ned havde dæksbesætningen travlt med at gøre søklar, lægge bomme, skalke luger og rydde op på dækket, og alt var da også ship-shape, da man sagde farvel til lodsens ved Vlissingen



Lapsalvning af stålwire: Som en gammel sømand fortalte: »Det mest beskidte arbejde om bord, et arbejde der som regel udføres et godt stykke tid, før man kommer i havn, så man kan få tjæren vasket og slidt af, før man skal i land og håndtere sartere sager.« (G. Sandemann Rasmussen: På sporet - jeg gik mig over sø og land. Århus 2003). (Foto: H&S)

Blacking of steel wire: As an old sailor described it: »The filthiest work on board, which is generally carried out well before arriving in harbour so you can get the tar washed off and scraped away before going ashore and putting your hands on more delicate things.« (G. Sandemann Rasmussen: På sporet - jeg gik mig over sø og land. Århus 2003). (Photo: DMM)

fyrskib og satte kursen ned mod Den Engelske Kanal. Og så blev der omsider tid til at få hvilet lidt ud efter et par hektiske uger. Søvagten var sat, og nu ville de næste seks døgn forventeligt byde på fredelig og rar sejlads, om man ellers kunne tro vejrmeldingen - ned gennem Den Engelske Kanal, over Biskayen, langs Spaniens og Portugals Atlanterhavskyst, gennem Gibraltarstrædet og ind i Middelhavet og så op til næste lastehavn, Marseille.

Det gode vejr blev brugt til at overhale

løssegrejene; wirer og tovværk blev efterset og udskiftet, hvor det var nødvendigt, og de tunge jernblokke blev skilt ad, rensat, smurt og samlet igen. Ved wiresplejsning satte bådsen ofte en jungmand sammen med en af de gamle matroser, og det blev så knægtens første indføring i denne vanskelige disciplin, for dette her var før søfartsskolernes tid. Det vil sige med en enkelt undtagelse, nemlig Lauritzens søfartsskole i Kogtved vest for Svendborg, men eleverne herfra gik vist i det store og

Bådmanøvre om bord i M/S MALACCA 1951.
(Foto: H&S)

*Boat manoeuvre on board the M/S MALACCA 1951.
(Photo: DMM)*



hele (og meget rimeligt) til rederiet Lauritzen selv.

Og så blev der holdt bådmanøvre en formiddag, men der var varskoet om det i forvejen, så da signalet lød, gav det ikke anledning til nogen form for panik, men førte blot til, at alle ombordværende bortset fra kaptajnen og den nødvendige vagt på bro og i maskine mødte på båddækket ved den af de fire redningsbåde, de var udstukket til. Stort set alle fandt den rigtige båd, og da nogle få, som ikke selv kunne finde ud af at tage redningsvesten rigtigt på, var blevet hjulpet til rette, blev manøvren afblæst igen.

Da man nærmede sig Gibraltarstrædet, blev skibstrafikken ret intens - så godt som alle skibe, der sejlede fra Nordamerikas østkyst og Nordeuropa til Middelhavet, det nære, mellemste og fjerne Østen, Østafrika, Australien og New Zealand og omvendt skulle igennem dette knap 20 km brede stræde - og da der yderligere sås krigsskibe, sandsynligvis fra Gibraltar, som stadig var en stærk britisk flådebase, blev flaget sat, hvad der ellers ikke var normal praksis i søen.

Opholdet i Marseille blev ret kortvarigt, for der ventede sjældent ret store kvanta her, og altså heller ikke denne gang. Trods de foregående seks døgn i søen og et male-risk og syndigt ry fra romaner og Jean Gabin-film trak byen heller ikke stærkt i besætningen, og de få, der nåede en tur i land, vendte som regel tilbage med det indtryk, at Marseille »ikke var noget særligt«, hvilket sandsynligvis skyldtes, at MADURAs kaj lå langt pokker i vold i forhold til den gamle bykerne og den begrænsede tid, som

var til rådighed, og at bebyggelsen i området inden for rækkevidde var en ret ucharmerende blanding af pakhuse, industri og moderne beboelse. Noget syndigt og fristende var ikke rigtigt til at få øje på.

Så var Genova langt mere tiltrækkende. Byen ligger utrolig smukt ved Den Italienske Riviera, og i halvtredserne havde havnen og byen endnu ikke bredt sig mere til siderne, end at de set fra søen udgjorde et sluttet hele - byen, der gror op ad Appenninernes skrån timer, og den centrale gamle havn, der domineredes af fyrtårnet La Lanterna, opført engang i 1500-tallet. Her kunne man nok regne med en fire-fem dages ophold, så her hævdede de fleste en passende sum i lire.

Den enkeltes pengeregnskab med kompagniet ordnedes på den måde, at der i overensstemmelse med sømandslovens bestemmelse var udstedt en såkaldt afregningsbog til pågældende. Heri blev måned for måned indført, hvad sømanden havde af indtægter, dvs. den faste hyre, evt. overtid og evt. tillæg, og så blev der indført, hvad der blev trukket. Det kunne dreje sig om kontanter, der normalt blev bestilt inden ankomst og udbetalt i den lokale valuta efter gældende kurs, endvidere om indkøb om bord af drikkevarer, tobak, chokolade og andet hos hovmesteren, og endelig eventuelle faste månedlige udbetalinger til andre som hjemmeværende hustru eller andre pårørende, eventuelle kreditorer eller måske til en opsparing i et pengeinstitut. En sådan fast udbetaling blev iværksat ved udstedelse af en såkaldt trækse del, der angav beløbsstørrelse og modtager. Herudover var ethvert dansk konsu-

lat i øvrigt forpligtet til vederlagsfrit at hjemsende penge for søfarende, en måde, der på dette tidspunkt stort set ikke mere blev brugt af nogen.

Genova var en charmerende og hyggelig by med et leben, der forbavsede førstegangsbesøgende. Man levede tilsyneladende for en stor del på gaden, lukkelov syntes der ikke at være noget, der hed, og hvor man vendte sig, var der indbydende trattoria'er og andre bedesteder. Så søfolk, der sejlede på Italien, fik lært at sætte pris på

pasta og især vin, længe før Skjold Burne og Børge Olsen i øvrigt lærte danskerne det. Og så var der - det lader sig ikke skjule, og det er der da heller ingen grund til - ganske mange søde unge og imødekomende signorina'er med stor forståelse for mange søfolks elementære behov, og da alt dengang var ret billigt, er det ikke mærkeligt, at Genova var en populær anløbshavn.

I Genova blev MADURA fuldladet; Ikke alene var lastrummene blevet fyldt op, i nogle tilfælde helt op mellem skærstokke-

Poser med kaffe, købt i 1951 i Port Said af forfatteren, da han passerede Suez forhyret om bord i Ø.K.s M/S KINA. (Foto: Kirsten Jappe for H & S)

Bags of coffee bought by the author in 1951 in Port Said, when he was passing Suez while he was signed on aboard the ØK ship M/S KINA. (Photo: Kirsten Jappe for the DMM)



ne, men der blev også lastet et parti kemikalier i tromler på fordækket, så 2. styrmand kunne nu gå i gang med at tegne sine lasteplaner færdige. Fra Genova gik det sydpå langs Italiens vestkyst, foreløbig til Messinastrædet. Nogle timer før strædet passeredes den lille ø Stromboli, en til stadighed aktiv vulkan, som om natten krones af et rødt lysskær. Så igennem det ret smalle Messinastræde mellem sagnverdenens Skylla og Charybdis, som man dog hverken så eller hørte noget til, og med Messinastrædet vel agterude kunne kursen sættes syd om Kreta mod Port Said.

Port Said blev for »de nye« det første møde med Orienten. MADURA fik nogle timer her, før den næste sydgående konvoj gennem Suezkanalen skulle afgå, men mulighed for at gå i land var der ikke, dog fornemmedes det umiddelbart, at folkelivet var intenst, støjende og farverigt. En mængde kadrejere kom på siden med deres små både, hvorfra de falbød deres varer, spraglede tørklæder, udskårne figurer, lightere, frugt og meget andet - alt very cheap, hvilket dog ikke forhindrede, at den stædige køber sagtens yderligere kunne presse prisen ned til det halve eller endda mindre.

Sidst på eftermiddagen var der afgang. Kanallødsen var englænder som det overvejende flertal af hans kolleger, og der hvilede i det hele taget - dette var før Suezkrigen - et sindigt engelsk præg over både Port Said med havnefrontens hvide huse i *colonial style*, over de passerende skibe, hvoraf majoriteten sejlede under *the Red Duster*, og over hele proceduren for kanaltrafikkens afvikling.



M/S SIMBA, 8.562 brt. leveret 1955 fra Burmeister & Wain. Skibet passerer her Suez Kanalen oktober 1958. (Foto: H&S)

M/S SIMBA, 8,562 grt., delivered in 1955 from B & W. The ship is seen here passing the Suez Canal in October 1958. (Photo: DMM)

Ude i stævnen af MADURA blev der rigget en kanalprojektør til, hvormed man om nødvendigt kunne orientere sig i nattemørket. Den blev om natten fast bemanded med skibets elektriker og en jungmand eller letmatros, som i løbet af vagten kom til at fryse gudsjammerligt, hvis de ikke havde klædt sig fornuftigt på, for ved nattetid kunne ørkentemperaturen falde til om-

kring frysepunktet. Selve sejladsen var i øvrigt ikke ophidsende; Den foregik i en på lange stræk snorlige bred rende i det lave sandlandskab, hvor kun et par småbyer og nogle palmetræer skabte lidt variation. Ud på natten blev der ankret i Great Bitter Lake, mens man ventede på, at en nordgående konvoj skulle passere, og så gik det videre mod Suez, som blev nået den følgende dags formiddag, og hvor endnu et par kadrejere forsøgte lykken, mens man ventede på båden, der skulle afhente kanallodsen.

Det Røde Hav var ikke rødt, men blå - og varmt. Skønt man jo altså var ude på havet, holdt temperaturen sig pænt omkring de 30° om dagen og kom næppe under de 20° om natten, så der var flere, som fandt lukafet aldeles for varmt og fandt sig en krog at sove i ude på dækket. Den fornøjelse blev dog ødelagt allerede den følgende nat, hvor MADURA uden varsel blev invaderet af vandregræshopper i enorme mængder. Disse store insekter sad tæt alle vegne, man trådte uundgåeligt i dem, hvor som helst man færdedes på dækket, og man kom uvilkårligt til at tænke på ægypternes ottende bibelske plage. Da det lysnede den følgende morgen, kom der naturligvis gang i spuleslanger og koste, men det varede længe, før de sidste spor af græshopperne var ude af alle kroge.

Og så blev der i øvrigt lejlighed til at tjekke loggen, for et par af de små øer i den sydlige del af Det Røde Hav ligger på kurslinjen og præcis 100 sømil fra hinanden, og da der ingen strøm er i det hav, er det jo en smal sag at konstatere den eventuelle forskel på den faktiske distance og loggens visning.

Fire døgn efter at have forladt Suez nåede MADURA Aden, dengang en britisk kronkoloni. Aden var en meget varm og støvet by, der som baggrund havde høje rødlige bjerge, som så ud til at dirre i varmen. De eneste, der så ud til at nyde klimaet, var de mange pågående fluer. Havnen var stærkt trafikeret, dog uden at der var den store godsomsætning, for langt de fleste skibe kom alene for at bunkre, og det gjaldt også MADURA, der som de øvrige skibe lå fortøjet mellem bøjer ude i havnebassinnet.

Britisk konservatisme fornægtede sig ikke, for her i halvtredserne havde proceduren ved bunkring næppe ændret sig i de foregående 30-40 år. En svær olieslange var ført ud fra et tankanlæg i land til en solidt forankret bøje, og her blev der så koblet en slange på, hvis anden ende blev ført om bord på MADURA og forbundet med en af olietankenes fyldestudse. Når maskinen så var klar til at modtage olien, gik der besked op til broen, hvor en af aspiranterne var betroet det ansvarsfulde job at kommunikere med pumpestationen i land. Dette skete med signalflag, så aspiranten var blevet forsynet med en tavle med de forskellige signaler, og så var det ham, som signalerede, at nu kunne man pumpe, nu skulle der standses, så slangen kunne skiftes til en anden tank, nu kunne der pumpes igen, denne gang måske med forsigtighed osv., ligesom han aflæste pumpestationens oplysninger om leverede kvanta, der selvfølgelig helst skulle stemme med maskinmestrenes pejlinger af tankene. Kommunikationen mellem hoveddækket og broen tre dæk højere oppe var naturligvis behæf-



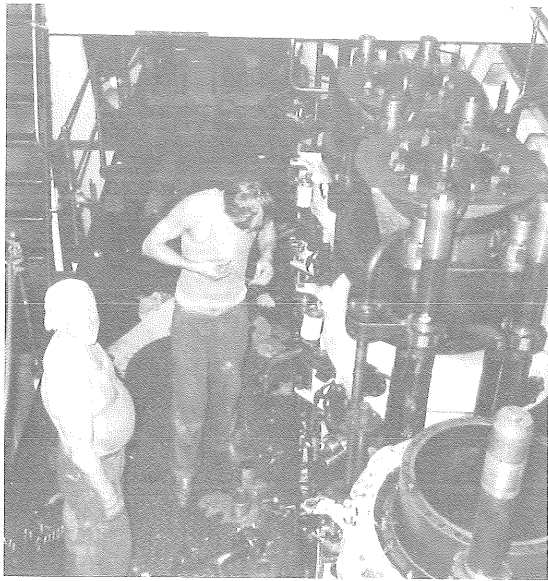
Lokal hyret arbejdskraft banker rust om bord i M/S MAGDALA, 8.648 brt. Leveret 1951 fra Nakskov Skibsværft. (Foto: H&S)

Local hired labour knocking off rust on board the M/S MAGDALA, 8,648 grt. Delivered in 1951 from Nakskov Shipyard. (Photo: DMM)

tet med en vis forsinkelse, så det skete engang imellem, at der løb en ton sort olie eller mere ud på dækket og ned ad skibssiden, før pumpningen blev standset. At det hele kunne have været klarer nok så hurtigt og sikkert med to telefonapparater og 3-400 meter ledning, var tilsyneladende endnu ikke faldet nogen ind. Men bevarer, olien var ikke så dyr i denne del af verden.

For at få olien endnu billigere gik bl.a. Ø.K. i disse år over til at bruge *heavy fuel oil* i stedet for den hidtil brugte og noget dyrere dieselolie. Omstillingen til denne olie gav dog problemer, bl.a. kom der olie og

snavs i hovedmotorens skylleluftkanaler, der kunne blive antændt med ret voldsom virkning – sort sodfyldt røg væltede op af skorstenen, og soden svinede skorstenen, de hvidmalede overbygninger og de fine dæk til, så det næsten var til at græde over. Så blev motoren omgående standset, og ilden døde ud, hvorpå man igen kunne starte og håbe, at man blev fri for gentagelser lige med det samme. Den snavsede olie gjorde det også oftere nødvendigt at *trække stempler*, hvilket betød, at man måtte skrue topstykket af en eller flere af hovedmotorens cylindre, ved hjælp af patenttjler løf-



Tredje maskinmester samt smører om bord i M/S MALAYA 1951 i færd med at reparere et maskinhavari. (Foto: H&S)

The third engineer and the greaser on board the M/S MALAYA in 1951 repairing an engine breakdown. (Photo: DMM)

te det tonstunge stempel op og derpå rense cylinder og stempel og eventuelt skifte stempelringe og ventiler. Dette arbejde kunne naturligvis kun udføres med maskinen standset, så det skete i havn, og i troperne kunne der være måske 40-50° varmt i maskinrummet, så det var lige før, man havde ondt af de arme beskidte og svedige djævle, som måtte knokle med det.

Da man var færdig med oliefyldningen, var der ikke mere at blive i Aden for, så MADURA fortsatte rejsen med Penang som næste destination. Distancen er 3344 sømil, dvs. ca. ti døgn for MADURA, og i første

omgang blev kursen sat syd om den sølvedne ø Sokotra og videre mod sydspidsen af Ceylon, som endnu ingen havde fundet på at kalde Sri Lanka.

Her i halvtredserne kunne man endnu møde søgående skibe i Det Indiske Ocean, der hverken havde problemer med kul eller oliesnavs. For der sejlede endnu arabiske dhows fra Mombasa og Zanzibar på Afrikas østkyst til Bombay og andre byer på Indiens vestkyst, som der havde gjort det i måske tusind år. En rejse over åbent hav på godt 2500 sømil - eller mere end tre gange den distance, de gamle nordboer måtte sejle for at komme fra Norge til Island. I sommermånederne kunne man stadig være heldig at se en tungt lastet dhow mellem den fugtige sydvestmonsuns regnbyger, plat for vinden med de våde, trekantede sejl spændt ud og blot med en enkelt mand til rors. Der var noget Tusind-og-én-nat over det. Om vinteren gik det så hjemad

Arabisk dhow i bugten ved Aden. (Foto: H&S)

Arabic dhow in the bay at Aden. (Photo: DMM)





Spuling af dæk (Foto: H&S)

Washing the deck. (Photo: DMM)

igen, nu i klart solskin med den tørre nord-østmonsun i ryggen.

Livet om bord på MADURA faldt efterhånden ind i en behagelig rytme. Vejret var som venteligt godt og temperaturen tilpas her ude på det åbne ocean. Vagterne afløste hinanden, som de skulle, uret blev stillet frem hver nat, da det gik mod øst, alle var nu stort set fortrolige med det arbejde, der ventedes af dem, og man havde lært hinanden at kende og fundet ud af, hvem man havde interesser sammen med og i øvrigt sympatiserede med. Lukkede klikker opstod dog sjældent; man kunne stort set omgås de fleste, dog med den af alle accepterede dæmper, der lå i at tilhøre forskellige kategorier og sociale lag. Så 1. styrmand spillede bestemt ikke seksogtres med kokken og donkeymanden, men en maskinassistent *kunne* godt drikke en enkelt øl i matrosmessen.

De sociale forskelle, som altså var der, afspejlede naturligvis de datidige forhold i det øvrige samfund og måske også et behov for at have en etableret plads i hierarkiet, som ikke er så udtalt mere. Vore dages søfolk sejler et par måneder for så at blive afløst, og så er de næste par måneder deres egne, vel oftest tilbragt hjemme hos familien. Tiden ude får let karakter af noget midlertidigt, som skal overstås, og omgangsformerne er blevet meget mere afslappede. Alle får nu den samme slags mad på samme slags tallerkener og spiser den ofte i det samme rum, hvad de færreste ser noget mærkeligt i, og man er dus fra top til bund, hvad alle har vænnet sig til.

Men sådan var det ikke til søs i halvtredserne – og for den sags skyld heller ikke i

land. Man var ikke dus over en bank – den menige besætning var det uden videre, men officererne var ikke umiddelbart indbyrdes dus, de yngre blev det dog normalt ret hurtigt, mens det overhovedet ikke faldt de ældre officerer ind at være dus med nogen som helst om bord. I dag finder mange det også latterligt med datidens mange messer, men de havde klart en funktion, og lad så være, at man nok kunne have slået et par af dem sammen. Det lange ophold om bord, halve, måske hele år, gjorde naturligvis, at skibet i langt højere grad måtte gøre det ud for et hjem.

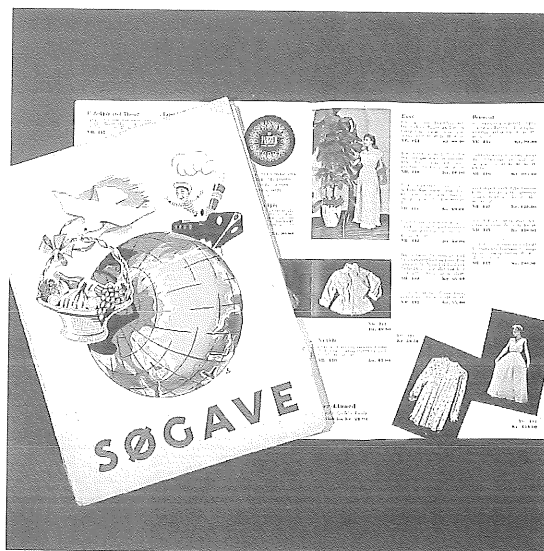
Og her kom det sociale skel ind. Officererne havde en formel, kompetencegivende uddannelse, de var fastansatte funktionærer i Kompagniet og følte – de fleste af dem i hvert fald – at de var i gang med en karriere, der burde ende med en topstilling om bord eller måske i land. Så de forventede og fandt det rimeligt, at Kompagniet synligt anerkendte dem, dels med en anstændig gage, dels med ordentlige forhold om bord, pæne beboelsesforhold, til måltiderne ren hvid dug på bordet, pænt service og ordentlig betjening og i fritiden mulighed for samvær med mennesker på samme intellektuelle niveau. Så messen og den rygesalon, der efterhånden også kom i skibene, havde en klar funktion som fristeder, hvor man under afslappede former kunne være sammen med sine lige. Og andre grupper havde naturligvis også deres behov for uforstyrret at kunne være sig selv.

Skibets lilleverden lignede altså i meget det samfund, det kom fra, og en lukket verden var det heller ikke, for man kunne stadig følge med i, hvad der skete ude i den

store verden og hjemme. Lyngby Radio sendte dagligt en radioavis, som det i mange skibe var god skik, at telegrafisten renskrev på maskine og satte op på en opslags-tavle, og den mere personlige kontakt med hjemmet kunne opretholdes med radio-breve, telegrammer til særtakst. Skulle en festlig begivenhed hjemme markeres, klarede den moderne teknik også det, for oppe hos gnisten fandtes et katalog fra firmaet Gaveradio, og her kunne man så vælge en gave og skrive en hilsen, og så gik det hele telegrafisk hjem til firmaet, der tog sig af det videre, mens gnisten sørgede for, at giveren blev trukket for beløbet med omkostninger. Herudover var der naturligvis almindelige breve, der dog ofte kunne være længe undervejs og undertiden først nåede frem med adskillige landes poststempler og eftersendelsesadresser på en række mæglerkontorer på skibets rute.

På sjattedagen efter afgang fra Aden passeredes Ceylons sydspids, og kursen blev nu sat mod Penang, dvs. mellem Sumatras nordspids og Nicobarerne, den gamle danske øgruppe, som på afstand ser grønne og indbydende ud, men som viste sig at være et feberhelvede, som vi definitivt måtte opgive i 1848. Allerede timer før MADURA nåede frem til Penang fornemmedes en diffus duft af blomster, krydderier og brændt træ, som med variationer lå over farvande, kyster og byer fra Indien til Indonesien, og som blev en del af det helhedsindtryk, Østen vist dengang gjorde på europæere, der kom ad søvejen – vel dengang endnu de fleste.

Penang-lodsen var – naturligvis – englænder, og han var klædt i hvid skjorte, hvide



Søgavekatalog fra begyndelsen af 1960'erne. (Foto: H&S)

Catalogue of sea gifts from the beginning of the 1960's. (Photo: DMM)

shorts, hvide halvstrømper og hvide sko, men han bar ikke tropehjelm, og det så man heller ikke andre europæere gøre, så det gik op for flere unge besætningsmedlemmer, at den tropehjelm, de havde købt af en kadrejer i Suez, vist ikke var fulgt med moden og altså var en fejlinvestering. MADURA blev ankret op på inderredet, hvor der blev losset til et par pramme, og dem, der ville en tur i land, måtte selv arrangere sig med ejeren af en af de mange sampaner i havnen, i øvrigt den almindelige bådtype fra Burma og rundt Malaccahalvøen til det daværende Fransk Indokina.

Der var nu ikke meget at losse i Penang, så allerede næste morgen gik det sydpå i

Malaccastrædet til Port Swettenham, nu kendt som Kelang, en dengang ret ubetydelig by, og da der heller ikke var meget gods hertil, gik det snart videre til Singapore.

Man var ikke et øjeblik i tvivl om, at den britiske kronkoloni Singapore var en meget stor og vigtig havneby. Alle søfartsnationer af betydning var repræsenteret her med Storbritannien som absolut førende. Store P&O-linere dominerede nok billedet, men også cargolinere fra dette og andre engelske linjerederier fyldte godt op, og der var også plads til andre som fx et par Ø.K.-skibe, en af de hvide Bangkokbåde og et andet M-skib, og et par Mærsk-skibe, som på dette tidspunkt endnu var gråmalede – den blå skrogfarve kom først fra engang midt i 1950'erne – og derudover var næsten hver ledig plads fyldt med sampaner, pramme og junker, hvoraf mange tjente som husbåde. De store hvide bygninger ud mod havnen var bygget i den fra Port Said og Aden allerede kendte engelske colonial style og signalerede soliditet og uforanderlighed, så man skulle et lille stykke op i byen for at opdage, at den absolutte hovedpart af indbyggerne hverken var europæere eller malajer, men kinesere, og at det meste af bebyggelsen derfor logisk nok var i kinesisk stil. Den skyline, som siden skulle komme til at præge Singapore, var der end ikke tilløb til på denne tid.

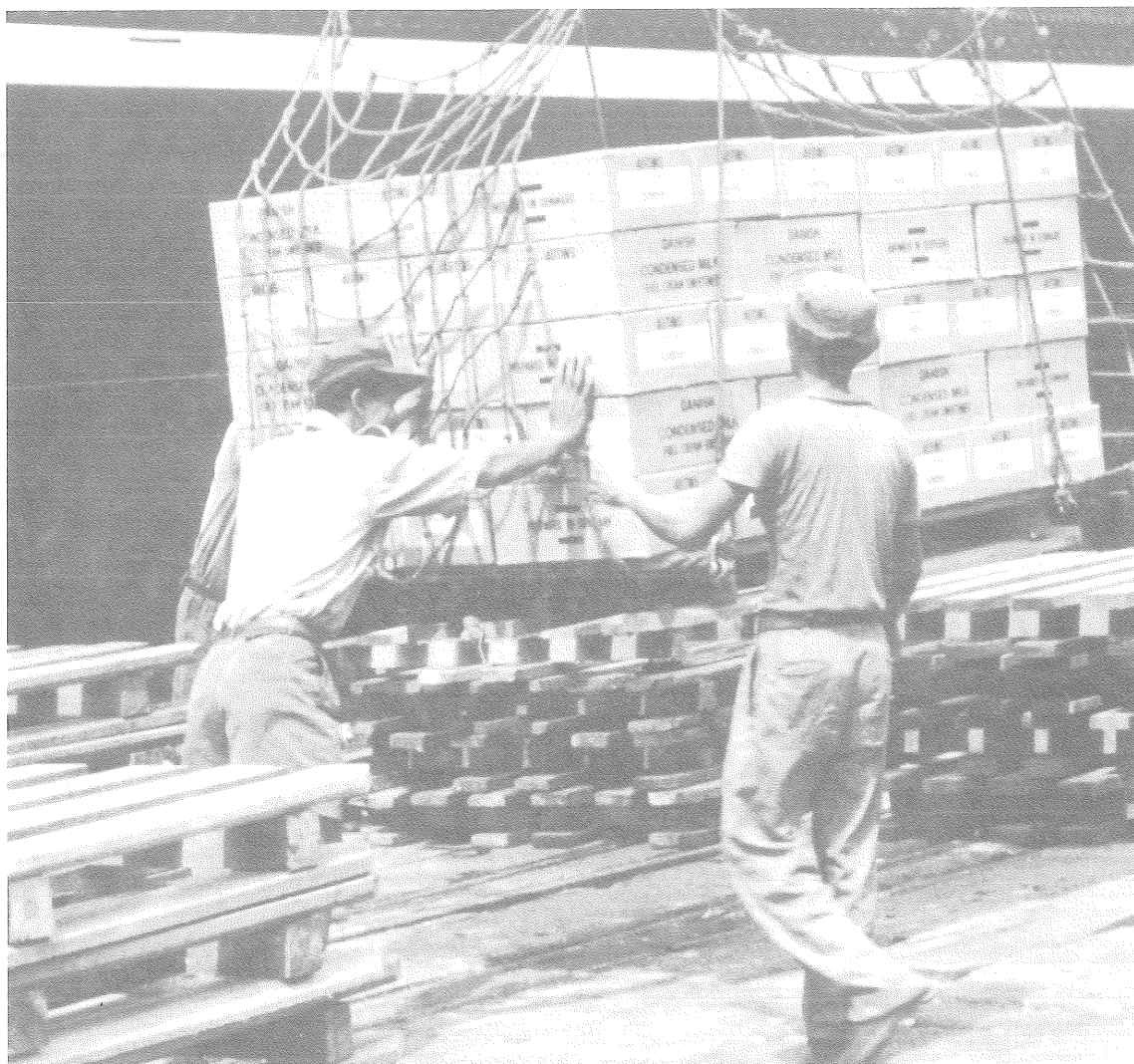
De fleste, der havde tid til det, måtte naturligvis en tur i land – enkelte, de mere kulturelt orienterede, som mente at kunne deres Kipling, op på Raffles Hotel for at nyde en five-o'clock-tea i de rette pompøse omgivelser, mens andre, som gik efter det

lidt mere løsslupne, trak op i byen for at spise peking-and og andre kinesiske lækkerier – og så i øvrigt for at finde ud af, hvad byen ellers kunne byde på.

Et par dage senere var der losset, hvad der skulle losses i Singapore, og så gik det østud af Singaporestrædet, og nogle timer senere stak MADURA næsen ud i Det Sydkinesiske Hav, hvor kursen blev sat nordpå, for næste destination var Bangkok, dvs. ikke helt Bangkok, for Menamfloden havde hverken plads eller vanddybde til de store M-både, så der skulle ankres op ved en lille ø ud for flodmundingen, Koh Si Shang, hvor der skulle losses til lægtene, der så blev slæbt op til Bangkok.

Der var ingen problemer med at finde Koh Si Shang og få timer efter, at ankeret var faldet, kom en lille bugserdamper med fire lægtene på slæb på siden af MADURA, og damperen medbragte mere end det, nemlig ca. hundrede havnearbejdere, som umiddelbart tog MADURAs hoveddæk foran og agten for midtskibsbygningen i besiddelse og delte det imellem sig, så hvert gæng å vel en halv snes mand fik en nogenlunde passende plads at slå sig ned på.

For det var nemlig lige præcis, hvad de gjorde. Ud over hver enkelt mands beskedne bylt med personlige ejendele, der skulle række til en uges tid eller mere, medbragte hvert gæng et udvalg af flettede sivmætter, der snart blev rigget til som «tag», læsejl og liggeunderlag. En af dem, der fungerede som kok, havde kogekar, ris og andre råvarer, brænde til at koge maden over og bananpalmeblade, der tjente som tallerkener for maden, der i øvrigt blev spist med fingrene. Gængene havde dog



Ø.K. båd lossere kondenseret mælk i Bangkok. Kondenseret mælk, eller tørmælkspulver, har længe været en vigtig del af Ø.K.s aktiviteter. Således også i dag, og for en del gamle Ø.K. sejlere må det, nu hvor kompagniets hovedkvarter er flyttet til Singapore, og skibene er solgt, være noget vemodig at vide, at mælken – nu EAC Nutrition – står for omkring 30% af kompagniets omsætning. (Foto: H&S)

ØK boat unloading condensed milk in Bangkok. Condensed milk, or dried milk powder, has long been an important part of ØK's activities. That is still the case today, and now that the company's headquarters have moved to Singapore and the ships have been sold, it must give a tinge of sadness to many old ØK sailors to know that milk – now called EAC nutrition – constitutes around 30 % of the company's turnover. (Photo: DMM)

ikke dækket i fred og for sig selv, for dels måtte de dele det med sammenrullede presseninger, skærstokke og stablede lugedæksler, dels blev der jo arbejdet, hvilket betød, at der med få minutters intervaller blev hevet et slæng op af lugen, der så blev svunget ud over siden for at blive firet ned i lægteren, der lå fortøjet på siden ud for, så på dækket mellem luge og lægter kunne man naturligvis ikke opholde sig.

Men hen ad aften stilnede arbejdet af, og så blev der tændt små bål på jerndækket, og lidt efter bredte der sig en kryddermættet duft over hele skibet, og endnu lidt senere så man havnearbejderne sidde på hug i rundkreds omkring kogestedet med et stykke palmeblad i den ene hånd, mens de proppede i skrutton med den anden. Blev en og anden curry-fan blandt besætningen uimodståeligt tiltrukket af duften, faldt der prompte et fyldt bananblad af til ham også.

Og der kom andre om bord end havnearbejdere. En flok professionelle piger havde fast base i den lille landsby på Koh Si Shang, og når et skib ankrede op, lod en lille snes piger sig ro ud til skibet, hvor de blev vel modtaget. Det var venlige og blide piger, som førte sig frem med østerlandsk gratie, flere af dem smukke og stort set alle søde. De flyttede ind hos besætningsmedlemmerne, som man nu kunne blive enige om det, men der var naturligvis nogle streger, som ikke kunne overtrædes. Det var uden videre klart, at der ikke var piger hos officererne, og at de overhovedet ikke måtte ses på (og helst heller ikke fra) dækkene over hoveddækket, dvs. der, hvor passagererne og officererne holdt til. Så det hele

forløb stille og roligt, sine steder endda næsten »hjemligt«, for pigerne, der jo ikke havde meget at lave om dagen, gik tit i gang med lidt tøjvask, stoppede sokker og lignende – og i den sidste ende var de meget tilfredse med at blive vederlagt med et par kartoner cigaretter eller tre, som åbenbart var tung valuta i datidens Siam.

Men alt godt får en ende, og dagen kom, hvor pigerne blev roet i land, og bugserdamperen trak af med de sidste lægtere og alle arbejderne, som man nu syntes, at man i hvert fald kendte de fleste af på udseendet. Her ved Koh Si Shang var en væsentlig del af MADURAs ladning blevet losset, men der var også blevet lastet, nemlig 400 tons ris i sække til Japan, og de blev stuvet ind på mellemdækket i 2- og 4-lugen.

Næste destination var Saigon, hovedstaden i, hvad der formelt stadig var Fransk Indokina, men som mere og mere blev omtalt som Vietnam. Men der var åben krig, og det franske herredømme sang på sidste vers. For besætningen på MADURA betød det umiddelbart, at anløbet udløste krigstillæg for den tid, skibet var i den definerede krigszone, og her var det i hvert fald mere berettiget end så mange andre steder, for snigskytter beskød ofte skibe på Saigonfloden, og besætningen fik udtrykkelig ordre om så vidt muligt at undgå at færdes på åbent dæk.

Der var trykkende hedt i Saigon, og stemningen var heller ikke rigtigt til en tur i land. Foran MADURA lå et af Messagerie Maritimes passagerskibe og lastede døde franske soldater, der åbenbart skulle hjem til fædrelandet; Kiste efter kiste, der en ad gangen og under militær honnør blev løf-



Ø.K.-båd laster i Bangkok. Rissække lægges i sling, før end de hejses om bord fra åben båd, der er sejlet op på siden af det danske skib. (Foto: H&S)

ØK boat taking in cargo in Bangkok. Sacks of rice are laid in the sling before being hoisted on board from an open boat that has sailed up alongside the Danish ship. (Photo: DMM)

tet op fra en lastbil og forsvandt i et lastrum – og det blev ved i timevis. Så det var med en vis lettelse, man kunne lade fortøjningerne gå ud på eftermiddagen, og turen ned ad floden forløb uden ubehagelige episoder.

Tre dage senere ankrede MADURA på Hongkongs red, dvs. i det smalle farvand mellem Kowloonhalvøen på fastlandssiden

og byen Victoria på øen Hongkong. Her var heller ikke nogen skyline af skyskrabere endnu, men indtrykket var imponerende nok endda. Måske et halvt hundrede damp- og motorskibe på reden, store passagerlinere, cargolinere som MADURA, mindre skibe til kystfart, færger, som besørgede trafikken mellem Kowloon og Hong-



Hongkong Red i slutningen af 1950'erne.
(Foto: H&S)

The Roads of Hongkong at the end of the 1950's.
(Photo: DMM)

kong, og motorbåde ude i alle mulige ærinder. Oh, East is East, and West is West, and never the twain shall meet påstod Kipling, men i bogstavelig forstand mødtes de i hvert fald her, for ud over alle disse skibe, store som små, af vestlig oprindelse var farvandet fyldt med kinesiske junker og fartøjer, der transporterede alt muligt, tjente som bolig for tusinder og udgjorde platforme for en udstrakt handelsvirksomhed – ikke mindst rettet mod de vesterlandske skibe. Selve landet, ikke mindst på Hongkong-siden, gjorde også indtryk dels på grund af den forrevne bjergskrænt, byen voksede op ad, dels på grund af de ret storlåede bygninger, som dominerede facaden mod havnen; det samme billede på engelsk vindskibelighed og foretagsomhed, man havde set i Singapore, og som i øvrigt stadig prægede og fortsat præger en række storbyer som Bombay, Madras, Calcutta og Shanghai for blot at nævne nogle.

Ud over losning skulle MADURAs højtanke renses her i Hongkong. Højtankene var to tanke, bygget mellem lastrummet i forskibet og maskinrummet. De var beregnet til flydende ladning og kunne rumme ca. 1000 m³. På Filippinerne skulle der lastes 800 tons vegetabilsk olie til Antwerpen eller ordre, og afskiberen forlangte meget forståeligt, at tankene skulle være pinligt rene. Så der kom ca. hundrede kuller – europæernes dengang almindelige betegnelse på ufaglærte arbejdere i Indien, Malaya, Indokina og Kina (men af uransagelige grunde ikke brugt om arbejdere i Siam) – om bord og desforuden et par læs kraftige bambusrør. Kullerne og bambusrørene blev sendt ned gennem højtanke-

nes mandehuller, et par lastsole blev rigget til, og så gik kineserne i gang med at bygge stilladser inden i de ti-tolv meter høje tanke, og derpå tog de fat på selve rengøringen, der til afskiberens tilfredshed i løbet af et døgn tid blev gjort godt og grundigt.

Her som andetsteds blev skibet overrendt med handlende, hvoriblandt især skrædderne havde ganske god søgning. Til priser, som set med europæiske øjne var meget billige, kunne man få skjorter, kha-kitøj og habitter i skikkelige kvaliteter syet efter mål til levering en eller to dage senere eller leveret på et senere tidspunkt, hvis skibet skulle anløbe Hongkong på hjemrejsen. Det kunne man også andre steder, men den almindelige mening var, at de kinesiske skræddere var de bedste, og så var der i hvert fald én ting, som var et Hongkong-speciale, nemlig kinesiske kamfertræskister, ypperligt udkårne og til rørende billige priser. Og så skal det da lige nævnes, at de uartige piger heller ikke manglede her. Mere alvorlige problemer kunne der også være en løsning på, fx tandpine, for der kunne også dukke en driftig kinesisk tandlæge op med mobil udrustning, en stol monteret med pedaler, der via en udveksling og et snoretræk drev et tandlægebor. Og så var proceduren den, at patienten »cyklede«, mens tandlægen borede. Keine Hexerei ...

Lidt slalom på vej ud mellem et par junker, der i hvert fald havde begrebet så meget af søvejsreglerne, at de vidste, at de havde «forkørselsret» under sejl. Men det gik, og efter at lodsens kvitteret, blev kursen sat, 096°, hvilket ville bringe MADURA syd om Formosa - eller Taiwan, som øen nu kaldes.

Sidst på eftermiddagen mødte man et andet af kompagniets skibe, M/S KINA, der var en måneds tid foran MADURA og nu var homeward bound. Mødet fulgte det sædvanlige ritual, kippen med flaget, flittig brug af sirenen og ivrig vinken. Mødet kom dog ikke uventet, da de respektive telegrafister allerede havde været i kontakt og udvekslet positioner og lister over officersbesætningerne, for mange af kompagniets faste folk kendte naturligvis hinanden.

Tre døgn senere var MADURA i Nagasaki, den første af de fem japanske byer, der skulle anløbes. De tre næste, Kobe, Osaka og Yokohama, var nogenlunde faste anløbshavne på Ø.K.s Østenrute, mens den femte, Otaru på Japans nordligste større ø, Hokkaido, faldt lidt uden for det sædvanlige program, men her skulle – til manges forbavselse – lastes stål til Göteborg.

Nagasaki syntes ikke umiddelbart præget af den a-bombe, der få år tidligere havde tilintetgjort en tredjedel af byen, måske fordi det havde været relativt let at retablere den overvejende lave og enkle bebyggelse, der prægede den tids japanske byer. De japanske byer løber i det hele taget lidt sammen i erindringen, her et halvt århundrede senere. Men der var et luvsidt og dog værdigt præg over dem og deres befolkninger. At landet var fattigt var tydeligt, ligeledes at det dengang var et billigt land at være i for vesterlændinge, så ud over at få det bedste ud af øjeblikket købte MADURAs besætning ind af det ret sparsomme udvalg, der var til fals. Farvestrålende teservicer og andet porcelæn, spraglede kimonoer, små knive med træskafter og –skeder og andet pænt forarbejdet turist-

kram, legetøj i en kvalitet, som man her til lands tidligere kendte som «Nürnbergkram» – og så en enkelt artikel, der kvalitetsmæssigt skilte sig ud: kameraer. Japanerne var på dette tidspunkt ved at få taget på finere optik og mekanik, så kameraer, der dog stadig var ret tydelige kopier af især tyske førkrigskameraer, Leica bl.a., var eftertragtede – og trods alt heller ikke helt billige.

I Yokohama var der arrangeret en bustur til tempelbyen Kamakura, der ligger ca. 30 km fra Yokohama, og der blev ikke mindst den 15 m høje bronzebuddha fra 1200-tallet andægtigt beundret. Sightseeing med bus var dengang en relativt ny og meget påskønnet service for søfolk, måske arrangeret af den lokale sømandspræst, måske af en servicemand, ansat af havnen eller Handelsflådens Velfærdsråd, der ydede service også på andre områder, fx udstationering af bogkasser i skibene i samarbejde med Søfartens Bibliotek og medarrangør af en fodboldturnering for tilmeldte skandinaviske skibsbesætninger (hvor det for hold med vinderambitioner gjaldt om at kigge formodet svage hold ud og for alt i verden at undgå anerkendt stærke som oftest svenske besætninger, der tog sagen meget alvorligt og slet ikke havde øje for, at det primært handlede om en halv fridag på græs og nogle store bajere i skyggen, når alt sparkeriet var overstået).

Det var i øvrigt ikke så mærkeligt, at de japanske kameraer var i høj kurs, for mange yngre folk havde nu andre interesser end dem, man sædvanligvis forbandt med søfolk som fx bygning af flaskeskibe. Nej, nu var bl.a. fotografering in, og det kunne

ligefrem føre til, at man indrettede et mørkekammer og deltog i fotokonkurrencer.

Der var koldt i Otaru, der ligger på 43° N og har et klima, som minder om det danske, men der var ganske interessant, for MADURA kom til kaj ved et stålvalseværk, der forvandlede scrap-iron til nye stålplader, og man kunne frit gå rundt og studere hele den imponerende proces – især så man med en vis gysen på arbejdere, der nonchalant næsten dansede rundt på kanterne af nogle store beholdere, fyldt med glødende og smeltet jern, som de ragede slagger af med nogle lange river. Bare ét fejltrin ...

Med stålpladerne til de svenske skibsværfter vel om bord blev kursen sat mod syd, for næste anløbshavn var Manila. En uge i søen med pænt vejr, hvor det dag for dag blev varmere. Og nu havde man nået et tidspunkt på rejsen, hvor der indtrådte forandringer på et område, alle interesserede sig for, nemlig kosten. De hjemlige kartofler var ved at slippe op, så nu stod den stedse hyppigere på ris og pasta, og de æg, der blev indkøbt, hvor man kom frem, svarede ikke altid ganske til de vante forestillinger om æg. Men ingen led nød. Mange fandt det værre, at øllet også var ved at slippe op efter i nogen tid at have været rationeret med én øl pr. mand pr. dag. Men de gamle, der kendte turen, kunne trøste: Filippinernes San Miguel-øl var aldeles udmærket, hævdede de, hvilket da også viste sig at passe.

Filippinerne var det andet land, MADURA anløb, som var præget af USA. Men mens japanerne i forholdet til besættelsesmagten virkede desorienterede, fulde af

forundring over det, amerikanerne gjorde – men måske nok så forbavsede over det, amerikanerne som sejrherre ikke gjorde, så havde den tidligere amerikanske koloni Filippinerne tilsyneladende helt accepteret *the American way of life* med jukebokse, country-musik og Coca Cola, der var smurt tykt ovenpå et gammelt lag spansk kultur.

Det var i hvert fald det flygtige indtryk af storbyen Manila, hvor losning og lastning var ret hurtigt overstået, hvorpå MADURA anløb en række større og mindre pladser, hovedsagelig for at laste kobra, dvs. afskallet og tørret kokosnød, til Soyakagefabrikken i København. I de større byer som Iloilo, Cebu og Zamboanga kom skibet til kaj, på de mindre pladser blev der lastet fra pramme på åben red. Der var ret varmt med høj luftfugtighed, så selv med et minimum af klæder svedte man bravt, og med kobraen fulgte der en del småkravl med, især nogle små sorte biller, meget naturligt kaldet kobrabiller, der let fandt ind under tøjet og havde den uvane at bide, hvis de kom i klemme.

Zamboanga var sidste havn, og her blev der, foruden kobraen, indtaget 800 tons vegetabilsk olie i de to højtanke, og det skaffede aspiranterne et ekstrajob hele vejen til destinationen, der endte med at blive Rotterdam, da olien var ret sart og skulle holdes inden for et ret snævert temperaturinterval. Så temperaturen skulle tages hver vagt vha. termometre, som blev firet ned gennem pejlerørene, og så kunne maskinen efter behov sætte varme på tankene.

Efter en fjorten dages tid på Filippinerne gik det omsider hjemad, i første omgang med kurs mod Singapore, hvor der blev

lastet gummi i store baller. Herfra gik det videre mod Penang, hvor der skulle lastes mere gummi og et parti tin, der kom i barrierer på størrelse med rugbrød.

Allerede her i Malaccastrædet begyndte det traditionelle arbejde for alle Ø.K.-skibe for hjemgående, maling af skibet fra fløjknapper til vandlinje. Det var enhver 1. styrmands ambition, at skibet, når det ankom til København, så ud som den dag, det blev afleveret fra værftet og skulle ud på sin jomfrurejse. Så dagmændene malede, i rum sø blev søvagten også sat til at male i dagtimerne, og manglede der stadig hænder, kunne aspiranterne risikere at blive taget ud af vagten, så de også fik lært at male.

Maling, pensler og de nymodens maleroller, som ikke alle havde lige stor fidus til, blev udleveret af bådsen fra malershoppens i et af dækshusene, og alt blev, efter behørig afrensning og pletmaling med mønje, malet to gange, og her var det meningen, at der første gang skulle males med zinkhvidt og anden gang med lakfarve, men her snød de gamle bådsere, for de blandede zinkhvidten og lakfarven i forholdet 1:1, og så blev blandingen, der var meget lettere at stryge på end lakfarven, brugt to gange, og resultatet blev ganske nydeligt. Og det siger vel næsten sig selv, at udenbords arbejder måtte udføres under havneophold, som man nu kunne komme til. Udover malearbejdet skulle alt teaktræ, fortrinsvis udvendige trapper, døre og lønningslister, også friskes op, og det var et arbejde, der hvilede på tømmermanden, så han skræbete, pudsede og lakerede, så det var en lyst.

Tidsskemaet måtte selvfølgelig blive et

kompromis, for skibet skulle jo helst være så nymalet som muligt ved ankomsten, men i vinterhalvåret kunne man jo ikke regne med stabilt og pænt vejr længere end til Port Said, mens man om sommeren naturligvis nogenlunde kunne forvente fint vejr også i Middelhavet.

Var der travlhed med at få «shinet» MADURA op, så var der ikke desto mindre en rar, afslappet stemning her på hjemreisen. Vejret var rart, og tilværelsen var blevet rutine for langt de fleste; søvagten drejede (dog nu med lidt længere vagter, for uret blev hver nat stillet en snes minutter eller så tilbage), kokken bakkede op til tiden, og dagmændene havde tidligt fri, for de tømmede til kl. 6 og havde derfor udskejning allerede kl. 15.30. Lastningen havde også budt på langt færre problemer end på udrejsen, for ladningen bestod i hovedsagen af langt større partier, noget stykgods, hovedsagelig fra Hongkong og Japan, de store stålplader, som vejede godt, men fyldte relativt lidt, også fra Japan, gummi og metal i barrierer fra Singapore og Malaya, olien i højtankene og det største enkeltparti, kobraen, fra Filippinerne, det sidste endda til Soyakagefabrikken i København. Så lasteplanerne var lettere at tegne her.

Der blev fyldt olie i Aden, denne gang uden at spilde så meget som en dråbe, og fem døgn senere kunne MADURA slippe Port Said og stikke næsen ud i Middelhavet med kurs mod Genova. Og så var det slut med at rende rundt i shorts og en T-shirt, for fra den ene dag til den anden var temperaturen faldet en snes grader eller så, og det kunne mærkes.

I Genova fik MADURA styrbords side til



»Bomboats« har lagt til ved Ø.K.-skib og handlen er i gang. Suez ca. 1960. (Foto: H&S)

*»Bomboats« have come alongside the ØK ship and trading has started. Suez around 1960.
(Photo: DMM)*

kaj, så der blev rigget stillinger ud på bagbords side, og i løbet af de næste par dage var skibssiden pænt malet – og her var der ingen, der havde indvendinger mod male-ruller. Og herudover fik man så klaret så meget af styrbordssiden, som man kunne nå fra kajen uden at være i vejen for lossearbejdet. Så bådsen og 1. styrmand var helt tilfredse. I Genova gik den lille halve snes passagerer, der havde været med fra Singapore, også i land. Det var hovedsagelig kompagniets egne funktionærer, og da det ikke tog mere end et døgn med toget til København, var det svært at finde en plausibel grund til at blive endnu et par uger eller tre om bord.

MADURA brugte en uge på at komme rundt om Den Iberiske Halvø, over Biskayen og op gennem Den Engelske Kanal, og så forestod der, som på udrejsen, en stribe travle døgn med hektisk trafik, kort tid mellem havnene, og arbejde bogstavelig talt i døgn drift i havne, man fornemmede konkurrerede intenst – Antwerpen, Rotterdam og Hamburg.

Olien i højtankene blev losset i Rotterdam – til aspiranternes store lettelse, for nu havde de gennem tre måneder taget temperaturen på tankene ca. hver fjerde time, og de havde da også den tilfredsstillende, at modtageren accepterede olien uden anmærkninger.

Der var selvfølgelig stadig en del, der havde mod på en munter aften i land, men løjerne var ikke så overstadige som på udrejsen; det mærkedes, at man kunne vente at være hjemme en god uges tid senere. De faste Ø.K.-folk var spændt på, om de skulle blive på MADURA, hvilket ville sikre

dem en halv snes dage i København, da skibet skulle i dok inden næste rejse, eller om de fik lejlighed til at bruge et par uger eller tre af tilgodehavende ferie, eller – skrækscenariet – måtte spadseres tværs over Midtermolen, om bord i et andet skib og af sted igen samme dag eller dagen efter. Det sidste forekom ganske vist ikke ofte, men det skete af og til, for man kunne jo ikke lade et sejlklart skib blive liggende i Frihavnen, bare fordi det manglede en 2. styrmand. Guleroden kunne være et avancement «i utide», og hvilken 3. styrmand ville sige nej til at blive 2. styrmand et år eller to, før han ellers kunne forvente det?

Det menige mandskab ville alle blive afmønstret, og så ville de, der havde vist sig duelige og rimeligt omgængelige og havde passet deres ting, få tilbud om at mønstre igen til næste rejse, mens de øvrige måtte se sig om efter noget andet, hvilket for de organiserede betød, at de kunne begynde at stemple på deres forbund og dermed opbygge »anciennitet« til en ny hyre.

I Göteborg blev stålpladerne, der lå dels i etterens og femmerens underrum, dels på treerens og firerens mellemdæk, losset til store lastbiler, der kørte i fast rutefart, for pladerne skulle ikke så langt, da de var bestemt for et af de store værfter i Göteborg. Her blev enkelte også budt velkommen hjem af deres pårørende (som oftest et yngre væsen af hunkøn), der ikke havde kunnet vente længere på manden/kæresten/vennen eller hvad status vedkommande nu havde. Strengt taget måtte de ikke bare sådan sejle med skibet til København, men det så man da fornuftigvis gennem fingre med.

Kronborg blev passeret i det første grå dagslys, og så lykkedes det at skabe kaos i den københavnske morgentrafik, for mellem otte og ni om morgenen passerede MADURA ned gennem Københavns havn, hvor først den elegante og ret nye Knipfelsbro og siden den interimistiske og ramponerede Langebro åbnede sig, så Madura, assisteret af et par slæbebåde, kunne komme igennem og ned til Islands Brygge og *Dansk Soyakagefabrik*. Det gik let og smertefrit at komme til kaj, hvor nogle af skibsinspektionens folk, balottigængen, et par gæng havnearbejdere, pårørende i stort tal og – til enkeltes bekymring – også et par toldere ventede. Og så forekom det, som opløstes det hele i glade gensyn, og umiddelbart var der tilsyneladende ikke rigtigt mere at gøre for MADURAs besætning, da villige hænder næsten alle vegne tog over.

Det var dog en kortvarig illusion. Det meste af den menige besætning skulle afmønstres og afregnes, så der dannede sig efterhånden kø oppe hos gnisten, hvor opgjort tilgodehavende blev udbetalt kontant og søfartsbøgerne, der havde været i skibets varetægt under rejsen, blev udleveret. De fremmødte toldere foretog en let

gennemgang af skibet og endte så hos hovmesteren, hvor skibets beholdning af ufortoldede varer blev gjort op og forsejlet. Losningen af den filippinske kobra skulle naturligvis også i gang, men det gik nu relativt let, for det havde «Soyakagens» folk og de rutinerede havnearbejdere allerede gjort klar til, så 1. styrmand kunne i stedet – ligesom maskinchefen - færdiggøre sine lister over arbejder, der udover den sædvanlige bundbehandling skulle udføres under dokopholdet på B&W, og bestillingslister over forbrugsgods som toværk, maling, koste, twist, sæbe og 117 andre ting til næste rejse. Og så var der naturligvis besked til kompagniets faste folk om ferier, afspadsring af fridage, ændrede tjenesteforhold som nyt skib, eller hvad der nu ellers kunne være.

Og så gik denne besætning lige så stille i opløsning efter at have sejlet 28.500 sømil sammen. Nogle forsvandt ud i det blå, andre fortsatte på den følgende rejse sammen med en hel masse nye folk, man nu skulle vænne sig til, og atter andre kom år senere til at sejle sammen igen. Og disse seks måneder sammen i MADURA blev for de fleste blot én erindring blandt mange.

A Round Trip to the East with EAC

Summary

Ole Ventegodt is a former curator at the Naval Museum in Copenhagen, but before that he also served as first mate in the Danish shipping company ØK (East Asiatic Company, EAC). In this article he tells about a typical average voyage to Asia with an EAC general cargo ship in the beginning of the 1950's.

The ship, which he calls the M/S MADURA, is a ship of 8,500 grt., or 10,500 dwt. It has a 7,150 horsepower engine and can reach a speed of 15 knots. The crew consists of 45 men. The ship has a midship accommodation with four decks, and the seamen have their quarters aft in the poop with single-berth cabins for the adults and double-berth cabins for the boys.

The midship accommodation contains the ship's hospital, cabins for 12 passengers and seven messes: one each for the officers, the assistants, the apprentice officers, the seamen, the greasers, the galley and one for the coxswain and ship's carpenter.

The loading harbours were in Europe: Copenhagen, Aalborg, Hamburg, Rotterdam, Antwerp, Marseilles and Genoa, where general cargo was loaded destined for the following harbours in the East: Penang, Singapore, Bangkok, Saigon, Hongkong, Yokohama, Kobe and Manila, and sometimes one or two more in Japan and the Philippines. In all these harbours the goods from Europe were unloaded while return cargo was taken on board. The ship had four hatchways, and the two front cargo holds were connected so they could take long objects such as railway tracks.

The first mate was responsible for the state of the ship on deck as well as the cargo. The second mate was his assistant and was responsible for

making loading plans. The latter were often something of a jigsaw puzzle because the ship had to be kept in good trim the whole time, the cargoes had to be packed so they did not damage each other, and they all had to be placed in the right order so that it was possible to get to each cargo when it had to be unloaded. On top of this the second mate was responsible for the ship's collection of sea charts and nautical handbooks as well as the ship's navigation equipment.

The third mate lent a hand wherever he could and on top of that he was responsible for the contents of the ship's »locker«, a specially locked room on the middle deck where cargoes of special value were kept.

Subordinate to the mates were the three apprentice mates. The apprentice system, modelled on the British system, had been introduced in the 1930's by the larger shipping companies to give young people from so-called respectable homes a nautical education with a view to a subsequent career as an officer.

Number two in rank after the captain was the engineer, who, as a result of the wage agreement in 1947, had the right to call himself »chief engineer«. This in turn resulted in the first mates' right to call themselves »chief mate« by the terms of the wage agreement in 1952.

From Copenhagen the ship brought a cargo of Carlsberg beer, which had a large market in the East. From Aalborg it got cement, and in the subsequent harbours it filled up with general cargo consisting of various industrial, chemical and agricultural goods. Most of the goods were unloaded in Bangkok, and from here the ship carried a substantial consignment of rice to Japan, where it

took on a large cargo of steel plates bound for Gothenburg. In the Philippines it added a consignment of kobra, shelled dried coconut, for use in the soya bean cake factory in Copenhagen, as well as a consignment of vegetable oil. The homeward trip went via Singapore, where the ship took

on large bales of rubber, and Penang, where it loaded more rubber plus bars of tin. After that the ship headed for Europe, and after a journey of six months and some 28,500 sea miles the ship finally returned to Denmark, where the crew split up, some of them only to meet again on another ship.