

Her ses en ung C. F. Mathiesen ved roret. Han er afbilledet sammen med styrmanden på en junk. I forgrunden ses kaptajnen.

(Foto C. F. Mathiesen, privateje)

Here a young C. F. Mathiesen can be seen at the rudder. He is portrayed together with the first-mate on a junk. The captain can be seen in the foreground.

(Photo: C. F. Mathiesen, privately owned)



Erindringer fra maskinrummet SELANDIA (II) 1946-1947

Erindringer af Christian Frederik Mathiesen.
Redigeret, indledt og afsluttet af museumsinspek-
tør Morten Ravn, Vikingskibsmuseet i Roskilde.

Christian Frederik Mathiesen

Min svigerfars onkel hedder Christian Frederik Mathiesen. Han er født 10. juni 1925 i Ningpo syd for Shanghai i Kina. Hans far, Frederik Christian Mathiesen arbejdede som ingeniør først i Peking, senere i Manchuriet, Tzeliuching og Wutungchau. Hans mor, Sophie Jensen, født Jessen, var datter af Forpagter Thomas Jessen, Maibølgaard i Sønderjylland. C. F. Mathiesen havde desuden to ældre søstre, Anna Louise og Kirsten.

Sometider kan man være heldig at høre nogle af de spændende fortællinger fra tiden i det førkommunistiske Kina, når man gæster Onkel Christian, som han kaldes i vores familie. Her gengives en sådan beretning, lidt redigeret, om det at rejse fra byerne Tzeliuching og Wutungchau i Kina til København:

“Min familie rejste et par gange til Danmark. Og det var noget af en tur – selv målt med dattidens øjne. Først over land i en “konvoj” af bærestole. Henover bjergene til den nærmeste sejlbare flod, hvor man installerede sig i en

junke af passende størrelse. “Spadsereturen” har vel varet fem til syv dage. Junken kunne enten sejle med strømmen, sejle med sejl eller blive trukket mod strømmen af pramdragere. Junkesejladsen kunne vare godt en uge.

I Chunking steg vi om bord på en mindre flodbåd, der sejlede os ned ad floden Jangzen [i dag Chang Jiang], gennem the Gorges, hvor kineserne i dag er ved at fuldføre nogle af verdens største dæmninger med tilhørende kraftværker. Sejlturen til Ichang, der ligger ca. halvvejs til Shanghai tog ca. en uge. I Ichang skiftede vi til en større og mere luksuøse flodbåd, der sejlede os ud af Jangzen ind i Wangpoa til Shanghai. På denne sidste del af sejlturen blev vi ofte beskudt fra bredden – af jeg ved ikke hvem – men under alle omstændigheder blev der monteret stålplader langs rælingen, og vi fik et par engelske (eller amerikanske?) soldater om bord – just in case. Vi levede jo meget isoleret inde i Kina, så når vi kom til Shanghai, skulle der rigtig shoppes. Jeg kan huske, vi boede på et sted, der hed China United Apartments. Et slags hotel hvor man lejede en lejlighed for perioden. Videre med båd fra ØK eller Blue Funnel Line via Indien, hvor vi gjorde stop i Colombo på Ceylon. Videre til Aden, hvor man normalt bunkrede



En kinesisk junk. Med et sådant fartøj sejlede familien Mathiesen i en uge i forbindelse med deres rejser fra Kina til København.

(Foto C. F. Mathiesen, privateje)

A Chinese junk. The Mathiesen family sailed on such a vessel for a week in connection with their journey from China to Copenhagen.

(Photo: C. F. Mathiesen, privately owned)

olie eller kul, og så til Suezkanalen. Endeligt gennem Middelhavet til København. Så havde man også rejst i godt to måneder.”

I 1936 vendte familien Mathiesen hjem til Danmark primært på grund af de urolige forhold, den kinesiske borgerkrig medførte.

SELANDIA (II)

Denne artikel omhandler perioden 1946-1947, hvor havet, eller nærmere dieselskibet SELANDIA (II), var C. F. Mathiesens praktiksted i forbindelse hans studie på Danmarks Tekniske Højskole, hvorfor en kort præsentation af SELANDIA (II) følger.

SELANDIA (II) blev bygget på Nakskov Skibsværft, hvor kølen blev lagt 17. marts 1938, og 27. juli samme år søsattes skibet. Prøveturen fandt sted mellem den 18. og 19. oktober 1938, og herefter blev skibet leveret til rederiet Østasiatisk Kompagni. Lidt over to uger senere, den 4. november 1938, indsattes skibet på Bangkok-ruten¹.

Tre rejser på Bangkok-ruten blev gennemført planmæssigt, men på den fjerde rejse blev SELANDIA (II) den 18. april 1940 beslaglagt af de franske myndigheder i Saigon. Danmark var blevet besat den 9. april 1940, så Frankrig så sig nødsaget til at beslaglægge skibet. Et fransk rederi, Messageries Maritimes, bestyrede skibet, og SELANDIAS kaptajn og officerer lovede at foresætte tjenesten for de allierede. Det franske flag blev hejst den 26. april 1940, og sammen med et prisemandskab² på 40 mand forlod skibet Saigon med en last korn bestemt til Dakar og Bordeaux.

Undervejs mod Cape Town blev det klart, at Frankrig var faldet, og den danske kaptajn, Hans Peter Ingeman Væring, forsøgte at overbevise de franske prisekaptajner om, at de burde sejle til England i stedet for Frankrig. Prisekaptajnerne fasthold dog deres ønske om at sejle til det nu besatte Frankrig, og derfor måtte Kaptajn Væring benytte list for at undgå overgivelsen af skibet til de tyske myndigheder. Kaptajn Væring meddelte prisekaptajnerne, at skibet var nødt til at anløbe Cape Town for maskinreparationer, og efter aftale med de sydafrikanske myndigheder anløb SELANDIA (II) havnen. Det franske prisemandskab blev landsat og Dannebrog hejst på ny³.

Skibet blev indstævnet for priseretten,⁴ og 16. august 1940 blev det sydafrikanske flag hejst. I avisen Natal Daily News kunne det læses at “*en afdeling Cape Town Highlanders sikrede det største og bedste skib, som nogensinde har ført det sydafrikanske flag, til tjeneste for den Sydafrikanske Union.*”⁵ Hele besætningen med kaptajn Væring i spidsen var igen i de allieredes tjeneste. Tyve sydafrikanske marineartillerister blev det nye prisemandskab, og elleve rejser mellem Durban og Mombasa med personale og forsyninger mellem august 1940 og april 1941 blev foretaget⁶. I denne periode blev *Selandia (II)* malet camouflagegrå og forsynet med kanoner og raketter.

SELANDIA (II) foretog tredive rejser i sydafrikansk tjeneste. Foruden de elleve rejser mellem Durban og Mombassa i perioden august 1940 til april 1941 blev der foretaget en rejse mellem Durban og Alexandria, hvor skibet blev bombet ved Alexandria, i juni 1941, en rejse mellem Durban, Mombassa og Berbera i august 1941, og en rejse mellem Durban og New York, hvor skibet blev hovedrepareret.

I august 1942 var skibet på havet igen, hvorefter der blev foretaget tolv rejser mellem Durban og Suez i perioden indtil april 1944⁷. Under en af disse tolv sejlads beretter kaptajn Væring om en lidt speciel situation, der opstod om bord:

“En af de store troppetransporter fra Durban i Maj 1943 var særlig rig paa oplevelser – det var Konvoj WS 29 som bestod af 10 store tropeskibe plus lille Selandia – tilsammen havde vi ca. 25.000 mand – og var eskorteret af krydserne H.M.S. KENYA – BIRMINGHAM

– CERES og (en) Sunderland-flyvebaad. SELANDIA var redningsskib med et stort grønt flag paa formasten som tilkendegav pligten – som bestod i at samle de soldater op som faldt overbord – der faldt nu kun en ud fra et af de store skibe – det var en formiddag og ham fik vi ikke – paa grund af høj sø.

Samme eftermiddag tabte redningsskibet SELANDIA tre flyvemekanikere paa en noget dramatisk maade. Under krigen sejlede vi altid med udsvingede redningsbaade, disse baade er udstyret med en udløsningsanordning saaledes at man ved et greb i et haandtag udløser baaden fra dens taljer.

De omtalte tre mand havde fundet ud af at der var en god soveplads i redningsbaaden og kravlede derud med deres tæpper og uden at vide det trak de i en tynd kæde som udløste baaden og den faldt fra 10 meters højde ned i vandet med den ene ende først saa alle tre faldt ud af baaden. Der blev straks slaaet alarm – ‘Mand overbord’ – og signalere ‘Forlader konvojen’. Blev besvaret fra konjovkommandøren ‘Konvojen fortsætter aaben kuvert WS 1’ – som gav os ruten til Aden. 900 par øjne stirrede i det oprørte hav for at finde de 3 mænd, og to redningsbaade blev sat ud for søge rundt om den nedfaldne baad. Tiden var kort for mørket var ved at falde paa, men det lykkedes os til sidst at finde alle 3 og faa vore 2 redningsbaade igen, den tredje maatte vi efterlade paa grund af det daarlige vejr⁸.”

De sidste fire rejser, i sydafrikansk tjeneste, var en rejse til Madagaskar og tre rejser til Sydamerika⁹.



M/S SELANDIA (II). Fotograferet efter prøveturen den 20. oktober 1938.

(Foto H&S)

The SELANDIA (II). Photographed after the trial run 20th October 1938.

(Photo: DMM)

C. F. Mathiesen & SELANDIA (II)

Den 25. december 1945 fik SELANDIA (II) lov til at hejse det danske flag, og dagen efter blev skibet frigivet fra sydafrikansk tjeneste i Durban.

Den 21. april 1946 vendte SELANDIA (II) hjem til København. Det sidste af ØK's skibe, der havde tjent de allierede, var vendt hjem, og modtagelsen var storslået¹⁰. Efter et ophold på værft stod skibet ud fra Københavns havn 22. oktober 1946. Med på denne rejse var C. F. Mathiesen, og i det følgende vil ordene være hans:

Efter første del på Danmarks Tekniske Højskole, nu DTU, skulle jeg have et års praktik. Det var i efteråret 1946. Jeg valgte at sejle som "overtallig"¹¹ maskinassistent på et af ØK's skibe til Australien.

SELANDIA lå i frihavnen med en vagtmand, men uden besætning i øvrigt. Jeg kunne ikke få begyndt på mit nye job hurtigt nok, så jeg trak i min kedeldragt og blev af en hovedrystende maskinmester sendt ned i et koldt og ildelugtende maskinrum for at rense nogle smøreliefiltre. Jeg steg op et par timer senere henrykt over at have løst opgaven, men med

en kedeldragt som var totalt tilsølet af olie og fremover ubrugelig. Jeg skulle blive klogere.

SELANDIA var (næsten) et søsterskib til JUTLANDIA, der blev brugt som hospitalsskib under Korea-krigen¹². De havde begge – som så mange af ØK's skibe – fire master men ikke nogen egentlig skorsten, som man sagde ude i østen: Four bamboos but no fut fut. SELANDIA havde en dødvægtstonnage på 8.400 tons.

SELANDIA havde sejlet i allieret tjeneste under krigen og var langt fra så godt vedligeholdt, som ØK's skibe normalt var. Derfor måske den senere hændelse.

SELANDIA var et passagerskib, hvilket defineres som et skib, der kan tage mere end 12 passagerer. SELANDIA var oprindelig bygget til at huse 120 passagerer. Men senere ombygget til at kunne klare godt 200.¹³

Der var fire maskinmestre om bord. Førstemester, der senere fik titlen maskinchef, havde ingen faste vagter, men svævede over vandene. De øvrige tre maskinmestre havde hver deres to gange fire timers vagt, 8 til 12, 12 til 4, 4 til 8 osv. Døgnet rundt. Jeg blev tildelt fjerdemester og 4 til 8 vagterne. Vi var fire maskinasister plus mig som overtallig.

En maskinassistent – og da i særdeleshed en "overtallig" maskinassistent – er ikke noget at råbe hurra for i et rederi og på et skib, hvor hakkeordenen er afgørende for ens optræden.

Førstemester spiser i salonen sammen med passagererne. De øvrige mestre og maskinassistenter havde hver deres separate messe. Selv om vi assistenter arbejdede side om side med mestrene, var der ingen social kontakt overhovedet. Maskinassistenternes status om bord



C. F. Mathiesens Søfartsbog udstedt 17. oktober 1946 i Københavns Amt.

(Foto: C. F. Mathiesen, privateje)

C. F. Mathiesens' discharge book issued 17th October 1946 in the County of Copenhagen.

(Photo: C. F. Mathiesen, privately owned)

var temmelig uklar. Vi var ikke officerer ligesom maskinmestrene. Men på den anden side var vi en del finere end den øvrige besætning. Noget vi gik meget op i. Det ville være uhørt eksempelvis at gå i byen med andre menige besætningsmedlemmer. Og lige så uhørt, hvis en officer gik i byen med en af os. Det indiske kastevesen var børneleg i sammenligning. Vi fik indprentet, at hvis nogen passager henvendte sig til os, skulle vi svare kort, høfligt og afbryde samtalen. Sådan!

Som hovedmotor havde vi en fem-cylindret B&W dieselmotor samt et utal af mindre installationer.

Det maskinrum, jeg først havde stiftet bekendtskab med i København, lå lysår fra det

7262

Se om Udfyldningen Vejledningen Side 9-101 15

A. Udmønstring fra den 22. Okt. 1946
 med 15¹⁾ Polandia
 af Louvnhavn
 Registreringsbogstaver 6 y x w²⁾
 der ligger i Louvnhavn
 Stilling ombord Machinassistent
 Skibsførerens Navn N. Rasmussen
 Hvorhen Skibet er bestemt Batrosen og videre
Louvnhavn den 22. Okt. 1946
Mathies C.F.

B. Har gjort Tjeneste som Machinassistent
 fra og med den 22. Okt. 1946 til og med
 den 27. MAY 1947 (ialt 67 Maanedes 6 Dage).
25. MAJ 1947 19 Mathies C.F.³⁾

C. Skibet har været indskrænket Fart
 Udenfor Louvnhavn
 Afmønstring den 25. MAJ 1947
Louvnhavn den 25. MAJ 1947 19 Mathies C.F.

1) Skibets Type (S/S, M/S, Flakofart) etc.). 2) for Skibe under 20 Reg. Tons Br.: Havnekendings-Nummer (Flakeri-Nr.), Stenflaker-Nr etc. 3) Skibsførerens gæterede Underskrift.

Fra C. F. Mathiesens søfartsbog. Oplysninger om udmønstring, stilling og afmønstring.

(Foto C. F. Mathiesen, privateje)

From C. F. Mathiesen's discharge book. Details of his signing on, his job and his signing off.

(Photo: C. F. Mathiesen, privately owned)

maskinrum som nu var min daglige arbejdsplads. Her var lyst, rent og ordentligt.¹⁴ Behagelig temperatur, men selvfølgelig en del støj, når vi sejlede. "Fjerde", som han blev kaldt,

viste sig at være en flink fyr, og vi arbejdede storartet sammen i de 8 måneder, turen varede. Det var alt i alt en dejlig arbejdsplads. Når vi lå i havn tog jeg normalt nattevagterne for at få fri næste dag og gå i byen.

Vi sejlede fra København i slutningen af november, uden passagerer og uden last, op gennem den Botniske bugt til Luleå og Harparanda, hvor vi i bidende kulde lastede en masse træ. Og så tilbage til Københavns Red, hvor vi lå for anker og ventede på passagererne. Og de kom.

200 polske emigranter "heading" for Australien. Hvad de måtte have oplevet under krigen, er ikke til at vide, men dette var deres først oplevelse af at blive opvartet og bispist i henhold til ØK's standard. De først dage om bord tømte de fadene i spisesalonen på sekunder og tog forsyningerne med sig til kahytterne. Der faldt mere ro over gemytterne, da det efterhånden gik op for dem, at der stod den samme mængde mad på bordene dag efter dag. Imedens sejlede vi mod syd, og dagene blev til rutiner. Op kvart i fire. Vagt til otte. Purre næste vagt. Bad og måske en på øjet. Ned i maskinen igen klokken fire og så videre.

Blandt vore 200 passagerer fik vi meget hurtigt øje på en aldeles pragtfuld pige – omkring de 20 år vil jeg tro. Sorthåret og måske med et stænk sigøjnerblod? Hende talte vi meget om i vores messe.

Som sagt var der fra ØK's side nedlagt et strengt forbud mod så meget som at tænke på en kontakt til passagererne. Men damen havde sendt os, hvad vi opfattede som lange og hede øjenkast, så spørgsmålet var blot, hvordan den

sag skulle drejes, og hvem af os der skulle være den lykkelige udvalgte. Det fik vi en del tid til at gå med at diskutere. For megen tid skulle det vise sig.

En dag blev der banket på døren til vores messe, og ind træder det laveste af det lave i skibets hakkeorden. Opvaskerdrengen fra køkkenpersonalets messe. I øvrigt også en flot fyr.

Til vores dybtføjte forargelse og vrede oplyste han, at han havde en aftale med “vores pige”, men at han manglede et sted, hvor de kunne realisere aftalen. Om han måtte låne en af vore kahytter, medens vi var på vagt. Det var jo oprørende, helt uacceptabelt, dybt umoralsk og i modstrid med alle rederiets regler. Aldrig i livet. Ud!

Men efterhånden fik vi sundet os lidt og erkendte, at han lige så stille havde opnået, hvad vi havde spildt tiden med at snakke om. Og at vore chancer nu antagelig var lig nul. OK da, han fik brugsretten over en af vore kahytter, og på den tre-ugers lange sejlads over Middelhavet gennem Suez-kanalen og over det Indiske Ocean brugte han denne ret så tilpas diskret, at ingen mærkede det eller lod sig mærke med det. Det var tungt at acceptere, men sådan lå det land altså.

Vi lå for anker ud for Alexandria, på vej mod Suez-kanalen. Rundt om skibet svømmede der et par dusin indfødte drenge ca. 10-12 år. De råbte til os, at vi skulle smide mønter ned til dem i vandet, hvad vi så gjorde – om end i et behersket omfang. Drengene dykkede dybt ned for at fange mønterne, som de så stolt viste frem mellem fortænderne. Samtidig kom der en masse mere eller mindre lasede egypt-

tere om bord. Vi fik besked om at låse og lukke alt, hvad der kunne låses og lukkes. Rygtet gik, at en førstemester engang skulle ned og starte maskinen for at sejle videre og fandt maskinrummet totalt ryddet for motorer og andet mekanik.

Nå, men et par af vore kjortelklædte venner passede en af mine kolleger op, og tilbød ham en ring med en diamant på størrelse med et dueæg. Ringen var stjålet fra en rig egyptisk kvinde, og det var bare om at komme af med den hurtigst muligt. For to kartonner cigaretter. Kollegaen betalte som forlangt og fik sin ring. Fem minutter efter at egypterne i al hast var sejlet i land, faldt stenen ud af ringen. Men all right, cigaretter var ikke dyre om bord. Kollegaen var mig.

Vi krydsede ækvator ved juletid og holdt traditionen tro dåbsfest for de passagerer og besætningsmedlemmer, der krydsede for første gang. Blev malet i ansigter og skulle spise sæbe osv. Underholdning på højt niveau.

I ØK arbejder man efter faste regler. Det gælder også maden. Man serverer de samme retter på hver ugedag. Flæskesteg med rødkål om søndagen, gullasch om mandagen, fisk om tirsdagen og så videre. Uanset hvor på kloden det pågældende skib befinder sig. Flæskesteg med rødkål medens man krydser ækvator. Det er ret barskt.

I Sydney – hvor der var sommer og solskin – satte vi passagererne af og fik losset vor last af træ umiddelbart inden, der udbrød en strejke bland havnearbejderne. Vi lå stille en uge og så den følgende uge, og strejken varede bare ved. I hele to måneder lå vi ved kaj. I havn



Scener fra den, på mange skibe praktiserede, traditionelle dåbsfest der afholdtes for passagerer og besætningsmedlemmer, der krydsede ækvator for første gang.

(Foto: C. F. Mathiesen, privateje)



Scenes from the traditional ceremony of Crossing the Line, which was practised on many ships for passengers and crew who crossed the Equator for the first time.

(Photo: C. F. Mathiesen, privately owned)

“trækker man stempler”, det vil sige, at man trækker stemplerne ud af cylindrene og forsynner dem med nye stempelringe, så de arbejder tæt på cylindervægen.

At “trække stempler” er en ret så omfattende operation. Vi “trak” stemplerne på alle 5 cylindre, og det var lige før maskinchefen forlangte, at vi skulle “trække” dem en gang til. Sådan bare for at holde os beskæftigede.

Men vi maskinassistenter fik efterhånden, som tiden gik, en del fritid for os selv. Hvad gør man så? Man går i byen og drikker øl. En havnearbejder havde nævnt, at Ziegfield var stedet for søfolk, så vi gik op i byen for at finde Ziegfield. Vi spurgte en venlig herre om vej, men han rystede på hovedet og sagde, at Ziegfield absolut ikke var stedet, han ville anbefale til nogen. Det lød jo lovende, og vi fandt hurtigt frem.

Ziegfield viste sig at være en meget stor og meget tom bar af en slags. Når jeg siger stor så mener jeg et lokale på omkring 1500 kvadratmeter med 3-4 separate barer og selvfølgelig et tilsvarende antal stole, borde og letpåkledte damer. Sidstnævnte var venlige uden at være påtrængende. Det lyste nok ud af os, at vi hverken havde viljen til eller muligheden for at slå om os med penge. Vi lagde i de følgende uger vejen omkring Ziegfield, inden vi gik til køjs, og det var såmænd meget hyggeligt. Måske lidt kedeligt i længden.

En aften blev stilheden brudt ved, at besætningerne fra to eller tre hvalfangere kom ind og tog Ziegfield i besiddelse. Det var mestendels nordmænd og sydeuropæere – så vidt jeg husker en 40-50 stykker. De havde været på søen i mange måneder og skulle nu fejre gen-

synet med civilisationen. Damerne lavede gevældigt op – og med god grund. Hvalfangerne havde sparet op til festen, og festen blev der. I en god – om end noget håndfast – atmosfære. Det dryppede såmænd også på os fattige danskere, og det var i hvert fald en afveksling fra de uger, vi allerede havde tilbragt på stedet.

En aften, hvor vi sad stille og nød vores øl, blev dørene nærmest sparket op, og ind kom en snes amerikanske marine MP'ere¹⁵ med hvide hjelme og lange træknipser. MP'erne stillede sig – uden i øvrigt at sige et ord – op med ryggen til en søjle eller en væg. Der gik kun et par minutter, så blev dørene igen slået op, og hvad der måtte være størstedelen af besætningen på den amerikanske stillehavsflåde strømmede ind under opstemt råb og larm. Baggrunden var, at en amerikansk flådedeling inklusivt et par hangarskibe aflagde Sydney et såkaldt venskabsbesøg. Der gik måske yderligere fem minutter, så var det første slagsmål brudt ud i et hjørne af lokalet. Slagsmålet – eller måske mere præcist slagsmålene bredte sig lynhurtigt over hele Ziegfields gulv. Alle slog tilsyneladende på alle. MP'erne slog med deres knipser på alle, der kom i nærheden af dem – og de slog hårdt. Bordben og stoleben blev brækket af og blev brugt som knipser. Flasker blev brugt som kasteskyts. Barerne blev ryddet for flasker, og de fleste af lysene i lokalet blev knust. Det var det helt store ragnarok af skrig fra de venlige damer, eder og forbandelser og larmen fra slagsmålene. Vi fredelige danskere blev af en behjertet bartender gelejdet ud bag en bar, gennem en dør til det fri, hvor vi forsvandt i natten, hjem til vores SELANDIA.

Næste morgen gik vi op til Ziegfield for at se, hvad der var tilbage af vores stamcafe. Der var kun ruiner. Alt var smadret. Ikke en stol ikke et bord, ikke en bar, ingen venlige damer, intet. Det blev slået stort op i de lokale aviser, og der blev rejst kritik af den måde, de amerikanske flådemyndigheder håndterede disciplinen på. Der blev også såvel fra de lokale myndigheder som fra Ziegfields side rejst erstatningskrav over for den amerikanske flåde. Det var første gang – og forhåbentlig sidste – jeg overværede et slagsmål af de dimensioner. Set i en westernfilm ville jeg kalde det meget overdrevent. Hvordan det endte, ved jeg ikke, for da strejken havde varet i et par måneder og ikke viste tegn på at ende, fandt ØK på at sende SELANDIA på en passagertur rundt om New Zealand.

På vej syd om New Zealand stoppede vi op ved en bro, der stak lidt formålsløst ud i vandet. Det var under min 4-8 vagt, så "fjerde" og jeg gik ud på broen for at strække benene. Oppe fra nogle bjerge så vi en bil komme kørende i en sky af støv. Den kørte ud på broen, og ud steg en yngre og en ældre herre. De præsenterede sig som danske udvandrere. Den ældre, som var tømrer, havde opbygget en tømrerhandel i den nærliggende by. Den yngre var hans søn, som nu kørte forretningen videre. De havde hørt om SELANDIA i radioen. Jamen det var da gevældigt hyggeligt.

Vi var ærlig talt temmelig ligeglade. Hvor vi så kom fra i Danmark? Joh, min mor kom for eksempel fra Als. Nej virkelig – det gør jeg også. Hvorfra på Als? Min mor er født på Majbølgaard. Det er jeg også, svarede den æl-

dre herre – hvad hed din mor? Hun hed såmænd Sophie. Jamen er du da Sophie's søn? Joh da, det er jeg. Jamen din mor og jeg har leget sammen som børn. Jeg er fodermesterens søn. Jeg blev inviteret til middag og en hyggelig aften hos familien. Fik besked om at hilse min mor – hvad jeg nok tror, jeg gjorde. Man er ret så tankeløs i den alder. Ellers gjorde jeg intet. Syntes det var helt naturligt tilfældigvis at træffe min moders legekammerat på den anden side af kloden.

Vi var det første danske skib, der ankom til New Zealand efter krigen, og vi blev fejret alle de steder, hvor vi lagde til. Pragtfuldt. Men det er en helt anden historie. Tilbage i Sydney var strejken omsider afblæst, og vi fik lastet og taget vore passagerer om bord. Afgangen var virkelig flot med hele to orkestre på kajen, tykt med vinkende og syngende mennesker og en regn af konfetti og serpenter.

Fortøjningerne blev kastet, og SELANDIA gled lige så stille bort fra kajen. Og så fik vi øje på dem. Vores skønhed og opvaske drengen. De stod med armene om hinanden og smilede lykkeligt. Men der var også andre, der så dem. Blandt andet førstestyrmand, som stod på dækket ved siden af os. Han blev mørkerød i hovedet af vrede. En ting er at blive agterudsejlet på grund af en druktur. Det er noget helt andet at stå af med vilje og endda stå og se smilende på, at ens skib lægger fra kaj. Det er ulovligt og straffes strengt. Men man vender jo ikke bare om for at hente fyren om bord igen. Så vi styrede ud i det Indiske Ocean og lod Australien bag os. Troede vi da.

Vi havde meget roligt vejr, og vi genoptog hurtigt vores daglige rutiner. På fjerdedagen var jeg gået til køjs efter min aftenvagt og var ved at falde i søvn, da der pludselig lød et brag nede fra maskinen. Efterfulgt af absolut stilhed. Maskinen var standset.

Det er en meget ubehagelig fornemmelse, når ens maskine standser ude i rum sø. Man mister evnen til at styre, og så er man prisgivet vejr og vind. Det sidste var der som sagt ikke meget af, så vi lå bare bum stille.

Det er en fast regel, at man ikke stormer ned i maskinrummet uden at være tilkaldt. Det blev frivagterne imidlertid meget snart. Der var sket det, at plejlstangen, forbindelsen mellem stempel og krumtap, var knækket og stak ud af motorens sidedæksel som et åbent benbrud. Vi blev sat til at koble den beskadigede cylinder fra resten af motoren. Fjerne den knækkede plejlstang, isolere smørelieforsyningen og kølevandssystemet osv. Det tog os hele natten, og vi var ret udasede, da vi om morgenen lagde os ud i solskin på en af lastlugerne og røg en cigaret. Passagererne samlede sig på promenadedækket og klappede af os. Beskedne som vi var, tog ingen notits af hyldesten. Sådan da.

Imedens havde førstemester fået motoren i gang på de resterende fire cylindre. SELANDIA gav sig, så jeg var bange for, at skibet ville knække midt over. Motoren blev sat ned i omdrejninger, og vi kunne sejle videre med en 10-12 knob.

Spørgsmålet var bare, hvor vi skulle sejle hen? Videre mod Suez og Danmark eller tilbage til Australien? Der må have været en livlig

telegraftrafik mellem skibet og hovedkontoret i København. Som vi selvfølgelig ikke fik noget at vide om. Men resultatet var altså, at vi vendte om og sejlede mod Sydney.

Vi ankom en regnfuld morgen. Der var ingen orkestre, ingen serpentiner og bogstavelig ingen mennesker. Men midt på kajen stod vor ven flankeret af to betjente. Og det var så det. Han blev afleveret til førstestyrmand, som på stedet slog ham i gulvet for derefter at sende ham ned til sin opvaskebalje nederst nede i skibet. Vi så ham fra tid til anden på den lange rejse hjem. Gav ham et klap på skulderen, når vi stødte på ham. Om han siden tog tilbage til sin sorte skønhed, ved jeg ikke. En lidt sørgelig historie fra det virkelige liv, som man siger¹⁶.

Afslutning – lystsejlad, skibsbygningsingeniør og direktør for Oil Consult

C. F. Mathiesen afmønstrede den 25. maj 1947 i København, men interessen for at sejle og bygge skibe var stadigvæk tilstede. Efter at uddannelsen til skibsbygningsingeniør på Danmarks Tekniske Højskole var færdiggjort, arbejdede C. F. Mathiesen på B&W's værft på Refshaleøen i seks måneder og to måneder på B&W's støberi på Teglnholmen. I 1951 fik han job på Helsingør Skibsværft, hvor han fik et tegnebord på skibsbyggertegnesteuen. Efter nogen tid ændrede udlængslen hans bane og han søgte et job i eksportfirmaet Noma, der fremstillede og eksporterede tørreanlæg. Han fik jobbet, og i næsten et år arbejdede han rundt omkring i Italien.

Da Italienseventyret var slut, skulle værnepligten aftjenes. Efter godt ét år i uniform blev det muligt for C. F. Mathiesen at tage et



Udasede sømænd der nyder solen og cigaretterne.

(Foto: C. F. Mathiesen, privateje)

Exhausted sailors enjoying the sun and the cigarettes.

(Photo: C. F. Mathiesen, privately owned)

aftenjob hos det rådgivende ingeniørfirma, S&V, der primært projekterede offentlige bygninger. Et enkelt tankanlæg for ESSO ude på Prøvestenen stod S&V dog også for, og denne opgave fik C. F. Mathiesen. Større og større ordrer med projektering af olieanlæg kom i hus, for eksempel for NATO og DSB.

I sin fritid begyndte C. F. Mathiesen at sejle. Først i en Oslojolle, så i en Wayfarerjolle og en Ballad, og endelig i en Bandholm 35. Ud over sejladser med venner og familie, underviste han også unge mennesker i at sejle.

I 1975 dannede C. F. Mathiesen sit eget aktieselskab under navnet Oil Consult, hvor han var eneste aktionær og direktør for fem medarbejdere. Få år efter var Oil Consult vokset

til 350 medarbejdere. Arbejdet med naturgasen i 1980'erne gav ekstra vind i sejlene. I dag har C. F. Mathiesen trukket sig tilbage, og Oil Consult er solgt til COWI.

LITTERATUR

Harboe, C.L.L. [1839] 1979. *Dansk Marine-Ordbog*. København, Høst & Son.

Johannesen, O.S. 2007. *Kompagniets skibe: Motorskibene fra ØK under dansk flag*. Editions Maritimes.

Rasmussen, F.A., B.V. Rønne & H. Chr. Johansen. 2000. Damp og diesel. *Dansk Søfarts Historie, bind 6, 1920-1960*. Gyldendal.

Tortzen, C. 1983. *Søfolk og skibe 1939-1945*. Grafisk Forlag.

NOTER

- 1 http://www.faergetjournalen.dk/handelsskibe/eac_lines/selandia_1938.htm
- 2 En *prise* er et erobret fjendtligt skib (jf. Harboe [1839] 1979: 318). Et prisemandskab er således det mandskab, der kontrollerer det erobrede skib.
- 3 http://www.faergetjournalen.dk/handelsskibe/eac_lines/selandia_1938.htm, den 13. maj 2009.
- 4 En ret, der er sat, for at dømme i prizesager (jf. Harboe [1839] 1979: 318).
- 5 Tortzen 1983: 377.
- 6 http://www.faergetjournalen.dk/handelsskibe/eac_lines/selandia_1938.htm, den 13. maj 2009.
- 7 Tortzen 1983: 378.
- 8 Tortzen 1983: 384-385.
- 9 Tortzen 1983: 378.
- 10 http://www.faergetjournalen.dk/handelsskibe/eac_lines/selandia_1938.htm, den 13. maj 2009.
- 11 Når en besætning er fuldtallig, og der alligevel hyses mere besætning, kaldes det ekstra mandskab for overtallige. På SELANDIA (II) var besætningen fastsat til 74.
- 12 JUTLANDIA (II) var ikke søsterskib til SELANDIA (II), men de tilhørte den samme serie af skibe, kaldet ØK's hvide skibe. Museumsinspektør på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Kåre Lauring, har venligst redegjort for denne serie af skibe og det følgende er baseret herpå. De hvide skibe falder i to rækker. Den første række af skibe er bygget mellem 1927-1932. De havde hvid overbygning og gråt skrog, men senere blev også skroget malet hvidt. Den første række bestod af: M/S LALANDIA (1927), M/S MEONIA (1927), M/S ALSIA (1929), M/S BORRINGIA (1930) og M/S ERRIA (1932). Den anden række var helt hvide fra begyndelsen og bestod af tre skibe: M/S JUTLANDIA (II) (1934) som blev vidt berømt, som hospitalsskib under Korea-krigen, M/S SELANDIA (II) (1938) og M/S FALSTRIA (1945).
- 13 De angivne passagertal er nok lidt for store. Ifølge Johannesen 2007: katalognummer 136, var skibet bygget til 64 passagerer og senere (i 1946) certificeret til 99 passagerer. Besætningen udgjorde 74 mand.
- 14 Her anfører C. F. Mathiesen en note: Når man arbejder i maskinen, banker man aldrig på en dør, for det giver oliepletter. Man slår to gange på dørgrebet og tørrer grebet af med den tot tvist, man altid har stikkende ud af baglommen.
- 15 MP er en forkortelse for Military Police. I denne forbindelse en militærenhed der varetager politimæssige opgaver – blandt andet lov og orden – inden for flåden.
- 16 SELANDIA (II) foretog i alt 38 rundrejser på Bangkok-ruten for ØK og 30 rejser i sydafrikansk tjeneste under Anden Verdenskrig, før det på sin sidste rejse i 1962 sejlede til La Spezia i Italien, hvor det blev ophugget. http://www.faergetjournalen.dk/handelsskibe/eac_lines/selandia_1938.htm, den 13. maj 2009; Johannesen 2007.

Memoirs from the engine room. SELANDIA (II) 1946-1947

SUMMARY

The SELANDIA (II) was built at Nakskov shipyard in 1938 and launched the same year. It was delivered to the Danish East Asiatic Shipping Company (EAC) and on 4th November it was put into service on the Bangkok route.

When Denmark was occupied on 9th April 1940 the ship was seized and the SELANDIA (II) together with its crew participated in many allied missions sailing with troops and supplies. After the war the ship returned home to Denmark and the EAC, and the SELANDIA (II) sailed out bound for Australia. Christian Frederik Mathiesen was along on this voyage because, while doing his training as a ship's engineer at Denmark's Technical College, he chose to spend his trainee period as an extra assistant engineer on the SELANDIA (II).

The SELANDIA (II) left Copenhagen at the end of November with no passengers or cargo and sailed up the Bay of Bothnia to Luleå and Harparanda, where a load of timber was taken on in the biting cold. Afterwards the ship sailed back to Copenhagen where 200 Polish emigrants heading for Australia came on board. After a three-week voyage through the Mediterranean, the Suez Canal and across the Indian Ocean, encountering Egyptian swindlers and the traditional ceremony of Crossing the Line, the ship arrived in Sydney, where the passengers were put ashore and the cargo of timber was unloaded. For two months the SELANDIA (II) lay at the quayside because of a strike among the dockworkers. As

time went by the assistant engineers were given quite a lot of time off, and some of it was spent going out on the town drinking beer. A dockworker had told them that Ziegfield was the place for sailors, so this became their regular hangout.

One evening the quiet was broken at the normally peaceful Ziegfield when the doors were more or less kicked open and 20 or so American Marine MP's came in wearing white helmets and carrying long wooden clubs. Without uttering one word the MP's positioned themselves with their backs to a column or a wall.

A couple of minutes later the doors were again thrown open and what must have been the majority of the crew of the entire American Pacific Fleet streamed in. Within five minutes Ziegfield was turned into a battlefield. Table legs and chair legs were broken off and used as clubs. Bottles were used for throwing, the bar was emptied of bottles and most of the lights in the room were smashed.

A couple of months passed and the strike still continued, so the EAC decided to send the SELANDIA (II) on a passenger trip round New Zealand. The SELANDIA (II) was the first Danish ship to arrive in New Zealand after the war, and it was celebrated in every port of call. Finally the strike in Sydney ended and the SELANDIA (II) left Sydney with two orchestras playing on the quay, many people waving and singing and a rain of confetti and streamers.