



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

SNESEJLER

5

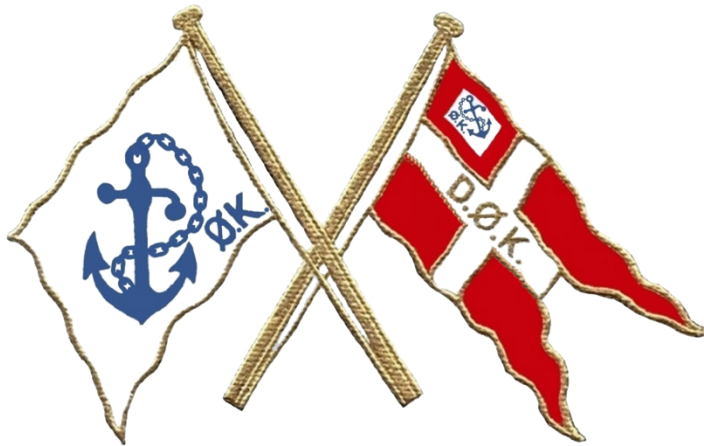
HVAD SØFOLK HUSKER



SNESEJLER 5

HVAD SØFOLK HUSKER

Indsamlet af Willy Brorson



TAK !

TAK til alle de søfolk som har lagt det i mine hænder, at bevare minderne fra en svunden tid på havet.

Samtidig et stort TILLYKKE til Jer alle, da I på den måde bliver medvirkende til historieskrivning.

Når senere generationer læser Jeres beretninger, kan de få et indblik i hvordan livet til søs var i "gamle dage"

Æren tilhører Jer og jeg håber at I vil føle stolthed derved.

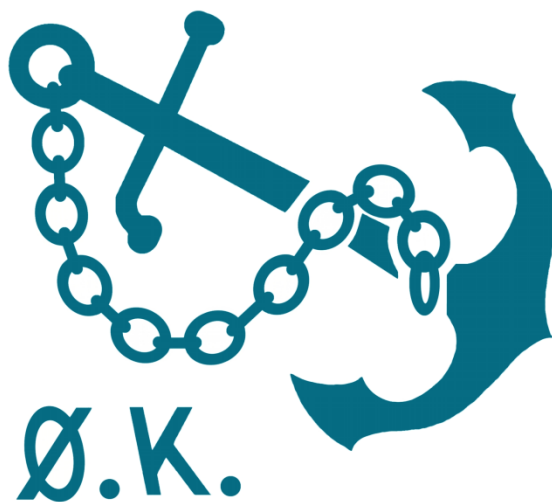
Endnu en gang TAK !
Willy Brorson.

Stor TAK til Museet for Søfarts billedarkiv i Helsingør

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sømandshistorier skrevet af søfolk til søfolk

Sprog: Sømandens egen jargon



Snesejler 5

FORORD

I mange år har jeg siddet og klapret' på mit tastatur og det har simpelthen været en fornøjelse ud over alle grænser.

Jeg stiftede "SNESEJLER" i 2003 for at indsamle oplysninger i form af historier og billeder, fra en svunden tid om bord i den danske handelsflåde.

"SNESEJLER" drives udelukket af lyst til at gøre noget for de mange søfolk, som gennem tiden har sejlet på "De Syv Verdenshave"

Jeg vil gerne takke alle de mange "gamle søfolk" som derved har bidraget med minder fra en svunden tid.

Det har givet mig "et hav" af venner i hele verden og af alle de tusindvis af mails, breve, film, og pakker med effekter, som jeg har modtaget gennem de mange år, har der ikke været *én* eneste negativ. **TAK for det !**

Da bogen SNESEJLER udkom 2010 kom der fra "gamle søfolk" hurtigt forespørgsel om næste bogudgivelse.

Det er på disse opfordringer, at bogudgivelserne nu realiseres, da jeg synes, at historien om de danske søfolk fortjener at blive husket.

Alt hvad der står skrevet er uddrag fra www.snesejler.dk derfor skal bogens tekst **IKKE** bedømmes af en sprogprofessors øjne, da reglerne for korrekt grammatik er meget tilsidesat.

Det er søfolk som skriver sømandshistorier !

På www.snesejler.dk ligger der desuden tusindvis af billeder og historier, som ikke fandt plads i bogform.



Willy Brorson.

Snesejler 5



Snesejler 5

Et broget, men festligt afsnit af mit liv som maskinmester i ØK i 50erne og ind i 60erne.

Mombasa, Sibonga, Siam, Lalandia, Songkhla.

Efter at have påført mig selv den voldsomme opgave, nemlig at læse til maskinist på Fredericia maskinist skole midt i læretiden som smede-og maskinarbejder, (under den gode Mr. Løgager fra Horsens), blev det jo automatisk en tur til marinen i mit 20'ende år, oven i købet i 17 mdr. som tvungen korporal.

Det lå slet ikke til mit temperament med al den "style" der var på "Spaggetti-bådene", så efter alle mulige krumspring og bl.a. 10 dage i brummen, lykkedes det at komme over på fregatterne "Holger Danske" og "Niels Ebbesen" med VOKSNE officerer, og det sluttede af med gode oplevelser bl.a. på Færøerne.

Derfor var det oplagt at tage ud at sejle bagefter, og turen gik til Mærsk. Men igen stødte jeg ind i noget, der ikke lå til min natur, nemlig at man ville have min underskrift på, at intet, der kom til min kendskab, måtte komme videre offentligt. Fuld tryk ud af kontoret og nu over til maskininspektionen på orientkajen til den navnkundige Hr. FABER. Godt man var advaret, ellers havde jeg aldrig stået model til hans modtagelse.

"Kom herover", var ordren fra hans skrivebord, og så gloede han op og ned af mig og fyrede så af:

"Hva' fanden er det for nogle sko at stille i?" (havde hyttesko på) "De tager jo vand ind i regnvejr". Jeg gloede tilbage og replicerede: "Jeg har vandtætte strømper på. Nåååh, nåååh, kan De ta' af sted med det samme?"

Er der i øvrigt nogen, der kan bekræfte, om den historie om Faber, der ofte blev fortalt på skibene, at der engang i hans tid som udstationeret i Bangkok, skulle have været en rusaften, hvor ham + et par andre overtog styringen af en sporvogn, og væltede med skidtet, hvorefter den gode Mr. Faber skulle have udskrevet en NY sporvogn på en af ØK's så berømte bonhæfter? (denne bon skulle stadig eksisterer i glas og ramme).

Snesejler 5

Det kunne jeg inden for få dage og det blev med farbror Jørgen som chief og så "Mombasa" på Parkistan/Indien-turen i april 59. Hold da kæft en start, for selv om det jo ikke var drømmemålet østen, (eller som mine kammerater sagde, hvad fanden vil du der ud efter), så blev det en utrolig start på nogle super spændende år hos ØK. Der var nogle assistenter, mestre og mange festlige personer ombord, bl.a. telegrafisten Palle Hegelund, men især mestrene husker jeg navnene på, nemlig fra oven og nedefter:



4. mester Poul Johansen "Kasketkarl"

Jørgen Jørgensen, Sv.Å. Poulsen, Herbert Handorf, og så 4. mester Poul Johansen, (Kasketkarl). Sidstnævnte var et studie i vanvittige påfund og optrædener, og jeg var så heldig at komme på hans vagt. Havde prøvet meget i livet inden, men dette mit første skib slog alt, hvad tilværelsen hidtil havde budt på. bl.a. kan jeg huske hans helt fantastiske "rullespring" i officersmessen hen over et fuldt opdækket bord, (med de mindst 7 slags pålæg + det varme), og lande ovre i sofaen uden noget var rørt. Men det sjoveste var, når 2. mester Poulsen så prøvede; (måske efter nogle kraftige drinks), og slog sig af helvede til og med det meste af pålægget over sig!!!! Poulsen var jo kommet nede fra hvad nogle kaldte straffeskibet "Bintang", og havde vist også været udsat for ret voldsomme oplevelser under 2. verdenskrig, så nogle af disse øvelser blev videreført i maskinrummet

Snesejler 5

under råbet: "Flyverskjul". Så skulle alle i nærheden kaste sig ned på dørken, (vi var udnævnt røgdykker 1, 2, 3 og 4), og så mavede vi os rundt indtil "angrebet" var overstået. Aldrig havde jeg grinet så meget, det var jo bindegalt, men trods alt fik vi jo skibet til at sejle.

Mombasa.



Mombasa d. 14/06-59 Bombay.

Første stop var Gdansk, hvor man første gang oplevede en utrolig fattigdom samt magten og mulighederne i noget så ekstremt som værdien af nogle stykker Lux sæbe (i GULD-indpakning). Min forlovelse hjemme var gået op i røg, og hernede i det polske kommunist paradys blev man hovedrig af ovennævnte vare. "Vekslet" blev noget af "guldet" investeret i 2 skønne damer, en oplevelse ret afvigende fra min verden i det jyske.

Turen videre ned gennem Europa gav nogle flere skægge oplevelser, bl.a. i Antwerpen, hvor vi lå ved kaj ud for et hjørneværthus. Da vi skulle sejle, var en stor del af besætningen samlet til belgisk øl derovre, og det endte med, at der dannedes en ring ud gennem en dør og ind gennem den anden

Snesejler 5

om hjørnet, hvor man løb syngende rundt, samtidig med, at skipper Zycho Zacho stod oppe på brovingen og skreg noget om, at se så for fanden at komme ombord, VI SKAL AFSEJLE!

I Genova prøvede jeg at besøge en spændende dame, som en tidligere 4. mester havde anbefalet, og det var så godt, at jeg da gerne ville have hende med ombord om morgenen. Da vi stillede ved gaten, skulle der indhentes en tilladelse fra skibet. Så ombord for at få en sådan, men jeg huskede ikke hendes efternavn, så 1. styrmand sagde: så kalder vi hende sgu for Miss Ravioli, (desværre var jeg ikke kendt udi det italienske), så hold da k--- hvor de grinede i gaten, men ombord kom hun. Så måtte jeg tage de lærepenge med!



Værtshus Antwerpen tv. Palle Gnist og motormand "Paven".

Næste stop var i Livorno, og her havde man chancen for at komme op og se "Det skæve tårn" i Pisa. Så af sted på scooter susede gnist Palle og undertegnede, og op i tårnet ad nogle meget stejle vindeltrapper gik det. Lige foran mig trippede et meget lækker skønhed opad, og jeg sku´ hilse at sige, at det ikke var en kedelig udsigt at se op i. Så et råb ned til Palle nedenunder: "det ser faneme ikke kedeligt ud det her foran". Så vender lady´en sig ned mod mig og siger: "Nå, er du tilfreds med udsigten"? Så

Snesejler 5

lærte man også, at der er danskere over alt i verden, (men hun sendte mig nu godt nok et rigtig sødt smil, da vi mødtes deroppe!).

I Middelhavet opdagede jeg noget, som også blev bekræftet senere, da jeg sejlede med sejlbåd i området, nemlig at det virkelig kan storme i det forventelige solrige og smukke hav. Tak skal du have for nogle vælteture, man har været med til på vej til og fra Suezkanalen. For øvrigt lå der jo stadig en masse af vrage i kanalen efter blokaden, da jeg første gang passerede kanalen i maj 59, og det var virkelig et kulturchok at møde de aggressive arabere og deres handelsteknik, den lignede ikke min købmands i Fredericia. Men endnu værre blev det i Aden, hvor et møde med en arabisk hånd midt i ansigtet var en uventet velkomst. Årsagen var, at jeg store klovn fotograferede hans tildækkede hustru, hvilken forbrydelse.

Mødet med Pakistan i Karachi var et studie i problemerne med delingen af Indien og Øst - og Vestpakistan. Vi var ude i en kæmpe flygtningelejr, hvor man havde levet siden delingen i 47, og det var under helt ufattelige kår, de boede. Alligevel mødte vi børn, som så glade ud, og utrolig nok så ud til at trives. Værre var det inde midt i byen, med alle de spedalske, der lå og tiggede fra deres små interimistiske brædder på hjul. Erindrer at jeg ville give en forarmet dreng en cigaret, og hokus pokus, så var man omringet af en vild skare, og væk var hele pakken!



Børn i Indien

Snesejler 5

Derefter videre til Indien med anløb i Bombay, Cochin, Madras m.m. og hold da k--- til mylder af mennesker. Spændende at se englændernes efterladte fantastiske koloni arkitektur, som allerede da var i forfald, blandet sammen med alle mulige religiøse retninger, både i byggestil og levevis.

Selvfølgelig skulle vi også ud på "damejagt", og som jeg fortalte vennerne ved hjemkomsten til spørgsmålet om prisen på en sådan ydelse = 14,77 kr. De gloede sgu noget, (men det var kursen på 10 rupee), så den var god nok, selvom det godt nok heller ikke var på 5 stjernede hoteller!



Kasketkarl og Ass. efter stævnrørsreparation

Inden vi skulle laste i Madras på vejen hjem, gik turen til Østpakistan På sejlturen derop i den Bengalske bugt røg vi ind i en voldsom storm, hvor

Snesejler 5

der blev banket pæle, og hvor skruen kom fri af vandet af og til og rousede, så hele skivet rystede.

Dette medførte, at stævnørørspakningen blev utæt og vandet styrtede ind i akselgangen.

På et tidspunkt begyndte det at knibe for vores lastpumper at følge med, og vandet nærmede sig bæreløjerne.

4. mester Kasketkarl og en af assistenter måtte helt ud i enden af gangen og forsøge at spænde pakningen tæt.

Hvilket syn, da de kom op igen i deres "uniform", nemlig små trusser og med det ene og andet møj smurt over hele kroppen;

Desværre tror jeg nok fyrbøderne af og til tømte en vist genstand derude.

Madras gav et billede af børnetiggere af en helt anden verden, idet de kom padlende ud til os på træstammer, mens vi lå for svaj og ventede på plads ved kaj. På opfordring gennem deres fagter og råb, skulle vi så kaste mønter ud, og ved gud om de ikke dykkede og fik hentet dem op igen de fleste gange. De var små kunstnere, tvunget af nød.

Lastningen var erts som blev båret op til lastrummene på hovedet i kurve og balanceret op og ned af smalle planker fra kaj til skibet. Utroligt at de kunne fylde et 10.000 tons skib på den måde. Men det gav jo mange dage i havn med mulighed til at se byen og landet modsat i dag. Mage til fattigdom skulle der vist ledes længe efter, og det, der bl.a. var rystende, var morgenvognene, der kørte rundt og samlede nattens døde op. Jeg husker en situation, hvor vi på vej hjem om natten måtte skræve over flere lig på fortovet.

Snesejler 5



Flygtningelejr i Pakistan.

Anløbshavnen var Chittagong i det daværende Østpakistan, (nuværende Bangladesh), et vildt anderledes sted i forhold til Europa. Jeg husker der kom en masse pjaltede arbejdere ombord, og de blev sat til at banke rust på dækket, et dæk der var så varmt, at vi med sko på, næsten brændte fødderne gennem sålerne. Der arbejdede de så dagen lang på bare fødder, ganske ufatteligt.

Gnisten og undertegnede var på sonderings tur ud til et "underholdnings" område, og fik vist det ene og andet under vesten; i hvert fald blev Palle ret syg på hjemvejen, og ret uheldigt bukkede han sig ud over det uafskærmede hjul på den cykle trukne rickshaw, hvilket medførte, at opkastet blev slynget rundt og bl.a. tilbage op på ham selv. Det har vi grinet meget af senere hen.

En ting, jeg også hurtigt lærte var, at hvis man en dag meddelte, at man nok havde influenza eller anden dårligdom, og så mente at vagten ikke kunne passes, så var der ingen kære mor: "du fejler sgu ikke noget alvorligt"; men var man fuldesyg en dag, så blev der taget hensyn. Jo, for

Snesejler 5

det vidste man jo hvad var, og der måtte man hjælpes igennem, (nå, måske overdriver jeg nok en smule).

Efter hjemkomsten til Danevang, skulle vi på værft på B&W, og der mødte man for første gang nogle af de meget specielle mestre i "Gænget". Dem jeg husker bedst var: Skrig og Skrål, Skralde, Store- og Lille Ras, Weiz, Feilberg, og ja der var flere, men de var nok de mest farverige. Det var ikke altid, at det var den præsterede mængde arbejde, der gav pote, men derimod om man stod mål med deres ret sarkastiske form for humor, og lykkedes det, kunne det smitte af på nogle rigtig "gode" overtidsafregninger.

Jo det var sgu tider dengang. Det var aldrig gået i dag, men det gjorde det jo desværre heller ikke for Kompagniet senere, med det er en helt anden historie. Havde man dengang antydnet, at rederi afdelingen engang ville blive opkøbt af Mærsk, var man givet blevet fyret, (men det var også helt utopisk på det tidspunkt).

Nå, det var et sidespring, så tilbage til B&W skibsværftet. Der var en virkelig pudsigt oplevelse, idet jeg ved fyraftens tid fik besked på af Skralde, at vores værktøj skulle låses godt af vejen: for de skide B&W arbejdere stjæler som bare pokker! På vej rundt for at "redde" vores grej høre jeg nogle af de "frygtelige" B&W folk sige til hinanden: det er sgu med at få låst for vores værktøj, for de ØK slyngler hugger af helvedet til. Skægt, ikke.

Da "Mombasa" mere eller mindre gik fast på Indien, bad jeg om et nyt skib, (for at have mulighed for det eftertragtede Østen), og det lykkedes at få lov at mønstre "Sibonga". Men ak, så skulle vi pludselig overtage en tur til Australien.

Så i 19. nov. drog vi af mod noget, jeg troede var en tur, der blot skulle overstås, og så blev det alle tiders oplevelse. Det sydlige kontinent er så stor en kontrast til vores verdensdel, så de mange gange jeg efterhånden senere har været der, har altid været så berigende, at man ikke kan få nok.

Snesejler 5



Sibonga på B&W-værftet.

S- bådene var nok de bedste skibe ØK fik bygget, i hvert fald på den tid; vi boede midtskibs og indretningen af maskinrummet var virkelig overskueligt og gennemtænkt. Dermed være ikke sagt, at fejl ikke kunne ske. Det lykkedes da for mig at få byttet rundt på 2 forbrugstanke til hjælpemotorene, så "lortet" gik i stå, og dermed mørkelægning, og et

Snesejler 5

øgenavn, som stadig er brugt af nogle af vennerne fra dengang, nemlig "Black Hand".



Verner får sin dom ved revisor.



Næsten færdig.

På turen over Indiske Ocean skulle alle vi stakkels hedninge, som ikke var godkendt af Kong Neptun, igennem den traditionelle klargørings kur, så vi

Snesejler 5

kunne blive en af Hans Højheds sønner. For mit vedkommende endte det op i en voldsom straf efter at dommerne, grundet div. anklageskrifter, havde dømt mig til at kysse "Dronningens" storetå. Desværre var det vores største matros, som havde skiftet køn den dag, og da jeg i forvejen ikke brød mig om "hende", så tog jeg den "kære storetå" i munden og bed voldsomt til. DET skulle man nok ikke have gjort, hold da k--- hvor de hævnedede sig med sennep, chilli, blæk og alt mulig ildelugtende uhyrlighed samt tærsk med tovværk. Nå, skidt, det var en festlig dag, og heldigvis havde kokken skaffet nogle bakker æg, som virkelig blev placeret nogle effektive steder i hovedet på de værste af mishandlerne. Det skal tilføjes, at skipper havde krævet, at de passagerer, vi havde ombord, deriblandt nogle smukke kvinder, blev døbt først, jo, inden der var røget for mange pils indenbords.

Til afslutning kan lige nævnes, at vi var 2 med skæg, og det havde den "kongelige barber" truet med klippe af. Jeg var ligeglad, men 4. mester tiggede og bad om han ville forbarme sig. Det gjorde han så og tog i stedet det halve af hans hår. (Han blev så ophidset, at han nåede at brække en lillefinger på "barberen"). Jo, det var en herlig dag!

Anløbet i den måske mest afsondrede storby i verden, nemlig Freemantle-Perth, var en helt styrtende oplevelse efter den lange tid på havet. Når man påtænker afstandene til næste storbyer som Darwin i nord og Adelaide i syd er hhv. 4440 km og 2800 km, samt 2000 km til Alice Springs i midten, så bliver én jo helt forpustet.

Videre gik det til Melbourne, hvor vi virkelig opdagede det noget bornerte indvandre-engelske søndagsskole-miljø. Det var netop søndag og alt var lukket på nær kirkerne, så det var enten i botanisk have eller i sømandsklubben. Men det varede jo ikke så længe, inden vi opdagede, at bagved den hellige maske var damerne såmænd helt normal. En opringning til en af byens hospitaler eller til frøknerne på en privatskole gav fint resultat, når man pointerede, at de højtærede kvinder var inviteret til lunch i OFFICERS -messen på det gode danske skib Sibonga. Utrolig til udvikling der fandt sted undervejs fra de store hvide bredskyggede hatte + lange broderede handsker til senere ganske festlige partnere. Jo, snaps er god ting. Glemmer aldrig senere på dagen, hvor jeg blev tilkaldt til en

Snesejler 5

mindre erfaren kollega på hans enemærker: "om jeg lige kunne hjælpe med at løsne hægterne på hendes korset"; selvfølgelig, man svigter da ikke en ven; (og så havde nogen sagt, Australien var kedelig).



Palle Gnist og 2. og 3. styrmand udfører øl-kunst.

Så gik det op til den fantastiske by Sydney med den nok mest utrolige opera bygning i verden. Den skulle den gode hr. Utzon have haft lov til at bygge ved indsejlingen til Københavns havn, så var vores hovedstad blevet beriget med et strålende eksempel på dansk arkitekt kunst.

Vi var også nogle stykker, der absolut måtte forcere Sydney-broen, men ovenpå stålkonstruktionen. Et fantastisk skue ned over Australiens smukkeste by.

En tur i "Old Sydney" gav et realistisk indblik i de første stakkels straffefangers ankomst i halsjern og lænker. Vi så bl.a. optrin med afstraffelse ved pisk, samt fanger i gabestokken, (afprøvede den selv). Fik for øvrigt her forklaringen på, hvorfor man ser ældre gubber dreje hovedet fra side til side, når de svarer JA til et spørgsmål, (i stedet for som os, der nikker). Det er vane fra tiden, hvor straffefangerne havde halsjern på: da kunne de ikke nikke. Ha, ha!

Snesejler 5

Var også i Newcastle, Brisbane, Cairns og Hobart på Tasmanien, og især den sydlige ø var super spændende at kører rundt på i en lejet Holden.

Husker senere på hjemvejen, hvor vi skulle laste malm erts i Port Pirie, og hvor lastningen tog længere end beregnet, der opstod virkelig nogle vanskelige situationer, idet veninderne fra byens hospital en dag uanmeldt kom på besøg samtidig med at nogle af vores yderst spændende skolelærerinder var inviteret. Det var godt, at skipper fik lastet det sidste erts hurtigt ombord, idet der nærmede sig borgerkrigs lignende tilstande ombord.

Nu vi er ved denne utrolige havneby, så er det nok den mest "westernagtige", man kan finde i Australia. Med jernbane midt i hovedgaden og pub'erne ligger på stribe der henad med adskilte mands- og kvinde afdelinger.

Hjemme igen kom min far rejsende op fra Fredericia for at besøge sin berejste søn, og sikke et besøg. Han havde jo aldrig været på sådan et stort skib før, så alt virkede overvældende og imponerende på the old man. Jeg var ikke helt klar til tage med op i "storbyen", så tilbød ham lidt at drikke i ventetiden.

Som indskudt bemærkning skal nævnes, at faderen min, aldrig havde smagt gin før, så tilbudet om en gin/tonic blev accepteret uden erfaring på området. Da jeg kom op et øjeblik senere fra maskinen, og lige skulle en tur i badet, udtrykte hans ansigt ikke just velbehag. "Puha, det er noget stærkt noget". Ok, så får du fyldt mere fortyndende tonic i.

Efter badet var hans humør meget bedre, ja efterhånden blev det helt overvældende, og da vi skulle i land, var han helt vild for at få nogle kartoner cigaretter med. Jeg forklarede, at vi skulle lige forbi toldbygningen med alle de lurede toldere, men som han sagde: "en i hver af forlommerne og lige sådan i baglommerne". Det går sgu aldrig, prøvede jeg. Ork jo, bare man går AFSLAPPET. Hold da k---, det lykkedes, og sikke en aften vi havde, aldrig havde jeg set den gamle underholde hele spisestedet sådan.

Snesejler 5

Fik ham senere med toget mod hjembyen, og så ombord for at få lidt søvn. Var lidt tørstig efter den gode aften og snuppede lige resten af tonic én. -----
-- Føj for den lede, det var ren Gin. Så pludselig forstod jeg årsagen til aftenens store succes lig med den helt igennem sprudlende hr. fader. I virkeligheden havde han fået et HELT ølglas fuld af ren Gin.

Forklaringen er følgende: vi havde jo været i Australien, og dernede er der et værre bøvl med de kære toldere, så næsten alt havde været under segl. Så for at have lidt oppe på kammeret, havde vi kommet en del gin over på tomme tonic flasker, og sat kapslen på igen. Det var sådan en "synder" fra dengang, der havde forputtet sig blandt de alm. fredelige tonicvand. Men sikke en festlig aften, det gav.

"Sibonga"s næste rejse var så endelig til ønskemålet, men ak og ve, uden om Bangkok. Dog havde vi alligevel mange spændende anløb, først i Rangoon; som fuldstændig overvældede en´ med den guld- og diamantbelagte Shwe Dagon Pagode. Så voldsom en kontrast mellem rigdom og afmægtig fattigdom er nok vanskelig at forestille sig overgået andre steder, (og det har næsten været en statisk tilstand siden da under militærstyret).

Så fulgte ellers Penang, Port Swettenham, (Kuala Lumpur), Singapore, Phnon Peng i Cambodia, Saigon, Hongkong, Manila og Yokohama og Nagoya. Her kunne fortælles mange pudsige oplevelser fra alle disse spændende steder, men nøjes med nogle enkelte episoder.

Første gangs oplevelsen af Singapore var en voldsom omgang, idet man på turen op af Bugis Street med et kig ind i de elendige lokaler, kunne se de magre kroppe af opiums rygende kinesere ligge i faldefærdige etagesenge. Alligevel var der en rigtig østen-romantisk atmosfære over alle de åbne små spisesteder, der var i gaden, (som desværre helt er ødelagt i dagens moderne renoverede storby). Sømandskirken lå ikke langt fra det berømte Raffles hotel, så begge dele blev besøgt.

Snesejler 5



Så kan han lære det.

I Saigon var modtagelsen af os unge 1. gangs oplevere helt kongelig, idet vi ved første landgang blev modtaget af nogle små henrivende og ustyrlig smukke kvinder/piger, som stod og viftede med små dannebrogsglag foran deres uskyldig udseende bar lokaler. Med en vild charme fyldt dansk-accent: "du majet dajlig dansk mand, kom ind, kom ind", ja så var man solgt. Havde jo ikke endnu været i Bangkok, så alt var indbydende. (Fik

Snesejler 5

senere stjålet mit armbåndsurs af nogle knægte, som kunne løbe ret meget hurtigere end jeg).

I Hongkong skulle så "Søndagsskolen" komme ombord. Dem havde de erfarne matroser talt en del om. Så vi yngres spænding var stor, da der lagde en båd til ved gangvejen, og op væltede det med yndige kineserinder; der var sgu ikke noget særlig helligt over dem, hold k---- hvor de erfarne morede sig over os!

Ved anløbet i Manila på Phillippinerne fik vi besøg af sømandspræsten, og vi blev belært om at holde os fra visse bar områder og især den lokale rom. Jeg ved ikke, om det var den ungdommelige letsind eller dum bedreviden, men i hvert fald var det så lige, hvad der skulle prøves. Kors, hvor blev jeg syg ud på natten, så da man kørte mod havnen i en af de der jeep-taxaer, hang jeg ud af den åbne side og brækkede mig hele vejen til skibet. (Nåede dog i løbet af aftenen at være sammen med en døvstum dame, en virkelig anderledes og smuk oplevelse).

I Japan mødte vi for alvor en fuldstændig anden kultur. Gruppementaliteten var så udpræget en del af befolkningens måde at leve på, at det virker overvældende for os danskere, som er vant til muligheden for individuelle beslutninger. Så det bl.a. i havnearbejdernes måde at fungerer på, men har også senere i livet observeret på i samarbejdet med japanere på platforme m.m. Men det forhindre jo ikke, at vi beundrede de enorme fremskridt landet havde taget efter anden verdenskrig. Her var også tog til tiden og hastigheder vi ikke havde set i Europa, og så muligheden for at få indkøbt div. utrolig smukke 12 personers spise- og kaffestel. Har alt endnu til beundring fra venner og bekendte.

Men også her må nævnes japanske mænds forhold til kvindeskønnet, som indebærer, at det mere eller mindre er tilladt at hygge sig i byen med en geisha ved siden af ægteskabet, (som ikke må forveksles med en europæisk prostitueret).

Det gav så os sejlene nogle oplevelser af en helt anden verden. For mit vedkommende mødet med en pragtfuld kvinde, som bl.a. med sin gennemførte kulturelle indsigt og opførsel, fik samværet op i et himmelhøjt

Snesejler 5

plan i forhold til resten af østen. De bade og massage seancer man oplevede afsluttende med det mere personlige islæt, var fantastisk; (og så kom hun rejsende til næste anløbshavn). Det er ikke så underligt, at mange søfolk, der sejlede fast på Japan, blev gift derude.

Men tilbage til hverdagen ombord. Der var mange skægge og anderledes situationer, bl.a. havde undertegnede noget vrøvl med at få en "polyt", (en studerende fra polyteknisk læreanstalt, som optjente værkstedstid udført som maskinass.), til at møde til afløsningen ved 24 - 04 vagten. Så en aften tænkte jeg, at nu skulle det være slut. Tildannede så en fidibus af et stykke ståltråd og noget tvist + dyppet i lidt petroleum, og afprøvede den, (jo den brændte fint, slukkede igen), og så op til kammeret. Bandt et stort halstørklæde for ansigtet, tændte på ny fidibussen, buldrede ind til forhænget ved køjen, rev det fra og brølede: "SÅ ER TIDEN INDE". Hold da k---, hvor han skreg og hylede, men han kom ALDRIG for sent mere.

En anden episode var i Aden, hvor vi lå og bunkrede olie. Skulle samtidig have ordnet noget ved pakningerne omkring skylleluftindgangene, og en af de lidt kraftigere assistenter var sendt derind for at spænde div. møtrikker. Problemet var, at han desværre havde fået en del at drikke inden, og så faldt han i søvn i en vanvittig stilling inde omkring pakningen. Vi kunne ikke få ham vækket, og kunne heller ikke få ham trukket ud, pga. armene satte sig i klemme. Chieften var rasende, fordi vi skulle sejle, men kunne ikke melde klar til broen. Efter et par timer, en masse koldt vand, slag og stik, fik vi ham endelig ud. Hold da op hvor han så ud, så der gik noget tid, inden han igen vovede at kigge i retning af en Carlsberg.

Jeg husker også en anden måske knap så morsom situation, i hvert fald for ham det gik ud over. Vi var inviteret op til høkeren, (som i øvrigt ikke var særlig populær ombord grundet en vis spareiver, blandede margarine i smøret, solgte af ølbeholdningen i land, så der blev rationering inden hjemkomst osv.). Han havde fået en ny fin båndoptager, som skulle indvies behørigt, så der var disket op med lidt ØK-drinks, (Gin/Vermouth), og efter en del indtagning af væsken, hvilket på et tidspunkt krævede et tiltrængt toilet besøg for værten, kom han lettet og storsmilende tilbage, og sagde, at nu skulle vi lige høre, hvor godt vi havde hygget os. "Slyngelen" havde haft båndoptageren kørende hele tiden, og desværre for ham, havde

Snesejler 5

vi omtalt ham mindre pænt under hans fravær. Smilet forandrede sig fra smukt til stormvejr under afspilningen, og festen sluttede brat!

Det var også i de tider, hvor det var blevet moderne at få kvindelige telegrafister ud, så min gode ven Palle Hegelund var fortrængt til andet skib. Det var en svær tid, fordi man var vant til at kunne tale om alt muligt i officersmessen, mere eller mindre højtravende, og i hvert fald uden at det kom videre op til skipperen. Det var også meget pudsigt, at selvom det var aftalt, at INGEN nu skulle begynde at gøre sig til for damen, ja så er vi mænd desværre ikke gode til at holde den slags løfter. Det kunne så medføre jalousi og nogle mindre gennemtænkte straffe foranstaltninger.

Episoden, som jeg nu omtaler, er jeg ikke stolt af i dag, men tiderne var jo anderledes dengang. Vi mødtes jo hverdag til fem-drinks med de førnævnte ØK kreationer. Det gik på skift, så dagen før vi skulle ind til Lady-gnisten, var der "uheldigt" smuttet en fiskefillet ned bag hendes klædeskab. Der skal ikke megen fantasi til at forstille sig udviklingen af div. lugte under tropernes sol, (det skal bemærkes, at der ikke var aircondition på denne båd eller på nogle af de andre skibe, jeg sejlede med). I løbet af dagen så vi gnisten udfører alt mulig rengøring af sit lukaf, men uden held, så ved vores ankomst kl. 17.00, måtte vi meddele, at her kunne vi ikke sidde, for det var dog en skrækkelig lugt, hun udsprede. Stakkels Quinde, og det endte da også med, at vi måtte "hjælpe" hende af med "årsagen", men måtte den dag indtage drinken anden steds.

Nå, det skal tilføjes, at det jo blev helt normalt hen ad vejen med dette kvindelige islæt, og i virkeligheden var det nok meget godt med en lidt mere afdæmpet samtaleform i messen.

Husker også en situation, som ikke kunne forekomme i dag med alt den GPS og lignende tiltag, idet vi lå i Hongkong, og havde under opholdet for svaj i strædet mellem Victoria øen og Kowlon fået filtret de 2 ankerkæder ind i hinanden, og der var et stort tidsforbrug med udredningen af de drilske kæder. Dette måtte hovedkontoret endelig ikke få at vide, så skipper meddelte hjemover, at vi var undervejs til næste destination. (I dag er man under observation hele tiden og rederen ved på meter hvor hans skibe er, uha).

Snesejler 5

På vejen hjem var vi inde i Colombo på Ceylon. I sig selv en ikke særlig spændende by, men da lastetiden trak ud, fik vi en utrolig tur rundt på øen med lejet taxa. Hold da op for en bindegal chauffør. Først kørte vi til bl.a. Kandy og Nuwara Elaya, og han forbavsede os ved ikke at bruge hornet uafbrudt, (som de normalt gør blandt andet i deres vanvidskørsel i bjergene). Det viste sig da også, at forbindelsen til hornet var i stykker, så på et tidspunkt stoppede han, var ude at rive i forskellige kabler, og pludselig fungerede det, dvs. nu tudede det hele tiden, men det var han fuldstændig kold over for. Vi kørte gennem landsbyer og menneskeflokkede med total hornudblæsning, men ingen tog sig tilsyneladende af larmen, de er så vant til ukontrollabel støj. Hans bjergkørsel var en fuldstændig ubeskrivelig oplevelse med vilde overhalinger og fuld tryk på rundt i uoverskuelige sving, men på den anden side, "hornet var jo for fuld udblæsning", og så flytter de andre sig nok, og ja vi kom levende fra det!

Efter et par spændende dage med blandt andet overnatning i Gaille i syd, gik det op til Mt Lavina området syd for Colombo. Det er her i baglandet "Broen over floden Kwai" er optaget. Vi badede ved hotellet, hvor undertegnede fik en nær-døds oplevelse, idet man kunne leje surfbrædder til brug i den smalle bugt ud fra hotellet. Problemet var, at jeg blev rullet ned i en kæmpe bølge, blev ramt af sand og småsten, og røg så ellers et stykke ud i bugten. Grundet strøm m.m. blev jeg så tvunget til at svømme ind over en kyststrækning med brænding og masser af koraller, kors hvor så man ud på bryst, arme og ben, efter det lykkedes at komme ind på land minus surfbrættet.

Nu vi er ved Ceylon, kommer jeg i tanke om en forglemmelse fra Mombasa tiden, idet vi var en tur i Trincomalee i nordenden af øen, (oppe ved tamilerne). Herfra var Palle og jeg også på en "Taxatur" ind på bjergdelen med de smukke theplantager. Vi havde aftalt en pris og troede alt var under kontrol. Ved tilbagekomsten til bugten, hvor skibet lå ude og lastede fra barges, ville vores taxa-ven pludselig have det dobbelte i betaling; ikke tale om, vi ville ikke give os. Hold da op hvor det så udviklede sig. Han forsøgte at køre os ned med vognen, og vi måtte styrte ned mellem nogle palmetræer og bruge dem som skjold. Under store trusler om at vende tilbage, kørte han mod byen. Vi turde ikke gå ned til havnen, hvor

Snesejler 5

bådeservicen ud til skibet lå, så efter en tids søgen, fandt vi en forkommen bette fisker, der i sin elendige båd roede os ud til frelsen ombord.

Det var med erindring om en norsk båd, der kort forinden havde haft en del af besætningen i land her, og som var blevet gennembanket med trækævlere, at vi virkelig ikke havde været stolte over situationen!

Efter div. udlosninger op gennem Europa var vi så tilbage i Frihavnen. Her havde jeg så inviteret mine søde kusine med mand ombord, (de havde været meget gode ved mig i min marinetid). Havde lovet dem nogle kartoner cigaretter + nogle flasker ildvand. Desværre havde vi fået besøg af det "Sorte gæng", som havde snuset alle mulige steder, men ikke fundet noget, så derfor kunne jeg sende min familie hjem med løftet om, at jeg kiggede ud om aftenen med varerne. Så var fanden pludselig løs, fordi tolderne var begyndt forfra, og nu skilte de ventilationskanaler, maskindele m.m. Undertegnede havde jo gemt mit i en stor varmeveksler, med store møtrikker på og griset dem til, så det så naturligt ud. Havde brugt det sted før med held. Pokkerme om de ikke begyndte at løsne de møtrikker.

Elektrikeren havde gemt noget sammen med mig, og jeg kontaktede ham og sagde at helvede var løs. Ta' det roligt makker, sagde han, de kan aldrig vide det er os, men der gik ikke så længe, så blev jeg kaldt op i salonen, og blev spurgt om jeg havde gemt noget i maskinen. Nej, overhovedet ikke! Derefter gik der et kvarter, så blev der sendt bud igen. "Er de Verner Jensen"? ja, det var jeg jo. "Har de gemt noget i maskinen"? Nej, nej det havde jeg ikke! Ud igen af salonen og på vej hen af gangen møder jeg hovmesteren, der opgivende udbryder: "Hvorfor fanden har du skrevet navn på gin flaskerne"?

Den "humoristiske forklaring" var så, at vi havde været i Australien, og dernede haft en del af disse varer under sejl, og dette havde kammerdrengen ordnet. Så for at holde styr på hvem der ejede hvad, havde han med småt nede i det ene hjørne af gin flaskerne skrevet vores navne. ØV!

Snesejler 5

Så til bidet og op til tolderne og indrømme. Først ville de slet ikke kendes ved mig, "Hvem er de", gloede de ondt på mig, men hen ad vejen tøede de lidt op, "men De kommer til at betale hvert et gram" var så domsafsigelsen. Da jeg så dristede mig til at spørge om, hvor meget noget pibetobak udgjorde, (det tilhørte elektrikerens), ville de have vedkommendes navn. Da jeg ikke kunne "huske" det, fik jeg alligevel beløbet, for som de sagde, så må De selv opkræve tilgodehavende. Måtte slippe over 700,- kr., det var mange penge i 1960, så der gik et stykke tid inden den slags skulle prøves igen!

Alt blev også konfiskeret, så det var en klam fornemmelse at komme ud til familien om aftenen tomhændet, de følte måske lidt skyldige i det, hvilket slet ikke var tilfældet!

Nu havde man så ikke haft ferie siden jeg startede i ØK 1½ år tidligere, så nu skulle det være.

Siam.

Sad så og hyggede sig med nogle kammesjucker over et par øl, og så spurgte min ven Anders, om ikke jeg kunne skaffe ham ind i Kompagniet. - --- OK, man er vel en kammerat, ringede over til Mr. Faber og forelagde den gode herre sagen. "Jo da", sagde han, "han kan tage ned til gamle Siam, som har ligget oplagt ved Nakskov 1 år, men nu skal af sted. Og så kan de tage med Jensen".

Det havde sgu ikke været meningen, men så skidt da, jeg tog med Anders ned til Nakskov skibsværft efter kun 5 dages ferie. Og sikke 4 måneder, jeg fik der ombord. Har aldrig oplevet noget lignende i resten af mit liv. Den gamle tanker skulle bringes til at sejle igen, og der var nok at tage fat på. Var nu rykket op fra juniormester til 4. mester.

Vi skulle gå i fart mellem Rotterdam og Constanta i Rumænien. Det var en røvsyg faren frem og tilbage der, men det blev aldrig kedeligt ombord. Hele tiden brød noget sammen i maskinen, eller også løb en forbrugstank over og flød ud over hele dørken. Eller også svigtede ferskvandsgeneratoren, så vi ikke fik noget badevand m.m., og sådan

Snesejler 5

kunne jeg blive ved. Men en alle tiders maskinbesætning, festlige og skøre kugler, og med nogle vilde fester.

Havde ikke røget før, men sammen med alt det andet udskejelser ombord, så fik man også startet op med den unode. Men det varede ikke længe, idet da vi lå i Constanta og lastede benzin, og vi skulle i land i en ordentlig blæser, så stødte undertegnede ind i skipper på løbebroen med en pulsende cigar i flaben. Jeg kan høre ham endnu: "Hvad helvede tænker De på mand, skal skivet sprænges i luften" At det ikke kostede min afsked var nok mere held end forstand. Alle andre var jo erfarne rygere, og slukkede automatisk "pinden" inden man gik på dækket. Har ALDRIG røget siden!



Brand i en tanker Bosphorus.

En af de mest dramatiske hændelser i tiden på M/T "Siam" var engang, hvor vi netop havde passeret ud gennem det smalle stræde ved Bosphorus, og set et stort brændende tankskib ligge der (efter en kollision med et fragt skib), og derefter i løbet af turen gennem Middelhavet var kommet til at sejle næsten parrallel med en svensk tanker. Så tager fanden ved vores styrmænd, og vi skal have overhalet den jævle blå/gule sejler.

Snesejler 5

Undertegnede havde vagten, og på et tidspunkt skulle der startes en kompressor, og der var strenge ordre om, at der skulle opstartes en ekstra hjælpemotor i sådanne tilfælde. Dette glemte min kære assistent lige, og bang, så faldt hele lortet ud, smøreoliepumperne gik i stå, så vi måtte tage farten af hovedmotoren og samtidig svigtede det ude i styremaskinen, så roret gik i borde, og vi svingende over mod svenskeren. Hold da helt op, han nåede lige at smutte foran os, men jeg ville gerne have set deres ansigter på den bro!

I øvrigt havde vi et hus med at få startet div. pumper op igen, da flere relæer var brændt af, (Jo de havde været holdt inde med en trækloids,--- vi skulle jo have det gamle lort til at sejle).

Må lige fortælle om nogle andre utrolige episoder ombord. På en af turene på vej til Sortehavet, var det blevet december, og julen blev holdt på vej over Biscayen i en brandstorm. På et tidspunkt havde alle gryderne været på dørken flere gange i pantryet, derefter opgav kokken flæskestegene, og gav sig til at drukne sorgen i kolde pils. De halvstegte stege blev så brugt i en festlig kaste-kamp, hvor det gjaldt om at ramme hinanden mens skivet væltede rundt.

Senere forsøgte afholdt lidt "højtidelighed" i salonen, men det endte med glas, der blev smidt over venstre skulder over i hjørnet, og til sidst tog høker Leo Ravn juletræet ud på dækket og dansede rundt med det indtil det røg overbord. Aldrig har jeg oplevet en juleaften mage til.

Videre gennem Middelhavet, op gennem Bosporus og ind i Sortehavet, og så var det blevet nytårsaftens eftermiddag, og efter en kraftig frokost skulle jeg ned på 4-8 vagten, og hvem sidder der hujende og svingende med lassooer? det er gud bedre det 1. og 2. mester siddende over skrævs på vippearmerne til udstødsventilerne, jamen det var helt ubeskriveligt og garanteret aldrig set før.

I havn kom vi da i Constanta, men immigration ville først komme ombord næste morgen. Så der blev festet igennem, og da tiden oprandt d. 1. jan, og vi hver især skulle komme over i midterbygningen til personlig præsentation, var undertegnede så umulig at vække, at løsningen blev, at

Snesejler 5

nogle venlige mindre medtagne kolleger bar mig over til fremvisning. Sikke en forestilling, gu' ved hvad de kære rumænske og kommunist-afrettede embedsfolk har fortalt i deres respektive hjem!

Husker også engang en af de voldsomme afslapningsture i Rotterdam, idet der jo ikke var meget skæg ved det nede i Rumænien. Så tilbage i Kattenrecht var vi altid forbi Maria-bar, hvor vi var meget populære hos moder Maria og hendes datter, (det tror fanden alle de penge vi åndsvagt brugte løs af der). Der blev købt champagne til hele værtshuset og i min kådhed skulle også husets lille forkælede foxterrier have et glas spruddelwasser. Men der var grænsen, den lille djævel bed mig voldsomt i næsen til stor moro for øvrige gæster. Senere på aftenen skulle vi til finde ud til tankbådshavnen, og der passerede vi et tiltrækkende ølsted; men de ville ikke have os ind, så det endte i lidt parlementeren i form af, at jeg blev sendt baglæns ud af døren med en stol tværs over brystet. Så kom min kammerat Anders, nu skulle han lige ordne den sag, men i mellemtiden var der sendt bud efter havnepolisen, og vi røg ind bag i salatfadet. Da vi nu alligevel havde fået "kørelejlighed", prøvede vi at "overtale" de bistre ordensmagter til at køre os ud til det kære skiv Siam. Det må være blevet for meget for deres manglende humoristiske sans, for pludselig stoppede de, en af dem sprang om til bagdøren, åbnede den, sprang tilbage i førerhuset, fuld gas og så røg vi bagud på gaden!! Det blev en lang gåtur ud til vores køjer, men sikkert tiltrængt, sikke en aften.

Sådan kunne jeg være blevet ved, men i virkeligheden var det et vildt liv uden egentlig at opleve verden, så efter ikke ret lang tid ombord søgte og søgte jeg om at komme over til stykgodsbådene igen.

Lalandia.

Så endelig i januar 61. lykkedes det at blive skiftet over på gamle "Lalandia" ved dens ankomst til R-dam, og nu som 3. mester. Jeg vil nu nok tilstå, at ren maskinmæssigt var det fra asken over i ilden. Hold da op for to gamle 4 takt motorer med de kæmpe nyindsatte kockums brændstofventiler.

Snesejler 5

Glemmer aldrig, da vi første gang med mig ved manøvrehandtagene startede op, og der lød vilde brag oppe på toppen, så beroligede 1. mester: "Nå, det er sgu bare sikkerhedsventilerne, jo flere der åbner af dem, jo flere cylindre er med", grinede han tilfreds.



AAAAH en øl efter sliddet.

Senere på turen så jeg nogle virkelig festlige optrin i samme forbindelse, idet vi havde, tror jeg en ca. 50 passagerer med, og en dag stod nogle ældre damer og kiggede interesseret ned gennem det åbne skylight til maskinen ved afsejling, og så bragede 7-8 sikkerhedsventiler løs og røg stod op fra motoren, nej hvor de løb.

Det samme med skylleluftbrande, jamen det var helt normalt, og det slukkede man da bare, ikke sandt, jo man vendte sig til det.

En ting der tog lidt længere tid, var måden man startede de store hjælpemotorer på, idet starteknasterne på kamakslen skulle stå bestemt, og

Snesejler 5

det mærkedes bedst med en finger. Det var så meget vigtigt at få bemeldte langemand væk, inden makkeren åbnede for trykluften.

En dag fik jeg ikke fingeren væk inden, så den røg med igennem hjul og knast, fjør for den lede, det kostede det meste af en flaske gin mod smerterne, og til læge i tre lande for til sidst endelig i Dannevang at få boret hul i negle ved ØK's læge, kors hvor det hjalp.

Fandt aldrig ud af, om der var en lille tak for sidst hilsen mht., at min "kære assistent" havde åbnet den startluftventil lidt hurtigt, idet jeg nogle dage forinden i forholdsvis dårligt vejr var kommet til at ramme ham i maven for fuld tryk med en stor mukkert ved reoveringen af en af de store brændstofventiler, men så var det i hvert fald hævnnet, men jeg tror det nu ikke.

Endelig nærmede vi så os det forjættede sted, nemlig Bangkok. Sejladsen op af floden gav løfter om en eventyrlig tid, idet duftene og stemningen på flodbredderne indebar ligesom østens mystik i sig.

Efter ankring ud for pier området, (der var ikke plads), strømmede det ud med små sampaner og ud over rælingen på poopen kom den berømte rebstige, kaldet kusselejderen; og så entrede de små yndigheder 6 - 8 meter lodret op, og blev hjulpet i sikkerhed af villige hænder.

Der var hjertelige gensyn, men for mit vedkommende var det jo første gang, så man måtte lige trække vejret et par gange, men så var den der også.

Hun hed Sunni, og det blev "Min Dame" de næste 3 år ved diverse ankomster, (senere med Songkhla). Uden at overdrive, så var hun virkelig en sød pige, pragtfuld at hygge sig med, og super at have med i byen eller ud på lange sightseeing ture i det skønne land. Hun fik alle ens hævdede penge, og så styrede hun alle betalinger, og selvfølgelig også pæne kjoler til sig selv m.m.

Uden at overdrive, tror jeg nok, man var en smule forelsket i tøsen, og selvfølgelig vidste man da godt, at når vi var sejlet, faldt hendes kærlighed

Snesejler 5

på en ny sømand. Men det var vedkommende vel ondt. Men sammenlignet med de lette damer i Europa, så var der en verden til forskel, og så også det forhold, at søfolk fra Skandinavien virkelig blev værdsat frem for bl.a. tyskere, franskmænd og amerikanere, sikkert fordi vi behandlede dem på en ordentlig måde!



Lejderen entres.

Af pigerne var der selvfølgelig også forskellige typer, bl.a. husker jeg whisky-dronningen, en godt brugt afblomstret lady uden en tandstump i munden. Men det kan også have sin charme; hun havde i hvert fald kunder også.

Vi havde en meget aktiv assistent ombord på et tidspunkt, og han mente at frokost pausen sagtens kunne udnyttes. Da der ikke var tid til andet end en styrmandsvask, og der skulle tages lidt hensyn til det andet køn, så fik jeg alle tiders skue, da jeg lige ville afleverer en besked på lukafet, bankede på

Snesejler 5

og trådte ind og der stod han meget aktiv med en ældre "Berlinger" med et bette hul i holdt op mellem sig og den smukke. Sjældent har jeg moret mig sådan!

Jeg kommer lige i tanke om en nydelig motormand, vi havde ombord. Han havde forliebt sig i en af desserne. Da hun ikke ligefrem var en fotomodel, spurgte jeg ham, hvad han så i quinden? Jo, sagde han, hun har sådan nogle pragtfulde åreknuder, (ja hver sin lyst).

Herefter lidt generelle betragtninger over opholdene i denne pragtfulde del af østen fra de mange gange jeg nåede at komme der de næste 3 år. Bangkok by var en fuldstændig anden by end i dag, hvor husene vel max var tre eller fire etagers højde, og hvor en stor del af trafikken foregik på floden med tilstødende kanaler. Jeg husker befolkningen som fascinerende, pæne og smukke mennesker, mændene klædt i hvidt trope tøj og kvinderne i deres smukke saronger.

Turen ud til og gennem the floating marked var af en fuldstændig anden verden, med en værdighed og afslappethed over sig, som er praktisk talt borte i dag. Templerne med munkene var virkelig et besøg værd, og så især, når vi var sammen vores søde veninder, hvor vi flere gange kørte den del af Thailand rundt i lejede biler. Alt ting blev jo også meget billigere, når vi lod dem styre økonomien.

Det skønne ved at sejle i 60'erne var, at laste tiden var meget lang, og det medførte i mit tilfælde til ophold på helt til 1 måned. Men så var man også træt, og trængte til nogle dage til søs.

Det var utroligt, hvad man bød sig selv, idet maskinen med div. stempeltræk og hjælpemaskine overhalinger skulle passes ved siden af de vigtige besøg på Moquito Bar og Golden Gate Bar samt, når det skulle være lidt pænere, Mariners Club. Man fik meget hurtigt fast dame på, og flyttede ned i "Sumpen", og her udviklede sig et fantastisk liv sig med masser "monkey whisky og dejlige kolde thaiøller fra kølekrukken. Der var pragtfuld køligt her i hytterne i forhold til i det fugtigvarme kammer ombord, Der opstod et helt familieagtigt stemning i hyttebyen, da mange

Snesejler 5

kolleger boede i forholdsvis kort afstand, så man kunne råbe godmorn´ til hinanden gennem bræddevæggene, jo det var vildt skægt!

Vil også lige nævne nogle af de andre mærkelige tildragelser, man kom ud for i denne charmerende by i løbet af de næste år. Når blandt andet frisøren blev besøgt, så fik også næse og ørene en ordentlig udskrabning, hvilket i mit tilfælde uheldigvis medførte en del blødning fra en beskadiget trommehinde.

På et tidspunkt måtte jeg også til den tyske tandlæge og få vitamin indsprøjtninger i tandkødet grundet lidt løse tænder, (havde nok brugt bon-hæftet for meget).

Et andet misbrug kan man vist godt kalde det, som blev brugt en del for at afhjælpe den efterhånden tiltagende træthed, der kom af "dobbelt arbejdet" med både at passe jobbet i det sorte maskinhul kl. 7 efter voldsomme udskejelser om natten, og ja så måtte der pep-piller til. Hold da op hvor de fik én op på mærkerne, men senere gik det op for os, hvor farlige de var og fik smidt lortet i havet.

Efter en afsluttende rundtur i nogle af de andre losse/lastehavne i Fjernøsten, stak vi næsen hjemefter, og efter et kort visit ved orientkajen, drog vi mod til Rotterdam, hvor jeg afmønstrede.

På den tur skete der det, at ene hovedmotors krumtapaksel havarerede, og skibet blev vist ikke længe efter solgt.

Så syntes jeg det var på tide med en tænkepause efter over 2 år af sted næsten uden ferie. Der var mange tanker i luften af ideer, bl.a. at få færdiggjort maskinmesteruddannelsen, men disse tiltag overskyggedes lidt af nogle billeder, der dannedes i hovedet på én.

Det kom sig af, at jeg havde læst en bog af Nevil Shute: "On the beach", og den beskrev et scenarium med en atomkrig, som foregik på nordlige halvkugle, og hvor man så i Australien gik og ventede på, at stråledøden skulle nå ned over ækvator til dem i løbet af vinterhalvåret. Bogen var skrevet for en del år siden, men foregik først i tresserne, og da det hele

Snesejler 5

snerpede til netop i disse år, var jeg næsten blevet sikker på at bogens forudsigelser gik i opfyldelse. (Tænk hvor tæt på det til sidst blev med Cuba-krisen!!!).

Så det gik ret meget op i at feste og leve livet i stedet for de store planer om at læse, og efter godt et halvt år, hvor den bankbog, der havde haft råd til bil og grund, end ikke havde til en ny cykle. Og nu skreg på ny opfyldning.

Songkhla.

Så det blev til en opringning til "min gamle ven" Faber, og af sted med M/S "Songkhla", hvor jeg så tilbragte de næste 2 år, i alt 4 ture, (3 til Østen og 1 til Australien).



For anker.

Snesejler 5

Det blev nogle fantastiske år, med Ågemand som chief, (Åge Hansen), Klein fra Andefjord som 1. mester de første 3 ture, undertegnede som 2. mester, og så forskellige personager som 3. mester, (bl.a. den gode hr. Skriver).

Skal lige nævne, at vi pludselig steg i grader fra den ene dag til næste, grundet den kære hjemme- siddende bestyrelse i maskinmesterforeningen havde bestemt, at det var bedre at følge efter styrmændene i kravet op at rykke op i grader, i stedet for lønforhøjelse; kors hvor var der utilfredshed med det tiltag blandt os på langfart!

Da jeg i det tidligere har fortalt en del om diverse anløbs steder, bliver det mere lidt om livet ombord i dette afsnit. Henry Klein og undertegnede kom virkelig godt ud af det sammen. Han var jo færing og af den type, at religion er godt, men en lille én er bedre. (På sidste rejse fik vi en færing, der var af den modsatte skuffe),

Vi gik af og til i land sammen, den gode Henry og undertegnede, og en af de festligste gange jeg husker, var en tur op i den roterende restaurant i tv tårnet i R-dam. Den kære mand var kommet af sted lidt hurtigt fra skibet, og ikke fået skiftet sine møgbeskidte maskin-sko ud med de pæne.

Gulvplanet i restauranten var bygget op sådan terrasseagtigt, og vi sad ved et bord ud mod kanten. Uden tænke over det, havde den gode mand siddet og vippet med fødderne, og pludselig stivnede han: hold k---, jeg tabte den ene sko. Jo, tak, det blev klart, idet der lød et skrig fra bordet nedenfor os, for der stod den flunkende SORTE sko midt i damernes flotte flødeskumslagkage.--- Vi måtte forlade stedet!!!!

Af de skøre ting, der foregik ombord, var nogle af dem sommetider af den grovkornede type, og bagefter kan man jo godt se, at det helt klart har været over stregen, men dengang syntes vi, det var OK, ellers undskyld hvis det hjælper noget nu.

Blandt andet havde vi en tømmermand, som vi elskede at drille, når han kom ned i maskinen for at lave de daglige pejlinger. Når han kom ude fra tunnelen på vej hen over dørken, så stod 2 mand højere oppe på ristværket,

Snesejler 5

og først faldt der en hammer lige foran ham og efter et brøl fra ham faldt der en bag ham. Så fuldt tryk op af lejderen, for at komme væk; der havde vi så rigget en luftslange op indvendig i lejderen, så han fik et ordentlig pust ud i hovedet. Nej, hvor vi morede os, men kors hvor kan jeg se i dag, at det var forkert. (Han klagede til sidst til skipper, så vi stoppede legen).

En anden lærdom man fik ved sejler livet, og som egentlig gælder hele resten af ens tilværelse, var at man aldrig skal "skue hunden på hårene". I mit tilfælde blev det bevist ved følgende hændelse. Det første ½ eller hele år, var der en stor matros fra Svendborg ombord, som jeg ikke kunne udstå. Og han åbenbart heller ikke mig! Hvad der egentligt var årsagen, stod ikke klart, ud over at hans udseende var mig imod. En dag sad jeg så inde i fyrbødermessen og fik en øl, og ind kommer "min uven", (kan desværre ikke komme på hans navn). På den tid var det meget brugt at "lægge arm", og på trods af jeg var ret spinkel, havde jeg et rigtig godt tag den disciplin, og da man lige havde lagt donkeymanden ned, så udfordrede "den grimmer" karl mig. Jeg fik ham ikke ned, men han blev så overrasket over min modstand, at pludselig ændredes alt mellem os. Vi blev simpelthen de bedste venner, og som han sagde, at der skulle s----- ikke være nogen, der fornærmede undertegnede, så sku han lige ordne den affære.

Noget der også afstedkom utrolige scener, var nogle af de forskelligartede kæledyr, der bragt ombord. Vil nævne et par af dem, bl.a. en gang vi lå et sted i Australien, og 3 matroser kom anstigende med et får, de havde købt i deres brandert. Sikke et gedemarked der udspillede sig, idet vi var tæt på afsejling, og egentligt kun ventede på at de kom ombord, så gangvejen kunne blive hejst op. Hører skipperen stå og brøle oppe fra brovingen ned mod de vildt kæmpende "dyretæmmere". Det skide får ville jo ikke ombord, ja, jeg glemmer aldrig den underholdning, (enden blev, at fåret forblev i sit hjemland).

Ellers har jeg oplevet kakaduer, kanariefugle, aber og slanger, og en skæg erindring om sidstnævnte må med her. En matros havde sådan et mærkeligt kæledyr i sit kammer, og som han stolt fortalte, så fik den kun lov at sove hos ham, når dens opførsel var OK. Men problemet var, at en af hans kolleger var rædselslagen mht. den slags dyr. Af og til drillede de andre ham voldsomt med hans frygt, og så en dag, da han var på vej hen

Snesejler 5

over dækket, var det ved at gå helt galt. En af motormændene så sit snit til at kaste en tynd snoet stålwire hen om hans ben. I den sikre tro det var SLANGEN, gik han fuldstændig i selvsving og skreg og hylede. Det kunne egentlig godt have gået helt galt, hvis han havde haft dårlig hjerte, og de kunne næsten ikke få ham overbevist om han IKKE var i livsfare og få wiren af igen!



Slangetæmmer Underberg og unge Jensen.

Nu vi er ved folk, der bliver provokeret til at hidse sig op, så fik jeg en aften hidset den gode færing Klein ret pænt op. Vi skulle i land og spise med kniv og gaffel, så for en gangs skyld ville vores kære 1. mester tage slips på. Så for en djævel i mig, idet jeg kendte et lille æg-tricks. Man tager en nål og stikker et hul i hver ende af ægget, og så går man den intetanende feststemte mand i møde og råber GRIB, og så udspiller der sig et flot syn, når æggehvide og blomme driver ned af det før så pæne slips. Nej, hvor han dog kunne hidse sig op! Mærkeligt, ik´.

Af forskellige mennesker, jeg husker bedst fra de år blandt besætningerne er over mestrene blandt andet nogle af assistenterne, nemlig, Kurt Pfeiffer,

Snesejler 5

Ranthe, Hans Peter Juhl, Ernst Underberg samt motormand Bent . Derudover havde vi en ungtjener Erik Ove, som jeg i en vis udstrækning har holdt kontakt med. Erik Ove har været en del i offentlighedens opmærksomhed siden, blandt andet først som TV journalist, og senere i forbindelse med Stein Bagger, hvis kommunikations medarbejder han var. Men ombord havde vi det voldsomt skægt, blandt andet i form af diverse fester med vores passagerer, hvoraf der kunne være 12, men hvor der også var hustruer og døtre til styrmænd og mestre med. Husker vi havde Ågemands datter med, en rigtig sød pige, og det er meget skægt at vise et billede af hende og undertegnede sidde hyggeligt sammen under en dæksfest, og så lade folk ved mine foredrag gætte hvem mon den kære prinsesse er, (mod en flaske vin). Kun en gang har jeg tabt, hvor en kvik tilhører gættede, at det var den Anette, der blev gift Engel, (nå, hun blev jo skilt fra Hans igen).



Afslapning efter maskinjob.

Sejler liv var som ovenfor nævnt forbundet med fester og musik, især på de lange stræk til søs, og var vi så heldige, at en af besætningen havde en

Snesejler 5

harmonika eller lign. med, så var lykken gjort. Dog må jeg nok sige, at jeg altid har været godt forsynet med spille muligheder på de forskellige kamre, man har haft på div. skibe. Men især på Songkhla, var udstyret i orden med den helt store Phillips radio med eccosound m.m. samt en TK 46 Grundig båndoptager og grammofoner og masser af tidens top hits. På et tidspunkt havde trikkeren og undertegnede rigget 12 højtalere til i det forholdsvise lille mester kammer. Hold da op hvor var man populær ved nogle, men sgu ikke alle, og det kan man godt forstå i dag. Men dengang var vi unge og vilde!

Når vi er midt i en beretning om sømandsliv, så kommer vi ikke uden om en lidt anderledes beretning om de mærkelige tiltag, der var over for kønssygdomme. Det er jo en mærkelig opdeling af det klientel, som kan blive udsat for den slags smitte, og derfor vil jeg lige nævne et rigtig spøjs tilfælde, som godt nok foregik i Grønland i 60'erne. Det blev besluttet, at alle ungarle samt alle gifte mænd UNDER 30 år, (som om de efter den alder var dydige), skulle undersøges for især gonore, og selv uden sygdoms tegn fik vi en "piberenser" med noget sindssygt svidende skidt op i kalorius, føj da!

Også hos ØK skulle vi omkring det tidspunkt til p..parade hos den fungerende læge ombord, og det var selvfølgelig hos skibets 1. styrmand; i dette tilfælde en værre bulderbasse. Da jeg kom op til den grumme ekspert, bad han om at få fyren frem, så den kunne blive analyseret. Aldrig har jeg været ude for mage til "lægeundersøgelse": den venstre hånd blev taget i brug til dette formål, medens den anden var i gang med at spise i et stort stykke wienerbrød, VELBEKOMME!!!!

Vil også lige nævne et problem, som måske kun kunne opstå i ØK, og dog. Men i hvert fald var der altid for lidt af den gode hvide tvist ombord i skibene. Og der skulle spares, og derved blev der af og til hamstret. I et tilfælde på dette skib havde en eller anden gemt en ret stor klump af dette dyrebare "grundstof" i nød generatoren; stoppet godt ind gennem et hul i dækslet over kommutatorerne. Uheldigvis skulle den månedlige prøvestart foretages af en, der ikke var indviet i hemmeligheden. KORS, hvor så den kære generator ud efter den kørsel, og hvor var det godt, det IKKE var i en nødsituation, det tvist havde bygget rede derinde!

Snesejler 5

Efter 1½ år og 3 rejser blev jeg så kaldt op til "my special friend" Faber, som brokkede sig over, at jeg var du's med bl.a. fyrbøderne og matroser, og endda drak en øl med dem af og til. Oveni det kom jeg også sammen med elektrikerens og ungtejnerens, jamen det var da helt forfærdeligt.

Hold da kæft hvor blev jeg sur. Her havde man sammen med 1. mester fået et virkelig flot maskinrum ud af det, samt at ligegyldig hvad man bad fyrbøderne og assistenterne om arbejds-mæssigt, så kørte det hele bare.

Så det blev til en opsigelse, men tog dog en rejse mere, hvilket sikkert var dumt, da Klein også var stoppet og var blevet afløst af hans diametrale modsætning. Det blev en dårlig rejse, og næsten alle fra maskinbesætningen stoppede ved hjemkomsten.

Søgte derefter over til DSB, hvor jeg fløj rundt på de forskellige færgeoverfarter i 1½ år som ekstra-maskinmester. Det blev til Storebælt, Rødby-Puttgarden, Gedser overfarten, Hurtigruten Århus-Kalundborg og til sidst Samsø færgen Freja, hvor vi sejlede 3 dage vagt og 3 dage fri.

Havde så den ære, at blive ringet op af den nye maskininspektør hr. Schultz, (som endelig havde afløst Faber hos ØK), om ikke jeg havde lyst til at komme tilbage til ØK, og nu som 1. mester. Takkede dog nej, men var glad for det skulderklap, og det fjernede lidt af irritationen ved den måde, man var sluttet en ellers fantastisk tid hos ØK!

Til sidst kan nævnes, at det blev for træls at høre om alle de ligusterhække og skatteproblemer, folk evig og altid fik tiden til at gå med på færgerne.

Så søgte jeg og kom ind i "Store Nordiske Telegraf Selskab", og havde et par utrolig spændende år for dem hhv. i Sydgrønland på Icecan stationen, på kabelskibet Eduard Suenson og sluttelig ude i Hongkong på det pragtfulde skib "Store Nordiske". Disse år kunne der også skrives en hel historie om, men det må være i andet regi. (Kan i parentes bemærke, at jeg nok er en af de få maskinmestre, der nåede at blive dampmaskinmester af 1. grad, så fik man da glæde af den gode Hr. Stahls store Dampmaskinlærebog med de 225 skitser, eller hvor mange, det nu var, vi skulle kunne uden ad!)

Snesejler 5

For at redde lidt af mine nyrer og min lever, blev jeg så enig med mig selv om, at nu var det hjem og finde et job i Kongeriget. Det blev så til ansættelse i noget helt andet, nemlig på et af institutterne under Akademiet for de tekniske videnskaber, i dag kaldet Force Teknology, dengang Svejsesentralen. Her blev det til en uddannelse inden ultralyd, røntgen samt alle mulige former for ikke destruktive undersøgelser af især stålkonstruktioner samt tilsyn og kontrol af alt fra platforme, atomkraftværker, skibe og meget, meget mere. Har haft næsten 38 helt vildt spændende år derinde og rejst ustyrlig meget i hele verden, så nu bruger jeg mit otium blandt andet til at holde en masse foredrag om det spændende liv, der er blevet mig til del. Derudover har jeg taget en del ture som rejseleder for Albatros, er formand for vores store Seniorklub på min tidligere arbejdsplads samt spiller med i den lokale revy.

Plus en dejlig hverdag med min skønne Hanne, samt de 3 børn og 5 dejlige børnebørn!

Så hvad er der at klage over.

PS: Det kan være at nogle af beretningerne ikke er lige præcis fra det nævnte skib, og ligeledes personerne, der er jo gået et halvt århundrede, så bær over med mig!

Verner Jensen.

-0-

Som alle andre drenge i 16-17 års alderen følte jeg mig rastløs derhjemme, så i stedet for at have en ulmende vulkan gående, blev det bestemt at jeg skulle UD AT SEJLE.

Forskellige muligheder blev undersøgt og det viste sig at rederiet ØK netop havde en tur der passede, afgang fra København i juli og hjemkomst samme sted i december. Turen gik til Australien.

På mønstringskontoret i Vejle fik jeg i april 1964 en søfartsbog og købt samme dag en rigtig højhalset blækfarvet sømands trøje (Capstan) i

Snesejler 5

Skibsproviantering på Havnepladsen. Dagen efter gjaldt det en tuberkuloseundersøgelse på sygehuset i Vejle.

Umiddelbart efter skoleafslutningen i juni 1964 blev jeg kørt ned på jernbanestationen, og sat på toget til København. Jeg havde fået lov til at bo hos noget familie, indtil vi skulle sejle.



Simba i håndmalet sort/hvid foto.

M/S Simba, som skibet hed, skulle først afgå den 11. juli. Indtil da skulle jeg hjælpe med at gøre skibet rent efter et eftersyn på B&W, hvor det stadig lå. Men først skulle jeg selv have et eftersyn hos rederiets læge.

Konsultationen lå i en sidegade til Kgl. Nytorv, så vidt jeg husker og indrettet i en ombygget ældre herskabslejlighed. Venteværelset, der ville passe til banegårdshallen i en middelstor provinsby, var stuvende fuld. Det så ud til at også nattens dronninger fik foretaget deres eftersyn her. Jeg tror det var første gang, jeg var udsat for at man skulle trække et nummer, så det var jeg ikke lige opmærksom på i begyndelsen.

Efter timers venten blev det endelig min tur. Da jeg kom ind til klinikassistenten fik jeg en karaffel stukket i hånden med besked om at den

Snesejler 5

skulle fyldes godt op. Jeg må åbenbart have set mig lidt søgende omkring, for: "Hvis du har fine fornemmelser, findes der et toilet ved indgangen" lød det lettere irriteret. Jeg fandt let køen af personer med tomme karafler og angiveligt fine fornemmelser. Vi kunne så fordrive tiden med at hører på at de andre fylde deres karafler. På vejen tilbage igennem ventesalen stak jeg karaflen ind under vindjakken, men jeg er bange for at den liflige klukken røbede mig. Selve lægeundersøgelsen var overstået på minutter.

For at komme ud til B&W tog jeg en sporvogn eller to til Esplanaden, hvorfra der dagen lang sejlede en stor motorbåd med værftsarbejdere til og fra Refshaleøen.

Det gode skiv M/S Simba lå i tørdok, da jeg fandt det. Nede fra pladsen så det enormt ud. Efter at have entret dækket af en lang landgang blev jeg udstyret med kost, fejeblad, spand, børste og klud. Alle lukafer skulle tømme for madpapir, aviser og papkasser, skotter og ruffet skulle vaskes ned, dørken skrubbes og inventar vaskes af. På et tidspunkt blev jeg sendt over på et andet ØK skib for at hente en kasse øl. Dengang var ølkasserne lavet af træ og indeholdte 50 flasker, så den vejede godt til. Fra provianten på det andet skib, op på dækket, ned ad landgangen, hen over pladsen og op ad landgangen på Simba. Py`ha den aften var armene lidt lange. Efterhånden som afsejlingstidspunktet nærmede sig, blev vi bugseret ud af dokken og hen til provianteringskajen, hvor proviant og mandskab begyndte at strømme til.

M/S Simba var et stykgods skib på godt 8.500 bruttoregistertons, 145 m. lang, 19 m. bred og dybgang på 11 m. Ombord var der ca. 45 personer: kaptajn (Hans Larsen, Bogø), styrmænd, aspiranter, telegrafist, maskinchef, maskinmestre, maskinaspiranter, elektriker, motormænd, donkeymand, hovmester, kok, koksmat, bager, tjener, ungtjener, kahytsjomfru, vaskerijomfru, bådsmand, tømmer, matroser, letmatroser, ungmand, dæksdreng og så os 3 restaurationsdrengene. Desuden var der plads til 12 passagerer. De gav 125,- kr. pr. døgn pr. næse.

Restaurationsdrengene var underlagt hovmesteren og han tildelte os hver vores område. Messedrengen tog sig af kabyssen og mandskabsmessen,

Snesejler 5

styrmandskammerdrengen tog sig af styrmændenes og "gnistens" kamre og jeg blev mesterkammerdreng, ikke fordi jeg var bedre end de andre, men fordi maskinmestrenes, elektrikerens og 4 maskinassistenters kamre var mit område. Desuden skulle jeg vaske op i pantryet (anrette rum til passagersalonen) efter morgen og aftensmaden. Jeg skulle dele kammer med messedrengen, som hed Jens og var fra Lille Værløse. Vi havde mange ting tilfælles og kom vældig godt ud af det med hinanden. Styrmandskammerdrengen hed Preben og var fra København. Månedslønnen var 356,- kr. plus weekendtillæg.

Dagen før afgang kom mine forældre for at vinke farvel. Det blev der vist ikke meget af, for da lørdag den 11. juli oprandt, skulle vi sejle kl. 13, men i sidste øjeblik blev afrejsen udsat i 3 timer. Så far og mor, der havde taget opstilling på Langelinie, har nok vinket til en anden båd.

Den første del af turen gik ind i Østersøen for at laste gods til Australien. Til aften fik vi kål og medister. Det er vist en tradition fra tidligere tider, man spiste først det, der lettest blev fordærvet. Jeg blev færdig med den sidste gang opvask kl. 20.20.

Om natten lå vi stille et stykke tid. Et leje var blevet så varmt at der løb flydende metal ud, sagde de.

Vi sejlede op langs Sveriges østkyst og ankom til Norrköping næste dags middag. Skibet skulle først afgå den følgende morgen, så om aftenen skulle vi prøve hvordan det føltes når en sømand kom i havn. Vi var meget seje! Mandag fortsatte skibet nordpå og ankom til Stockholm tirsdag morgen. Vi nåede ikke at komme i land, for allerede samme aften fortsatte rejsen nordpå. Næste morgen gik vi til kaj i Sundsvall. Skibet forlod Sundsvall næste dags aften og allerede da vi stod op fredag morgen var vi i Kramfors. Dagen efter afgik vi herfra og stak tværs over den Botniske Bugt til Finland. Søndag den 19. juli, hen under aften, ankom vi til farvandet udfør Hamina og ankrede op for natten. Den følgende dags morgen gik vi til kaj.

På nuværende tidspunkt havde jeg efterhånden fået indarbejdet noget rutine på min arbejdsdag. Jeg stod op ca. 5:30, spiste morgenmad og begyndte arbejdsdagen kl. 6. Første punkt på dagsordnen var

Snesejler 5

maskinaspiranternes toilet på 1. dæk, samme dæk som jeg boede på, blot i bagbords side. Herefter op af trapperne til 3. dæk hvor jeg tog maskinmestrenes toilet, 3. mesters og elektrikerens kamre. Så var der frokost, hvorefter maskinchefens kammer stod for tur, det eneste med eget toilet, derefter 1. mesters kammer og mestergangen. Dernæst ned af trappen til 1. dæk igen til maskinaspiranternes 4 kamre.

Når jeg selv havde spist til middag var der opvask i pantryet efter morgenmaden i salonen. Til sidst kunne 2. mesters kammer rengøres, det var jo ham der havde nattevagten i maskinen. Man skulle tro at en olieplet hist og her ikke kunne undgås, men det erindre jeg ikke skete. I hvert kammer, var rengøring af håndvask, tømme askebæger og papirkurv, aftørre borde og rede køje det daglige ritual. Alle køjer var udstyret med tæpper samt lagener og hovedpude. Der var et par forskellige skoler indenfor videnskaben: "Foldning af lagen omkring tæppe".

Med mellemrum blev dørken vasket eller støvsuget og hver anden fredag blev køjetøjet skiftet, pudebetræk, håndklæder og viskestykke dog hver fredag. I nogle kamre skulle der vaskes glas af, i andre bankes tæpper og stilles sko og andet på plads. Når hovmesteren havde åben i "butikken" skulle jeg handle for mestrene. Elektrikeren, der var en ældre herre, havde noget engelsk gentleman over sig. Som den eneste kunne han godt finde på at efterlade en seddel, med besked om hvad han ønskede gjort den dag. Der kunne stå: "Vask skrivebordsstolen godt af, særlig sædet og hent 12 vand, tag selv to". Jobbet havde også sine "udfordringer", f.eks. skulle maskinmestrene have en bedre kvalitet toiletpapir end aspiranterne.

Herefter, omkring kl. 15, havde jeg så fri til om aftenen, hvor der igen var opvask. Normalt var jeg så færdig mellem 20 og 21, men hvis der var gæster eller party, kunne det godt blive meget senere. Det vil sige at jeg, under normale omstændigheder, havde en 2 - 3 timer fri om eftermiddagen, som kunne bruges til f.eks. at gå i land og se sig om, hvis vi var i havn.

Det var netop hvad der skete den eftermiddag. Jeg skulle have fundet et posthus og sendt et brev hjem. Ungtjeneren gik med, han havde været her før og mente vi kunne tage en tur ind til byen Kotka, men de må have

Snesejler 5

flyttet den siden sidst, for der var langt. Næste dags aften var der asfaltbal i Hamina, men vi måtte tidligt om bord med ung tjeneren, han havde vrøvl med balancen. Den sidste aften var der party ombord, så da var jeg sent færdig.

Fredag den 24. juli skulle vi sejle kl. 17, men den blev hen ad midnat inden vi kom af sted. Det var også skiftedag, så der skulle rent køjetøj på over alt.

Søndag den 26. juli ankom vi til Københavns frihavn. Allerede mandag aften kl. 18 afgik vi med kurs mod Bremen, nord om Skagen. På vej ned gennem Vesterhavet fik vi lidt sø og jeg troede jeg var søsyg, men blev senere klogere.

Onsdag morgen ankom vi til Wesers munding og måtte vente til kl. 10, før vi gik op ad floden. Om aftenen, da vi var oppe i byen, hørte vi pludselig en masse danske pigestemmer på en fortovsrestaurant. Det viste sig at Århus pigegarde var i byen for at optræde, så det blev en fornøjelig aften. Vi fik nu ikke deres tattoo at se, for sidst på torsdagen afgik skibet mod Hamborg. Her var vi den følgende morgen, men måtte ligge på strømmen et døgn tid og kom først til kaj om lørdagen den 1. august. Nu begyndte passagerne at indfinde sig og om aftenen var der party.

Da vi var færdige synes Jens, (ham jeg delte kammer med), at vi trængte til en forfriskning, så vi gik ind ad kajen, forbi skib efter skib, efter skib, til vi så et neonskilt i det fjerne. Det viste sig at være et slags vandtårn, i hvis underetage der var indrettet en bar. Hafen-turm-bar kaldtes stedet. Der var ikke mange gæster så indehaveren Jo Neff, en tidligere mesterboks, at dømme efter fotografierne på væggene, havde rigelig tid til at underholde sådan et par nyslåede sømænd. Det blev sent og da han skulle lukke, tilbød han at køre os tilbage til skibet. Det var vist godt, for der var unægtelig kommet lidt slinger i valsen!

Hvad vi egentlig sejlede med havde jeg ikke meget styr på. En undtagelse var da der her blev hejst tre store trækasser ombord. Det forlød de hver indeholdte en luksus Mercedes.

Snesejler 5

Mandag morgen afgik vi fra Hamborg og nåede Antwerpen den følgende morgen. Onsdag middag forlod vi Antwerpen og lagde til kaj i Rotterdam ved midnat samme dag. Her tog vi proviant om bord, grønsager, sækkevis af kartofler, isblokke og meget andet. Også de sidste passagerer stødte til.

Fredag den 7. august om eftermiddagen afgik vi fra Rotterdam. Næste landgang: Fremantle, Australien! Den aften stod jeg og så på Dovers hvide klinger passere forbi.



Simba med dækslast.

Næste morgen var de fleste adgange til dækket blokeret og tove trukket ud mellem for og agter. Vi var på vej over Biscayen i stærk søgang. Det varede da heller ikke længe før jeg så morgenmaden igen. Meget af dagen blev tilbragte ude på WC'et, og der` var trængsel. Alle havde "gode råd": stil dig ud i den friske luft og fokuser på horisonten, bageren kom med tørt rugbrød osv. men intet hjælp, jeg var - SØSYG - Trods det skulle de daglige pligter passes, det er jo ingen sygdom!

Næste dag var det allerede bedre, skønt vi stadig sejlede i Biscayen. Om det var vejret eller det var fordi jeg var ved at vende mig til forholdene, skal jeg ikke kunne sige. Det trøstede lidt at de fortalte, at selv garvede sømænd kunne blive søsyge første gang det stormede, efter de havde påmønstreret en ny båd. Hen på eftermiddagen dukkede Nordspaniens og senere Portugals

Snesejler 5

kyst op. Næste dag, mens vi fortsatte ned langs Portugal, så jeg en fuldstændig fantastisk solnedgang.

Tirsdag den 11. august gik vi gennem Gibraltar strædet, men desværre var det noget diset og den høje klippe kunne kun lige anes. Derefter gik det øst på med Afrikas nordkyst om styrbord. Hver gang vi ikke kunne skimte land mere, blev der sagt, at nu var vi ved Tunisbugten. Tømreren lavede et svømmebassin på 4 x 4 x 1,5 meter, af lægter og en presenning, der blev stillet op på dækket.

En aften her holdt koksmaten party for os drenge. Af gode grunde blev der ikke danset, til gengæld gik snakken lystig, vi var jo i "samme båd". Koksmaten, der ellers til daglig godt kunne være lidt kort for hovedet, var den aften venligheden selv og så snart man havde tømt sit glas, var han klar til at fylde det op igen. Der var også tale om at vi skulle indvie det nye svømmebassin, men det fik dæksvagten da heldigvis forpurret.

Hvordan jeg kom i køjen står lidt uklart, men pludseligt var der noget der ville op igen. Jeg fløj ud af køjen, ud på gangen og hen på toilettet. Da jeg bagefter fik sundet mig lidt, kom jeg til at se på det svineri jeg havde lavet. Jeg var jo ikke den eneste der brugte toilettet, så jeg måtte hellere få det gjort rent.

Da jeg var i gang med at fylde spanden for anden gang, fik jeg øje på det meste af kabyspersonalet i døråbningen og de så ud til at more sig kosteligt. Jeg fik også lyst til at deltage i løjerne. Midt i døråbningen stod kokken, der ellers havde sådan et flot Pat Bone fald i håret, men efter jeg havde smidt en spand vand efter dem, var den pludselig forvandlet til en perfekt midterskilning. Jeg tror ikke de påskønnede mit bidrag til lystelighederne, jeg erindrer at blive ført til kammeret af en lidt fast hånd.

Næste dag kendte hele skibet til episoden, selv i kokkens ansigt synes et lille smil at spille, da jeg gav ham en undskyldning. Det gik langsomt op for os, at det hele var aftalt spil. Koksmaten skulle drikke os fulde, så de andre kunne få sig et billigt grin.

Snesejler 5

Skibet ankom til farvandet udfor Port Said den 15. august lige over middag og ankrede op sammen med en del andre skibe. Der skulle vi vente på at det blev vores tur og så sejle i konvoj gennem Suezkanalen. Det varede ikke længe før nogle mindre motorbåde kom op langs skibssiden og en del ægyptiske handelsmænd opslog deres boder på dækket. Vi havde fået tudet ørene fulde af hvad deres souvenirs var lavet af, så jeg skulle ikke købe noget og de dyrere ting som kameraer og radioer havde jeg slet ikke penge til.

Næste dag gik konvojen gennem Suezkanalen, over Store og Lille Bitter Sø og tæt forbi byen Suez, hvor de sidste handlende forlod skibet, vel for at tage den næste konvoj tilbage.



Simba i Suezkanalen.

De følgende dage gik vi gennem Rødehavet. Der var stegende hedt og næsten vindstille, kun midt på formiddagen kunne det pludselig blæse op, for så en halv time senere igen at være næsten havblik. I løbet af dagen blev dækket gloende, så man skulle nok huske at tage noget fodtøj på og stod man stille for længe, kunne man mærke at plastik klip-klapperne gav efter. Koksmaten ville vise at han kunne spejle æg på dækket, men det virkede nu ikke særlig overbevisende. På radioen ledte vi forgæves efter noget

Snesejler 5

vestlig musik, men fra den ene ende af skalaen til den anden, var der kun skønsang fra minaretens top og det var ikke lige vores stil.

Torsdag den 20. august ankrede båden op udfør Aden, hvor der skulle tankes op til turen over det Indiske Ocean. Igen kom der små både med handlende til. Sortimentet her var knap så souvenir præget, mere rettet mod forbrugsgoder.

Ved middagstid dagen efter stak vi igen til søs. I løbet af lørdagen nåede vi ud i det Indiske Ocean og fik straks hårdt vejr. De næste par dage gik igen med søsyge, dog ikke så slemt. Allerede mandag kl. 17.53 passerede vi ækvator og nej; jeg kunne ikke se stregen. På grund af det hårde vejr blev der ikke nogen dåb for os, kun for passagerne. Hovmesteren lovede at vi ville få en dåbsattest alligevel, men det glemte vi vist alle sammen.

Efterhånden lagde vinden sig og blev afløst af store bløde dønninger. Til tider kunne de være store som huse, sådan følte det i hvert fald, når skibet befandt sig i en bølgedal og man kiggere op på den bølgetop, der kom susende imod det. Men som en korkprop blev skibet hævet og gled fint ned ad den modsatte side. Det kunne man vænne sig til.

Jeg var kommet til at kende dæksdrengen Mogens, der var fra Århus. Han havde sejlet før og havde gået på søfartsskole i Svendborg, så der` kunne vi nok lære en ting eller to. f.eks. var der ikke noget på et skib der hed ræling, det var kun landkrabber, der brugte det. Nej, om bord hed det man lænede sig op ad lønningen, og det man sparkede på hed skansebeklædningen. Ja, jeg så det selv i hans lærebog. Det var en lektie man lagde sig på sinde, for man skulle jo nødtigt lyde som en landkrabbe.

Når man så stod ved ræ.. øh lønningen, kunne man ind imellem se en hel stime flyvefisk komme ud af en bølgeside, svæve et stykke og forsvinde under overfladen igen. Det skete ikke så sjældent at en enkelt nødlandede på dækket.

Ca. halvvejs over det Indiske Ocean begyndte vi at kunne tage Australien på "transistoren". Det var først og fremmest Beatles, der blev spillet, som i 1964 lå nummer 1 på den australske Top 10, i 38 uger. Men også numre

Snesejler 5

som: "Have I The Right?" med The Honeycombs, "Pretty Woman" med Roy Orbison, "The House of the Rising Sun" med The Animals, "Glad All Over" med Dave Clark Five, kan bringe stemningen fra dengang tilbage. Det "hotteste" nummer på det tidspunkt var nu "Poison Ivy", ikke med The Rolling Stones som i Europa, men med en lokal gruppe: Billy Thorpe & the Aztecs. Dengang var reklamer i medierne et ukendt fænomen i Danmark, det var det så sandelig ikke i Australien.

Siden mågerne forlod os efter Aden havde vi ikke set fugle, men flere dage inden vi nåede Australien blev vi mødt af de store albatrosser, der svævede tæt over bølgerne på udkig efter føde. Det fortaltes, at de kunne holde sig i luften i ugevis, men at de var prisgivet, hvis de landede på havoverfladen, da de ikke kunne lette igen på grund af det store vingefang på omkring 3 meter.

En aften da passagerens middag kom op i pantryet manglede kartoflerne. Det viste sig at de nede i kabyssen, havde glemt at sætte dem over, så middagen blev forsinket. Tjeneren gjorde et stort nummer ud af det, men han var nu ikke for god selv. En anden aften mødte han ikke til servering af middagen, og da han ikke var at finde, måtte jeg varsko hovmesteren. Tjeneren blev dog fundet, låst inde på sit kammer og i seng med biskoppens whisky. Biskoppen var en af passagerne og han havde medbragt sin egen mærkewhisky, som han skulle have et glas af hver aften til at sove på. Hovmesteren måtte selv servere for passagerne den aften, men erstatte biskoppens mærke i whisky kunne han dog ikke.

Et par dage før vi nåede Australien indtraf "katastrofen"; vi løb tør for øl. Det betød selvfølgelig ikke noget for os drenge, vi kunne jo ikke købe alkoholiske drikke, men flere af de garvede gutter blev "syge" og måtte holde sengen de følgende dage. Bl.a. en, der ellers havde udviklet øldrikning til en kunst. Først blev vommen vippet ud over bukseremmen, dernæst blev flasken knuppet op og mundstykket aftørret i en bevægelse. Flasken blev nu placeret på den fremskudte underlæbe, hvorefter væsken løb direkte ned i det åbne svælg, mens han betragtede verdens gang omkring sig. Hele operationen var overstået på ca. 15 sekunder, uden der havde været antydning af synkebevægelse.

Snesejler 5

Aftenen før vi ankom til Australien holdt kaptajnen et stort afskedsparty for passagerne, og efter at vi hele den følgende dag havde haft dønninger ind på styrbordsside, lagde vi til kaj i Fremantle onsdag den 2. september ved 10-tiden om aftenen. Den første til at modtage os var en varebil fra det lokale bryggeri "Swan Beer", så vi kunne få en nødration ombord. Vi skulle da også lige prøve hvordan det var at have landjord under fødderne igen, men efter 28 dage om bord havde kroppen svært ved at vende sig til at underlaget stod stille.

Dagen efter fik vi friske grønsager om bord og øl lagret fyldt op. Om aftenen var vi et par stykker der så filmen "Zulu". I Australien var det åbenbart almindeligt at man røg i salen under fremvisningen.

Fredag over middag afgik vi fra Fremantle og hele den følgende dag sejlede vi sydpå langs Australiens vestkyst, som kunne ses hele tiden. Derefter østpå over den Australske Bugt. Vi ankom til Port Adelaide tirsdag morgen. Jeg var inde i selve Adelaide et par gange, der var 9 mails (16 km) derind. Her viste de Beatles filmen "A Hard Days Night", der lige var kommet frem. Selv inde i biografen gik pigerne amok. Hovmesteren og 2. styrmand havde været i diskussion med nogen fra et andet ØK skib, så hovmesteren måtte have hånden i bind.

Fredag den 11. september ved 2-tiden om eftermiddagen afgik vi fra Adelaide og allerede dagen efter ankom vi i silende regnvejrs til bugten udfør Melbourne. Her kastede vi anker og måtte blive de næste 5 dage. Jeg husker ikke mere hvad grunden var, men strejke blandt havnearbejderne vil være et godt bud. Det var hverken første eller sidste gang vi stødte på det fænomen i de australske havne. Til sidst var vores ferskvandstanke ved at løbe tør. Der var ikke mere vand i hanerne, så det sidste skulle pumpes op med en håndpumpe.

Snesejler 5



Undertegnede og styrmandskammerdrengen Preben der giver gode råd til udfyldningen af dagbogen.

Endelig torsdag den 17. september kl. 9 om formiddagen fik vi lov at gå til kaj. Om aftenen så jeg igen Beatles filmen og den følgende aften var det "How the West Was Won". Den svenske sømandskirke havde arrangeret en fodboldkamp mod en svensk båd om lørdagen, hvor vi drenge selvfølgelig var selvskrevne.

Bagefter var der hyggeligt samkvem i kirkens lokaler. Her så jeg at de dagen efter havde en udflugt for søfolk og selvom det kneb med at jeg kunne nå mit arbejde, meldte jeg mig til. Turen gik først til Zoo og efter en kop kaffe og et par opbyggelige ord i kirken, gav australiensmesteren i bommerangkast opvisning. Det så så let ud, så jeg købte selv en, men - øh, den virker vist ikke. Til sidst blev vi kørt en tur ud til de nærmeste bjerge, hvor der desværre var lidt diset den dag. Dagen efter brokkede 1. mester sig over, at jeg ikke havde været inde på hans kammer. Men når jeg nu ikke kunne når det hele, regnede jeg med at det var ham der ville blive mindst sur.

Snesejler 5

Barerne i havnekvarteret var der ikke meget hygge ved, de mindede mest om en slagterbutik, fliser fra gulv til loft. Skulle man ind i byen og tog en taxa, havde den kun lov til at køre i en vis zone, så hvis man skulle videre, måtte der skiftes til en anden. En dansker jeg mødte fortalte at han var kommet til Australien med en ingeniøreksamen, men da Århus Teknikum ikke stod på deres liste over anerkendte universiteter, kunne han kun få job som maskinarbejder. Han var nu i gang med at spare op til flybilletten hjem.

Onsdag den 23. september forlod vi Melbourne og stævnede stik syd mod Tasmanien. Vi havde en del søgang hele dagen indtil kl. godt 10 om aftenen, da vi kom i læ af øen og kunne se lysene i byen Burnie. Vi gik dog først til kaj den følgende morgen. Byen er ikke ret stor og opbygget på et fladt areal mod havet. Bag byen hæver landet sig noget og jeg forventede deroppe fra, at have et nogenlunde udsyn over øen. Men her havde jeg forregnet mig, der var bare udsigt til flere bakker og noget skov i det fjerne. Selvom Tasmanien ikke fylder meget på mit skoleatlas, er dets areal næsten dobbelt så stort som Danmarks.

Sidst på fredag eftermiddag forlod vi Burnie og stævnede nordpå, op langs Australiens østkyst og søndag eftermiddag sejlede vi ind i Sydney havn, forbi "Utsons" Operahus (der dengang var under opførsel) og under den berømte Sydney Harbour Bridge. Sydney havn var dengang utrolig travl, hele tiden fragtbåde og passagerliner der kom og gik, så der var nok at se på. En hel del af vores gods skulle losses her, så et flere dages ophold var planlagt. Men det blev forlænget adskillige gange på grund af australiens plage dengang; havnearbejderstrejke.

Skibet kunne vrimle med lossearbejdere, for kort efter at være mennesketomt; alle var gået til møde. Nogle kom måske tilbage, men ham der skulle betjene kranen var der ikke, så de andre kunne ikke lave noget alligevel. Kasser blev tabt og indhold forsvandt osv. osv. Set udefra, så det ud til at være fuldstændig ude af kontrol. Vi kunne jo være ligeglade, så fik vi set det mere af byen, bl.a. bydelen Kings Cross, hvor vi flere gange var i biffen, oppe på broen og i Zoologisk Have. I de australske biografer vistes normalt en 6-7 forfilm inden den egentlige forestilling begyndte. En aften handlede det om eventyrlandet DENMARK! Senere vistes et billede af

Snesejler 5

Sydneys berømte Harbour Bridge og hele salen klappede og brød ud i hurra råb, det synes vi nu alligevel var i overkanten.

En aften her inviterede koksmaten igen til party, men nu var vi jo advaret. Der var også "damer" tilstede og de var meget, øh, venlige overfor os drenge. Jeg tror det var gjort i den bedste mening, efter devisen: "Man har ikke rigtig været ude at sejle, før man har prøvet de lokale madrasser". Det hele blev nu alligevel for meget og i et ubevogtet øjeblik listede vi i køjen - alene. De pågældende "damer" fandt så natlogi andetsteds, bl.a. hos ungjteneren, som i næste havn måtte i land og have "renset geværet".

Efter at skibet havde ligget 10 dage i Sydney, afgik vi tirsdag den 6. oktober ved aftenstide. Vi sejlede videre nordpå langs Australiens østkyst og kunne se land hele tiden. Efter planen skulle vi have været til Port Kembla og Newcastle, men på grund af de mange forsinkelser blev de strøget. Godset var vel blevet losset i Sydney og kørt dertil på lastbil.



Undertegnede i mit kammer sammen med dæks .

Vaskerijomfruen og en motormand, der havde gået og kærestet lidt, forsvandt i Sydney og vi hørte ikke mere til dem siden.

Snesejler 5

Da vi stod op torsdag morgen, lå vi på strømmen udfor Brisbane, men først fredag morgen fik vi lov til at gå til kaj. Den dag avancerede dæksdrengen til ungmand, så han gav øl på en hyggelig lille klub inde i byen. Lørdag aften ved 11-tiden forlod vi igen Brisbane og stak stævnen videre nordpå. På vejen havde tømreren travlt med at bygge skillerum i de agterste lastrum. I næste havn skulle vi laste 6000 tons af noget de kaldte Ertz. Det lignede jord, men var vistnok knust Bauxit og som bruges ved aluminium fremstilling. Mandag den 12. oktober har jeg skrevet i min dagbog: "Om formiddagen sejlede vi forbi en masse øer (fandt senere ud af at det kaldtes Great Barrier Reef) og ankom til Townsville kl. 17. Alle tiders lille tropeby".

Det var et skønt klima her. Når vi var færdige med arbejdet, tilbragte vi resten af eftermiddagen i den lokale swimmingpool og om aftenen slentrede vi rundt i byen, eller sad ude på dækket og talte sammen. Fra havnen gik der en lille turboat over til øen Magnetic Island lidt uden for. Den skulle min kammesjuk Jens og mig prøve en eftermiddag. Vi blev sat af for enden af en lang anløbsbro ved et sted der hed Picnic Bay og gik ind mod en klar, hvid badestrand, med nogle bungalows spredt mellem palmerne i baggrunden. Godt nok var badestranden indhegnet, så der kunne bades i fred for hajerne, men det forstyrrede ikke indtrykket af et lille paradis. Desværre skulle vi med båden tilbage ret hurtigt efter, så det var ikke meget vi fik at se.

Da vi kom tilbage om bord, fortalte vi vidt og bredt om vores oplevelse. Dæks, ja sådan blev han ved med at hedde, blev meget interesseret og lørdag eftermiddag sad jeg igen i båden over til øen. Båden anløb øen 2 steder, så vi besluttede os for at stå af i Picnic Bay og gå det korte stykke over til det næste anløbssted Nelly Bay. Men vores beregninger må have haft en lille brist, for da vi på vej derover kom op på et lille højdedrag, så vi turboåden på vej tilbage. Vi tog benene på nakken og skyndte os tilbage til anløbsbroen, blot for at se båden tøffe forbi et stykke ude på vej tilbage til Townsville. Der var ikke flere turer den dag og da vi ikke havde mange cent på lommen, var der ikke andet at gøre end at få tiden til at gå til næste dag. Men eventyret var ligesom gået lidt af det.

Da aftenen stundede til satte vi os ind i en åben pavillon på forstranden. I skumringen kom en lille loden fyr vraltende og kiggede ind til os, en

Snesejler 5

koalabjørn. Den var nu ikke særlig snaksalig, for ved den mindste lyd vendte den om og fortsatte sin aftenpromenade. Senere på aftenen blev det alligevel lidt køligt i vores sommer bluser, så vi lagde os ind under anløbsbroen i det stadig varme sand. Ikke så snart vi havde lagt os, fik jeg en våd hundesnude stukket op i hovedet og derefter lyskeglen fra en stavlygte. Det var den lokale sherif, der fortalte os, at vi skam ikke kunne sove her, både på grund af tidevandet og alskens kryb. Da vi havde sat ham ind i situationen, tilbød han at vi kunne overnatte i "the Lock In". Desuden lovede han at sende besked til skibet, om at vi stadig var i live og ville dukke op næste dag. Der havde været snak om at vi snart skulle sejle, så vi var også lidt bekymret for at blive agterudsejlet. Den lokale arrest viste sig at være en forstærket hønsegård i sheriffens baghave, men der var da en madras samt et tæppe til hver og da han gik, blev døren ikke låst.

Tidligt næste morgen blev vi vækket af en undulat koncert. Da det var søndag, var der ellers ikke meget liv i byen, så efter en nødtørftig vask fra en vandhane i gården, begav vi os på vej ned til anløbsbroen. Der gik først båd tilbage ved 9-tiden, men vi skulle ikke nyde noget. Det var en lettelse at se det gode skiv M/S Simba stadig ligge solidt fortøjet, da vi stævnede ind i havnen. Vel om bord igen blev jeg kaldt op til kaptajnen. Han var meget venlig og ville blot vide hvad det var for noget med det der "Lock In".

Dagen efter, den 19. oktober, sejlede vi fra Townsville, som samtidig var turens vendepunkt. Vi var nu på vej hjemover, men på grund af alle forsinkelserne begyndte spørgsmålet om vi kunne nå hjem til jul at spøge.

Der var jo olympiade i Tokyo det år, fra den 10. - 24. oktober, men de nævnte ikke meget om de danske deltagere i de australske medier. Så nyheder hjemmefra fik vi i "Sømandsavisen", som Gnisten modtog via Lyngby Radio og hængte op.

Snesejler 5



Dæks i sit kammer.

Turen gik nu sydover, tilbage langs Australiens østkyst i dejligt vejr, det var jo ved at være sommer på den sydlige halvkugle. Efter godt 4 døgn i søen, ankom Simba, fredag den 23. oktober ved 8-tiden om aftenen, til bugten udfor Melbourne, hvor der blev kastet anker. Denne gang fik vi lov til at gå til kaj allerede den følgende morgen.

Nu var vi tilbage på kendt territorium og kunne besøge alle de kendte steder, dvs. værtshuse, sømandskirken og biograferne. De viste bl.a. "Viva Las Vegas" med Elvis Presley og Ann-Margret.

Den 28. oktober afgang vi fra Melbourne ved 6-tiden om aftenen med kurs vestover. Hele den følgende dag var der hård søgang. Ude i kabyssen væltede røremaskinen. Tidligt på morgenen fredag den 30. oktober ankom skibet til Port Adelaide.

Dæks havde sat sig i hovedet, at læderjakker var billige i Australien og vi havde søgt i flere havne. En af de mere lovende forretninger fandtes her i

Snesejler 5

Port Adelaide, så den skulle vi besøge igen. Dæks fandt nu ingen, men jeg faldt for en kort jakke med kængurupels på kraven. Mandag eftermiddag havde Jens og mig købt 2 liter is med tilbage til os drenge. Samme aften ved 11-tiden forlod skibet Adelaide og satte kursen vestover.

Først torsdag middag fik vi igen landkending og om aftenen rundede vi Australiens sydvest spids. Den dag sejlede vi om kap med 2 hvaler. Allerede ved 9-tiden næste formiddag ankom vi til Fremantle. Nu var det Dæks sidste chance for at få en læderjakke, samme eftermiddag købte han en og jeg købte 3 koalabjørne til familien. Lørdag aften var koksmaten, dæks og mig inde i Perth for at se os om. Det var der åbenbart også andre der havde været, for søndag morgen sov officersdækket længe, så hele formiddagen sad vi drenge ude på luge 4 og "snakkede".

Mandag morgen kom en anden ØK båd, Siena, ind. Der blev sagt, at hun var et søsterskib til Simba, og det skal nok passe, for bortset fra navnet kunne jeg ikke se nogen forskel. Selvom jeg var tidlig færdig den dag, kom jeg ikke i land, der var party i spisesalonen hele eftermiddagen. Der blev nu gjort klar til afgang, proviant strømmede til, og kl. 15:30 tirsdag den 10. november kastede vi los og begav os på vej over det indiske ocean.

Det varede ikke længe før vi igen nåede ud i de stærke dønninger, nu ind på bagbords side. Preben, styrmandskammerdrengen, slog sin fod og måtte holde køjen et par dage. Det gav lidt ekstra arbejde til os andre. En søndag, mens vi tog solbad, kunne vi følge et engelsk skib fra det om morgnen kunne skimtes forude, til det ved aftenstide lå agter ude. Ja, der sker ikke meget på sådan en tur over oceanet, det mest ophidsende jeg har noteret i min dagbog, var en dag jeg havde malet dørken i vores kammer. En anden dag vaskede vi skotterne ned.

Den 18. november kl. 22:35 krydsede vi atter ækvator på vej tilbage. Den 21. var det galt med øllene igen, dog kun de danske, der var stadig nok af de australske. Så det var ikke bare mig der var begyndt at spejle efter land, som vi dog først fik øje på dagen efter. Så, efter 12½ dag i søen, ankrede vi igen op udfør Aden, mandag den 23. november ved 3-tiden om natten.

Snesejler 5

Jeg havde besluttet mig for at købe et kamera af rimelig kvalitet når vi kom til Aden. Så da de arabiske handelsmænd havde opslået deres boder på dækket først på formiddagen, gik jeg på jagt. Det viste sig hurtigt, som jeg også havde hørt, at de var villige til at prutte om prisen, endda meget villige, ned til ca. det samme beløb, så mistede de interessen. Jeg valgte så den, der var lavest og efter at have hørt en gribende historie om alle hans børn og hvor lidt de fik at spise, gav jeg ham en stor del af mine spareskillinger. Man fortalte, at ganske få personer ejede hele denne handel, så det var nok minimal, hvad den enkelte handlende fik ud af det.

Kort efter blev jeg kaldt op til hovmesteren. Der var nemlig 4 om bord, der ville købe det nyeste skrig indenfor elektronik, en - Grundig Spolebåndoptager med Ekkomaskine -. Så store ting havde de ikke i de små både, de skulle hentes i land, så derfor skulle der udrustes en "ekspedition" og jeg var blevet valgt som deltager (bærer). Med 3. styrmand i spidsen og 2 drenge på slæb, blev ekspeditionen sejlet i land, hvor der ventede en bil som kørte os ind til Aden. På vejen passerede vi en hel bydel med huse bygget af blikplader. Hvis ham jeg købte kameraet af boede her, var hans historie måske ikke helt usand.

Bilen kørte ind til et vestlig udseende kvarter og standsede udfør en forretning der forhandlede alt indenfor dyre kameraer, ure og elektronik. Forretningen, der var udstyret med glasdiske og glasmontre fra gulv til loft, kunne have lagt i en hvilket som helst europæisk storby, rent bortset fra madrasserne bag disken hvor folk lå og sov. 3. styrmand, der stod for forhandlingerne, var ikke helt tilfreds. Han ville have båndoptagerne leveret uåbnet i originalemballagen. Det havde de ikke her, de skulle hentes på deres lager.

Turen fortsatte, nu ind i den gamle arabiske bydel, hvor bilen standsede i et virvar af køretøjer, dyr og mennesker. Vi blev vinket ud af den arabiske klædte handelsmand og ledt ind under et 4-5 etagers hus, der så ud til at være opført af sten og ler. Lige da vi kom ind i skyggen fra det stærke sollys udenfor, kunne vi ikke se en hånd for os. Men efterhånden som øjnene vendte sig til skyggen, kunne man se at vi ikke var alene, her var masser af folk søgt ind. Det var bare med at følge trop, for det var åbenbart ikke hver dag, der kom en mesterkammerdreng forbi her. Jeg fik billeder på

Snesejler 5

nethinden af Ali Babas hule. Det var såmænd ikke Ali Baba, der bekymrede mig, mere de fyrretyve røvere. Nå, de var heldigvis ikke hjemme den dag. Vi skulle op igennem en baggård og ind under det næste hus, inden vi fandt deres lager, godt gemt bag flere lag kæder og hængelåse. Selv om man ikke skal tage sorgerne på forskud, må jeg indrømme, at jeg følte en vis lettelse, da vi igen sad i bilen på vej tilbage til skibet.

Kort efter at vi var kommet om bord med den dyrebare last, blev der givet ordre til afgang. Rejsen fortsatte nu op igennem Det Røde Hav, hvor der var knapt så varmt som sidste gang vi var her.

Aftenen efter blev vi mødt af ØK båden Andora. De havde fundet en blind passager om bord, en politisk flygtning fra Bulgarien, der nu skulle med os tilbage til første europæisk havn. Begge både lå stille, mens han blev sejlet over. Det var ikke den eneste ØK båd vi så. Den næste dag passerede ikke mindre end 3; Songkhla (også en af S-bådene), Falstria (der var på vej til ophugning i Japan) og tankskibet Annam. Senere mødte vi også verdens daværende største motorskib: "Berger Bergersen", tror jeg hun hed, der havde 2 B&W motorer, fik jeg forklaret.

Torsdag den 26. november ved 8-tiden om aftenen nåede vi reden udfor Suez og ankrede op i konvojen. Den dag hørte jeg for første gang siden, gud ved hvornår, Pressene Radioavis hos en af mestrene. Ved halv 10-tiden næste formiddag gik vi ind i Suezkanalen.

Snesejler 5



Simba i Suezkanalen.

Det var skiftedag, så jeg havde travlt, for jeg ville jo også gerne se hvad der skete udenfor og tage billeder med mit nye kamera. Vi var ude af kanalen igen ved 10-tiden om aftenen.

Rejsen gik nu videre mod vest gennem Middelhavet. En dag hen under aften fik vi pludselig dønninger ind på siden og Simba begyndte at rulle voldsomt, men det lagde sig snart igen. Da jeg mandag den 30. november var ude agter på 3. dæk for, som sædvanlig, at ryge min morgensmøg, fik jeg øje på at vi snart gik gennem Messina strædet. Jeg skyndte mig ned for at hente kameraet, hvis vi skulle rage i kablet, der hang tværs over fra Italien til Sicilien. Det gjorde vi nu ikke. Den følgende nat gik vi gennem strædet mellem Korsika og Sardinien, for at ankomme til Marseille om morgenen ved 7-tiden. I løbet af dagen kom en del af, hovedsagelig officerernes, koner om bord, som skulle gøre den sidste del af turen med.

Dagen efter, den 2. december, forlod vi igen Marseille og satte kursen mod Genova. Her var vi dog kun nogle få timer og allerede ved middags tid afgang skibet med kurs mod Gibraltar.

Snesejler 5

Om natten blev jeg vækket ved, at jeg med mellemrum fik hovedet banket ind i skottet i køjen. Da vi fik lyset tændt, flød alt på dørken og klædeskabets låger svingede op og i. En gang imellem så det ud som om vores køje var under vand. Ude på gangen var alle adgangsveje til dækket lukket og boltet. Inde i messen, hvor nogle stykker havde haget sig fast, fik vi at vide at skibet var røget ind i en orkan. Der var ikke andet at gøre end at kile sig fast et sted og afvendte at det rasede af. Først hen ad 9-tiden om formiddagen havde vinden lagt sig så meget, at der blev åbnet for morgenmad. Det skal lige nævnes, at jeg ikke havde antydningen af søsyge!

Lørdag den 5. december kl. 16:20 gik Simba igennem Gibraltar strædet for hjem ad gående. Derefter op langs Portugals kyst, over Biscayen og ind i Kanalen. Søndag fik vi andesteg, en halv til hver. Den var vist nok beregnet til juleaften, hvis det var blevet aktuelt.

Om aftenen tirsdag den 8. december ankom skibet så til Dunkerque. Allerede ved 2-tiden næste eftermiddag afgik vi igen og efter en kort tur langs det lave land, ankrede vi op på floden udenfor Antwerpen ved 11-tiden om aftenen. Næste morgen kl. 6 gik vi igennem slusen og lagde til kaj. En stor del af vores last skulle lodses her, så det kunne godt tage nogle dage. Særligt da vi så at de begyndte at grave malmen ud med skovl og hakke.

Derudover havde vi stadig 2 destinationer tilbage, Rotterdam og Bremen, inden vi kunne stikke næsen hjemover. Så snakken, om hvilken dag vi kom hjem, blev stadig mere intens. Dagen slæbte sig af sted, så tæt på og dog så langt fra. Aftenerne gik med biografture, den Danske Sømandskirke og en enkelt øl blev det vel også til. Tanken om et liv til søs virkede mere og mere tiltalende, så Dæks synes lige så godt jeg kunne gå i gang med at lære nogle knob og stik.

Endelig tirsdag den 15. december var kranerne ved at være nået til bunds i lasten, og et opslag meddelte at vi undgik at skulle ind til Bremen, så det lysnede. Til gengæld gik al strømmen på skibet, så der ikke kunne laves mad. Vi fik en ungtjener om bord, som var blevet agterudsejlet fra et andet ØK skib. Han skulle med til Rotterdam.

Snesejler 5

Næste dag blev der gjort klar til afgang, kl. 17 lagde vi af kaj og kl. 21 var vi ude af slusen. Der er ikke lang vej fra Antwerpen til Rotterdam i luftlinie, men når man skal ud i den Engelske Kanalen for at vende og det meste af sejladsen foregår på floder og i kanaler, tager det alligevel en nats tid.

Da vi stod op torsdag morgen sneglede vi os forbi græssende dyr på digerne. Men allerede først på formiddagen lagde vi dog til kaj og straks gik lossesjakket i gang. Arbejdet blev ved indtil godset var losset, så fredag morgen kl. 7 var vi klar til afgang. På vejen hjemad over Vesterhavet havde vi noget sø imod os, så det tomme skibet "bankede pæle" hele natten, indtil vi nåede rundt om Skagens gren. Det var dejligt at se "rigtige" fiskekuttere igen og have Kronborg om styrbord. Lørdag den 19. december sidst på eftermiddagen gled M/S Simba ind i Københavns Frihavn og lagde til kaj. Jeg afmønstrede kl. 8 om aftenen.

På trods af alle vores planer om en glad aften i byen, var hele besætningen spredt for alle vinde i løbet af nul komma nix.

Hans Filskov Christensen.



Alamada

Nogle af os besætningsmedlemmer, fløj fra Kastrup til Gøteborg, med et godt gammelt propelfly. Sikken en tur, flyet hoppede og dansede.

Snesejler 5

Vi var 4 drenge i alderen 16-17 år, som fik de fine titler som: kammerdreng, pantrydreng, skyller og provinatdreng. Jeg blev kammerdreng, og det var jeg glad for, det gav nemlig en hvis frihed.

Men vi blev hvide i hovedet, da vi opdagede at vores første aftensmåltid bestod af "Brunkål" med diverse. Så, vores aftensmad indtog vi hos pølsemanden på et af Gøteborgs gadehjørner.

Rejsen gik så fra Gøteborg til Kotka i Finland, dernæst igennem Kielerkanalen - så til Las Palmas for at bunker. Rundt om Sydafrika "Kap Det Gode Håb", så til Fremantle i Australien.

Vi anlagde flere byer: Adelaide, Melbourne, Port Kembla, Sydney, Brisbane og Townswille. Så igen Melbourne og dernæst Cape Town for at provianterer. Så op til London, Oslo, Stockholm og København. Rejsen tog ca. 3 mdr. og 20 dage.



Asmara.

Påmønstrede på B&W, en meget kold januar morgen. Nu skulle jeg prøve noget nyt, skulle ud som Koksmath - som ferieafløser i Europa. Sikke en start, kokken gik på druk i Nyhavn, og så stod jeg alene og skulle prøve at holde skansen. Der var 35 sultne besætningsmedlemmer.

Snesejler 5

Jeg kan huske, at aftensmaden foruden suppe og dessert var - Svinekoteletter med brun sauce, kartofler og rødkål. Jeg tror aldrig jeg har lavet så meget sauce. Det startede så godt, men sauce blev tykkere og tykkere. Jeg startede med at lave al for megen opbugning (jævning). Så, hældte jeg noget af sauce fra, mere suppe på - men stadig tyk. Til sidst smagte sauce kun af væde og bouillontern, hold da op. Heldigvis, var der en flink Hovmester - som til sidst kom og hjalp til.

Jeg var dyb rystet - et par dage efter kom der en ny Kok, da den tørstige Kok blev fyret, da han kom hjem fra Nyhavn.

Efter en lille uge, sejlede vi så ud fra B&W - med kursen mod Oslo, dernæst til Hamburg. På vej til Hamburg, i Vesterhavet, blev der søgang "efter den store guldmedalje". Kokken blev søsyg, det samme gjorde messedrengene. De lagde sig alle - så stod jeg der igen, med alle talenterne. Nå, men vi nåede Hamburg, og skulle derefter til Antwerpen, Amsterdam og Rotterdam. Her skulle jeg "heldigvis" afmønstrer - jeg havde virkelig lært noget.

4-5 år efter mønstrede jeg igen Asmara. Det var i Hamburg og som kok, jeg havde fået af vide hjemmefra ØK, at det var en tur på Østen. Men dagen efter sejlede vi mod Nakskov, hvor vi skulle på værft og gøres klar til salg af skibet.

Sinaloa. (1974)

Påmønstrede i Frihavnen som koksmath. Det var i begyndelsen af februar, og vi lå her et par dage. Derefter sejlede vi til Århus, Bremen, Hamburg, Antwerpen, Rotterdam og Rouen I Europa. Så ned til Vestafrika - Monrovia, Abidjan, Tema, Contonou, Lagos, Abidjan og Freetown. Igen op til Europa og igen ned til Vestafrika osv. osv.

Det var et af de gamle skibe fra 1956, så det var et fysisk hårdt arbejde i kabysen. Selvom skibet rullede lidt, var det ikke ubehageligt, Sinaloa "lå" faktisk godt i vandet.

Snesejler 5

På Vestafrika, kunne man dengang - mærke på befolkningen, hvem som havde haft kolonimagt på stedet. Hvis det var englænderne, var befolkningen mere "tændt" over for europæerne.

Mit foretrukne sted på Vestafrika - var Abidjan på Elfenbenskysten. Her fik jeg fridage, og nød at slappe af ved stranden - og tog på sightseeing inde i selve byen.



Koksmath med flyvefisk.

Mange flyvefisk landede her på dækket, uden for kabyssen - når skibet rullede. Sådan en frisk fisk, tilberedt som stegt sild - smagte faktisk godt.

Kim P. Nielsen.

Jutlandia (1974)

Snesejler 5



Jutlandia.

Jeg påmøstrede sidst i August 1974, som Koksmath i Rotterdam. Vi sejlede derefter til Hamburg, Gøteborg og igen Hamburg og Rotterdam. Herefter, ned og rundt om Sydafrika direkte til Singapore, Hong Kong, Kobe og Tokyo Så over Stillehavet og igennem Panamakanalen. Derefter til Rotterdam, sådan en rejse tog nøjagtig 60 dage.

På det tidspunkt var Jutlandia og søsterskibet Selandia ØK's stolthed. På en af rejserne gik vi til San Fransico, for at tage en del tomme conatiner med til Europa, så det var lidt af en overraskelse at kunne komme i land her.

I Hong Kong, var det noget af et skue, når flyvemaskinerne landede her i Hong Kong's lufthavn. Flyene, kom lige pludselig - ind over havnen og ned på landningsbanen. Man var lige forbløffet hvergang - "Hvad var dèt ?

På en anden rejse fra Japan til Panamakanalen - passerede vi datolinien i Stillehavet d. 31 december. Så vi skulle sætte uret "en hel dag tilbage". Så det blev til næsten 2 Nytårsaftener, det var sjovt nok.

Snesejler 5

Det har altid været dejligt - at sejle igennem Panamakanalen.
Indimellem lidt hektisk men også tid til at dvæle, ved det smukke landskab.



Panamakanalens træktoget virker små i forhold til Jutlandia.

Boma (1975)

Påmønstrede i Hamburg som Koksmath. Vi sejlede herefter til Bremen og så Rotterdam.

Snesejler 5



Boma i Hamburg.

I Rotterdam var det altid sjovt at gå i byen, specielt oppe hos Lis på "Scandia Huuk". Her blev jeg introduceret for - Den hollandske Genever, og her var der en som blev kaldt "Indianer Blod". Den havde en knald rød farve og smagte som en blanding af Kirsebær og Jordbærlikør. Denne drik skulle man passe på, for godt nok smagte det af "sommerdrik" - men det havde ikke samme effekt.

Rotterdam var på det tidspunkt en af Europas største havne, så der var altid liv og glade dage her. Et par dage efter fortsatte vi til Amsterdam og Antwerpen. Destinationen var nu Brasilien - Amazona`s.

Vi nye besætnings-medlemmer glædede os meget, for det var sjældent ØK`s skibe kom den vej. Men, Boma var chartret ud til tyske Hapag Lloyd, som havde store interesser her.

Efter 10 dage i søen, kom Amazona-floden i sigte. Det kunne man se på havvandet, der ændrede karakter - fra en frisk blå farve til en mørk grumset kulør. (en blanding af mudder, ferskvand og havvand).

Snesejler 5

Vi anlagde nu flodbyen Santana, og dagen efter sejlede vi op ad Amazona`s. Hold da òp, sikken en oplevelse lyde fra naturen, dufte og atmosfære man aldrig havde oplevet.

2 døgn senere ankom vi til Manaus. Man kunne altid se på Amazonfloden, når man nærmede sig Manaus, fordi man kunne se det meget mørke vand fra Rio Negro, som er en biflod til Amazonas, løbe ud her.

I Manaus var vejret meget varmt og fugtigt, da byen også ligger tæt på ækvator.

Vi lå altid en uge eller mere her, så der var rigtig tid til at gå på oplevelse.



Boma i Amazonas.

Vi var ved at løbe tør for ferskvand. Så skibets tømre - havde sat plasticsejl op agter. Her skulle der så, fanges regnvand - som løb ned i en tank. Det skulle vi så, bruge til badevand og lign. Plasticsejlet - ses oppe ved flaget.

Snesejler 5

Fra Manaus sejlede vi tilbage af Amazona`s, til Itacoatiara som ligger en halvdags sejlads fra Manus.

Efter et par dage sejlede vi så igennem andre bifloder for at komme til Rio Pará og byen Belèm. Belèm ligger også tæt på Atlanterhavet ca. 13 km. Belèm er en handelsby og bl.a. centrum for eksporten af produkter, som indsamles i regnskoven: tømmer, paranødder, palmemarv m.m.

Beléms havn er ligesom Manaus udgangspunkt for den travle flodtrafik på Amazonas. Når vi gik i byen i Belèm tog vi gerne ud på et spise og dansested, som lå lige ned til floden.

Også så tæt på, at man høre piranha`s (kødædne fisk) plaske og piske vandet op, når de havde fået bid.



Itacoatiara, koksmath med Boma i baggrunden.

Snesejler 5



Itacoatiara og Boma.

Efter 2-3 dage sejlede vi så til Itaqui, Natal, Cabadello, Fotaleza som alle ligger på Atlantehavskysten. Derfeter tilbage til Belém og efter 2-3 dage blev kursen så sat op mod Europa.

I Europa kom vi til Rotterdam, Hamburg, Bremen, Antwerpen, Amsterdam og Le Havre. Men på nogle rejser kom vi til Setubal i Portugal eller Rostock i Østtyskland.

Efter ca. 18-20 dage sejlede vi så med kurs mod Amazona`s igen. På en enkelt rejse anløb vi først Brigdetown på Barbados, hvor vi lå 2 dage. Dernæst Port of Spain på Trinidad her lå vi i 5 dage. Herfeter sejlede vi så ned mod Santana og Manaus.

Det var virkelig en oplevelse at sejle på Amazona`s og Brasilien. Jeg var påmønstret Boma i ca. 1 år og 4 måneder.

Snesejler 5

Meonia. (1976)



Meonia ved kaj i San Francisco.

Påmøstrede i Liverpool som Ungkok. Liverpool var dengang en sjov og spændende by. Vi sejlede derefter til Glasgow og derefter direkte til Panama-kanalen, og lå på anker ved byen Christobal.

Via "shore-båd" kom vi i land, og skulle så ud og feste lidt. Dagen efter igennem Panama-kanalen og videre til Los Angeles, San Francisco, Seattle og Vancouver. Derefter igen til San Francisco og Los Angeles. Og så hjem via Panama-kanalen. I Europa var det Hamburg, London, Le Havre, Zee Brügge, Rotterdam og København.

Atrevida (1976)

Snesejler 5

Påmønstrede i Århus, november måned - som Kok (dispensation). Det var altså en "julerejse". Vi sejlede til Hamburg, Bremen, Rouen (Frankrig) og Rotterdam.

Derefter kursen mod Vestafrika. I grøntsagsrummet (køleafdelingen) blev der placeret tre store juletræer, som skulle bruges når vi nåede d. 24. december. Det var ret irriterende, at have disse træer liggende, de fyldte og man skulle hele tiden skræve over dem eller flytte rundt på dem når man skulle hente grøntsager m.m.

Første havn var Freetown så Abidjan og Contonou. Herefter til Lagos (Nigeria) hvor vi lå på reden i 14 dage. Så - Julen, juledagene og Nytåret holdt vi i Lagos, på reden.

Jeg kan huske at Julemiddagen bestod af:

Forret: Hvidvinsdampet Fiskefilét anrettet på smørristet brødcrouton, maskeret med asparges á la crème og pyntet med rejer, dild og citron.

Hovedret: Stegt And og Flæskesteg med skysauce, hvide og brunede kartofler samt rødkål, Pommes chips og ekstra svær, ½ æble med gelé, svesker, tyttebær, asier og syltede agurker.

Dessert: Ris á la mande med lun kirsebærsauce og syltede kirsebær.

På denne dag samt Nytårsfaten, gav Ø.K vin til maden, likør m.m til dessert og kaffen samt Spiritus og drikke til senere på aftenen. Julefroksten, på det tidspunkt i Ø.K manglede der intet, "det var bare overdådigt". Hertil gav Ø.K Øl, vand og snaps.

Efter de 14 dage d.v.s - d. 3 januar 1977 kom vi først til kaj. Det blev ialt til 3 uger i Lagos (puha-da-da).

Allerede dengang kunne man risikerer at blive bordet af pirater, altså når vi lå på reden. Så dæksbesætningen (vagten) havde sit at se til, skulle jø holde øje med dette "pak".

Snesejler 5

Vi blev forsøgt angrebet et par gange, men heldigvis havde besætningen "sine metoder", så vi undgik at få besøg.

Vi sejlede herfeter til Abidjan (Elfebenskyten), hvor vi lå i 4 dage - og her kunne man så gå i land og slappe lidt af. Herfeter sejlede vi til Rotterdam og Århus.

Andorra (1977)



Andorra ved kaj i Labuan.

Her påmønstrede jeg i Frihavnen som Ungkok. Destanationen var Østen. Vi lå i 2 dage i København, hvorefter vi sejlede til Bremen, Hamburg, Atnwerpen og Bordeaux (Frankrig).

Suez-kanalen var blevet åbnet, så ned igennem Middelhavet og til Port Said. Sejlturen tog 8 dage. Igennem Suez-kanalen, Det Røde Hav, Aden Bugten og ud i Det Indiske Ocean.

Snesejler 5

Efter 12 dage anlagde vi Penang i Malaysia, her lå vi i 3 dage og sejlede så til Port Kelang (Port Swettenham) også i Malaysia, her lå vi i også i 3 dage.

Derefter sejlede i til Bangkok, hvor vi lå i 6 dage. Sejlede så til Labuan (Nordvest kysten af Borneo) hvor vi lå i 3 dage. Derfeter til Fillipinerne, først Iligan på Øen Mindanao, 2 dage efter til til Manila.

Vi ankom til Iligan tidligt om morgenen kl. ca. 4.00. Jeg kom ud på dækket ved ca. 5.30 tiden, sikket et syn: solopgang, store plamer, grønt hav, hvide strande, dufte - jae, alle sanserne stod på vid gab og tog imod. Var man kommet i "himmlen". Her var virkelig smukt, og jeg var så heldig at få en halv-fridag, og gik i land lige efter frokosten, for at studerer øen.

Spændende sted, man skulle bare passe på "oprørerne", da der var en intensivering af militant muslimsk separatisme på øen.

Nå, men vi sejlede så til Manila, herefter Naha (hovedbyen på de japanske Okinawaøer). Dernæst til Shanghai hvor vi lå 14 dage. Det var stadig kommunist-partiet som styrede Kina, så det at gå i land - foregik, at man tog op i "en stor bygning på flere etager", her kunne man købe souvenirs, spise, drikke og opføre sig ordentligt. Mit indtryk af Shanghai, var en stor diset grå by.

Nu, skulle vi heldigvis til Bangkok igen, dernæst Singapore og Penang. Samme vej hjem igen via Suez og til Hamburg.

Hele rejsen tog ca. 4 måneder. Jeg afmøstrede i Hamburg, da jeg skulle hjem og på kokkeskole i Ålborg.

(1977)

Nu var tiden inde til at skulle på kokkeskole.

For at blive skibskok, skulle man sejle 24 måneder som Koksmath og 9 måneder som Ungkok. Og som afslutning på sin læretid, skulle man 5 måneder på skole. Der er mange der tror, at skibskokke uddannelsen ikke er på samme niveau som uddannelse til kok i land, men der tager man fejl.

Snesejler 5

Al teori og den endelige pratisk-eskamen er eller var i princippet ens, der er jo nok lavet meget om idag. Endvidere havde man som skibskok udvidet praktik og teori i bagning samt konditori. Lærte engelsk i stedet for fransk, da man som sømand kommer hele kloden rundt.

Der blev også lagt stor vægt på hvordan man; sørger for indkøb, proviantering, kostplanlægning, oprydning og hygiejne. Og da man på skibet ofte er afhængig af de råvarer, der er i området, skal man helst kunne "trylle og reagerer". Alt gik godt i Ålborg og jeg bestod, fik mit Sønæringsbevis - og så af sted ud at sejle som Skibskok.

Azuma (1978)



Azuma i Hamburg.

Snesejler 5

Påmønstrede i Antwerpen, hvor Azuma lå så langt ude som man komme i havnen.

Det var på "Bayer Antwerpen" en kemiske virksomhed i det nordlige Antwerpen havn. Det viste sig, at Azuma havde allerede været på vej til Indien fra Lissabon, men blev ramt af uvejr. Lasten havde rykket sig, og i den ene last var en masse tønder og beholdere med kemikalier gået læk. Skibet blev derfor beordret til denne destination, fordi lastrummene skulle renses.

Da jeg ankom fra lufthavnen til skibet, fik jeg et chock - der holdt ambulancer, masser af personaler med sikkerhedsdragter, man kunne virkelig mærke man nærmede sig en "krigszone". De øverste inspektører hjemme fra ØK, var tilstede og fulgte slagets gang.

Vi besætningsmedlemmer levede og arbejdede under et psykisk pres, da man ikke fortalte os hvad den giftige kemi i lasten var. Det eneste vi fik af vide var: Hvis der er nogle der får ondt i halsen, eller begynder at hoste slemt, så kontakt overstyrmanden.

Men søfolk, har en vis evne til at kunne klare tingene - ikke fordi man er "blåøjet", men for at få skibet til at fungere. Det klarede vi også, ikke mindst fordi Den Norske Velfærdstjeneste - var enestående. Mange af os blev hentet hver aften, hvor vi dyrkede sport, så film, hyggede os - og ikke mindst spiste masser af de berømte norske-vafler.

Vi spillede masser af fodboldkampe, vi vandt de fleste. Endvidere var der jo "proffesionelle danske fodboldspillere" i Antwerpen dengang. De kom på besøg på Den Norske Velfærdstjeneste, og vi var nogle som spillede på hold sammen med dem, det var sjovt.

Snesejler 5



Fodboldhold som spillede i Bombay.

Nå, men tiden gik - vi lå her i 2 måneder. Så, endelig sejlede vi ud mod Østen - men først via Suez-kanalen. Ligesom man troede at ens prøvelser var overstået kom der endnu en, vi skulle ligge 20 dage på reden uden for Karachi (Pakistan), dernæst 10 dage til kaj.

Hold da`op, her var varmt og alt foregik på "må og få". Det var meget anstrengende forhold - både at arbejde under og blot at være tilstede i.

Endnu en prøvelse, sejlede til Bombay og lå 16 dage på reden, og så 7 dage til kaj. Jeg må godt nok indrømme, det var hårdt.

Her var fodboldholdet ude og spille med et lokalt hold. Jeg var desværre ikke med, da jeg skulle passe kabyssen.

Vi vidste ikke rigtig hvor vi så skulle hen, men fik et telegram om at sejle til Singapore for at gå på værft. Det var godt nok, her lå vi i ca. 3 uger. Det var noget helt andet, meget mere afslappet. Og om aftenen op i Boogiestreet, her var der liv og glade dage.

Snesejler 5

Om dagen og indtil kl. ca. 20:00, var der strøgudsalg af alle varer såsom: tøj, sko, parfume, casettebånd - ja, nævn det som ikke fandtes i boderne. Og bom, kl. 20:00 - forvandles det til et mekka af mad, udskænkning, musik og

Vi lavede nu en stor-proviantering. Sejlede så til Yokohama, Kobe og Hong Kong. Derefter direkte til Jeddah i Saudi Arabien, Aqaba i Jordan, Port Said i Suez, Leticia i Libyen og endelig Piræus. Her afmønstrede jeg efter 8 måneder.

Falstria.



Falstria Liverpool.

Sejlruten var Hamburg, Bremen, Rotterdam, Zebrügge, Le Havre, Liverpool og Greenock - over "Atlanten" til Christobal, ved Panama-kanalen.

Her ankom vi gerne om aftenen, så kunne vi lige nå at komme en tur i byen. Dagen efter igennem Panama-kanalen og så videre mod Los Angeles.

Snesejler 5

Dernæst San Francisco, Seattle, Vancouver og igen San Francisco, Los Angeles og nu Balboa ved Panama-kanalen. Igennem kanalen og direkte til Liverpool og Europæiske havne. Så igen tilbage til Christobal og langs USA's kyst osv. osv.

Havde gerne 2 rejser ude og 1 rejse hjemme på ferie. Når vi kom til San Francisco, skulle man altid ud på Fishermans Wharf - og spise frisk fisk og skaldyr. til dette, masser af kold Californisk hvidvin - det var lækkert.

Fiona.

Her sejlede jeg som Kok på mange rejser. Udgangspunktet var altid Århus, derefter Hamburg, Rotterdam, Zeebrugge og Le Havre - dernæst Tenerife, og så havne ned langs Vestafrikas Kyst indtil vi nåede Lagos i Nigeria. Hjem via Tenerife til Århus. Rejsen tog 5 uger.

Fionia var på dette tidspunkt, et af de hotteste skibe. Vi havde vores egne kranførere, så man var ikke afhængig af "langsommeligheden i Afrika". Det var godt for os, for der er ikke noget være end: "Hvornår sker der noget - i dag, i morgen eller i overmorgen".

Jeg var kok på Fionia, med turnus 3 rejser ude og 1 rejse hjemme.

De sidste skibe, jeg havde i Ø.K. - har jeg desværre ingen billeder fra, bla. Simba og Meonia - men nu, var det også mere arbejdsopgaverne der blev prioriteret.

Jeg sejlede næsten 10 år i Ø.K., hvor der var så mange gode oplevelser, at det opvejer de svære stunder. Så man kan roligt sige - at det har været det hele værd.

På Falstria, Jutlandia, Meonia og Fionia - havde vi mange parties. dvs. i officerens rygesalon slog man dørene op, så man kunne lave en stor stående buffet. Det var gerne til 50-60 personer, hvor Ø.K. var repræsentant. Gæsterne kunne være fra ambassaden, forretningsforbindelser etc.

Snesejler 5



Kok Kim P. Nielsen på sit kammer Fionia.

Efter Ø.K. prøvede jeg et par andre rederier, men det blev aldrig det samme som i Ø.K.

Senere og selv i dag har jeg stor glæde af min uddannelse som Kok og Hovmester i Ø.K.

Kim P Nielsen.

Snesejler 5

EN SKRIVERKARL'S ERINDRINGER:



ØKs hovedkontor i Holbergsgade, med Niels Juel i forgrunden.

En kold februar vinterdag tog min far og jeg ind til Koebenhavn til Holbergsgade 2, hvor jeg henvendte mig til Personaleafdelingen for at ansøge om at blive elev i Kompagniet. Min far ventede udenfor i kulden. Jeg blev anbragt i det flotte bestyrelseslokale som laa ved siden af Personalekontoret paa 1. sal og her kunne jeg saa skrive min ansøgning. Jeg søgte ind i Skibsafdelingen.

Der gik et par maaneder og saa fik jeg besked om at jeg lige skulle igennem en laegeundersøgelse foer man kunne bekræfte min ansættelse. Kompagnilaegen hed Dr. Rygaard og havde klinik i Bredgade. Interviewet med Dr. Rygaard forekom at vaere en form for ansættelses interview. Men Dr. Rygaard skrev noget ned som blev lagt i en kuvert som saa skulle afleveres til Personalekontoret.

Kort tid efter fik jeg en laeringekontrakt som skulle underskrives af mig selv og mine forældre eftersom jeg kun var 17 aar gammel.

Snesejler 5

Jeg startede 1. august 1963 sammen med adskillige andre (OEK ansatte ca. 100 elever hvert aar og der var 1,000 ansoegere saa muligheden for at blive ansat var 10%) og vi samledes i Bestyrelsessalen. Vi blev adskilt i grupper og jeg blev anbragt i en gruppe som var allokeret til bogholderierne. Jeg endte op i Import Bogholderiet (ikke det jeg havde regnet med eller ansøgt om) og grunden dertil kan kun vaere mine karakterer i matematik og regning som var til ug.

Med en laerlinge uddannelses periode paa 3 aar betoed det at der paa ethvert givet tidspunkt ville vaere ca. 300 elever i bygningen Holbergsgade 2 samt i nogle af de omkringliggende bygninger paa Niels Juels Gade og Tordenskjoldsgade.

Under elevtiden gennemgik man en handelsskole undervisning som foregik dels i OEKs egne lokaler samt paa Handelshoejskolen. Derudover skulle eleverne ogsaa igennem et maskinskrivnings kursus paa Mercedesskolen paa Koebmagergade. Der var nogle soede kvindelige undervisere der.

Som alle mine samtidige soegte jeg om udsaettelse fra session. Jeg fik brev om at det kunne der ikke vaere tale om uden at der var en forklaring hertil. Min far ringede ind og forespurgte og fik det svar at det danske militaer ville ikke have mig eftersom jeg jo var svensk statsborger. Saa ringede min far til den svenske ambassade der og forespurgte der om jeg skulle goere militaertjeneste i Sverige. Det skulle jeg ikke eftersom jeg var bosat udenfor Sverige.

Kutyme i OEK var at man helst saa at de faerdiguddannede elever gjorde militaertjeneste (helst saa man at man sluttede af som officer). Efter militaertjeneste var der et saakaldt "professor kursus" eller det vaesentligste program til en HD uddannelse. Det var et kursus paa ca. 6 maaneder og efterfoelgende ville OEK saa tage stilling til hvorhen man ville udsende de udklaekkede "professorer".

For mig ville det betyde at jeg nu skulle vente i Danmark i op til 2 aar paa at mine samtidige blev faerdige med militaertjeneste hvorefter jeg saa kunne starte paa professor kurset.

Snesejler 5

Nu skal det siges at selvom der startede ca. 100 elever hvert aar, var det ikke ensbetydende med at der var 100 der blev udstationeret. Nogle personer soegte ind i OEK for at faa handelsuddannelsen (det var et fint stykke papir at have dengang), nogle bestod ikke eksamen og nogle fandt sig en kaereste under elevtiden (hvis de da ikke havde en i forvejen) og i OEK regi var det absolut tabu, for man udstationerede ikke folk som havde "bundet" sig. Med andre ord, ville der ca. vaere 10-15 elever som kvalificerede sig til udstationering hvert aar.

Jeg var faerdig med uddannelsen den 31. juli 1966 og kunne derefter kaldes "assistent".

Jeg fandt ud af at der var mulighed for at komme lidt vaek fra hovedkontoret og det var at soege jobbet som Purser eller Skriverkarl som det kaldtes paa en af de moderne A-baade. Paa davaerende tidspunkt var kun udlarte fra Skibsafdelingen som kunne stilles i udsigt at besaette denne stilling.

Jeg rendte Personalekontoret paa doerene i tide og utide og ca. 2 maaneder efter faerdiguddannelsen viste det sig at der var brug for en Pursen paa Andorra eftersom den davaerende Purser havde faaet en stilling i Skibsafdelingen i Hamburg. Vedkommende havde kun faaet een tur til det fjerne oesten. Det var kutyme med to ture. Saa med kort varsel blev jeg kaldt op paa Personalekontoret og fik at vide at jeg godt kunne gaa over i Amaliegade og faa fat i et uniformssaet samt besøge Kompagni laegen i Bredgade for at faa foerste skud af de 3 slags vaccinationer der var paakraevet dengang. Jeg maatte ligeledes paa den svenske ambassade for at faa et pas.

Formalet med at have en Purser om bord paa de hurtige skibe var at assistere Kaptajn, Overstyrmand, Maskinchef og til en vis grad Hovmesteren samt staa for afregning af loenninger, udbetale forskud til besaetningen ved ankomst til havn samt afslutte afloenning ved endelig ankomst til Koebenhavn og i nogle tilfaelde Aarhus.

Derudover var arbejdsbeskrivelsen som foelger:

Snesejler 5

Udarbejdelse af mandskabslister, som blev brugt i forbindelse ved ankomst- og afrejse fra de forskellige havne som skibet anloeb, det vil sige forestaa:

Formaliteter med sundhedsmyndighederne som var de foerste der stillede om bord for at checke de gule vaccinationsboeger.

Formaliteter med immigrationsmyndighederne (ankomst/afrejse) dvs gennemgang af besaetningens pas.

Assisterere Hovmester med toldmyndighederne ved ankomst.

Jeg blev sendt ud i Frihavnen for at faa et lynkursus i hvordan man laver loenningsregnskab osv. Det var 2 gaeve gutter ved navn Poul Henning Jensen og Joergen Brahtz som stod for det.

Endelig oprandt den store dag hvor jeg skulle stille om bord paa Andorra. Det var i slutningen af oktober 1966.

Da jeg rendte rundt paa skibet den foerste dag foer afsejling stoedte jeg ind i Kaptajn Flemming Bech (senere flagskipper i OEK). Han var meget stram i betraekket og spurgte bare "Er De den nye Purser?" Det maatte jeg erkende. Og saa kom det "Knap jakken mand, De ligner en fuld tolder". Det var haarde ord lige fra starten og jeg taenkte, det her det gaar slet ikke.

Heldigvis var Flemming Bech (ogsaa kendt som Flemming "Vaek" Nielsen eftersom han havde stroeget Nielsen som efternavn) kun afloeser til Rotterdam da han havde faaet et nyt fartoej. Flemming Bech havde haft Andorra lige siden skibet var under bygning i Nakskov.

Det viste sig at den efterfoelgende Kaptajn Hardy Christiansen (ogsaa kendt som Hardy Halvkraft) var en utrolig behagelig person at arbejde sammen med.

Maskinchef var Henry Ehrhorn Joergensen eller mest kendt som "Mordet" eller "Det uopklarede mord". Grunden til dette navn vender jeg tilbage til.

Snesejler 5



Overstyrmand var Joergen Tuxen en utrolig livlig og festlig herre.

'1. styrmand var Jens Christian Iversen, en meget behagelig person at arbejde sammen med.

'1. maskinmester var Svend Brunk Olsen, ligeledes en meget behagelig person. Han havde familien med paa min rejse nr. 2. Fruen og "Lille Soeren" paa 5 aar.

Snesejler 5

'2, maskinmester var Birger Sassersen Christensen, som havde en forkaerlighed for 3 ting. Jim Reeves (country and western music), tysk march musik.

Harald Oemark Andersen var elektriker ombord og havde vaeret tilstede under bygningen af Andorra paa Nakskov Skibsvaerft. Han kendte de elektriske systemer ud og ind.



Jørgen Tuxen

Snesejler 5

Hovmester var Frank Thunoe, ogsaa en livlig person.

Baadsmand var Vagn Odgaard og en af hans bedste venner matros Aage Johansen fulgte med.

Telegrafisten paa min foerste tur hed Dan Christensen og paa anden tur Henrik Andersen.

EAC Lines opererede 3 ruter til Syd Oest Asien. Service I, II og III. Service I var den absolut hurtigste (man undgik ogsaa havne med congestion f.eks. Bangkok). Foer jeg tiltraadte sejlede Andorra paa hurtigruten Service I.

Da skibet aabenbart ikke sejlede hurtigt nok, blev Andorra taget ud af Service I og overfoert til Service II og III. Det var mit held for jeg fik masser af oplevelser med de ekstra havneanloeb det indebar.

Saa min foerste tur var Service II. Jeg mener det var Andorra's rejse nummer 7 eller 8. Foerste anloeb var Hamburg som vi kom til via Kielerkanalen.

Jeg kan huske jeg gik i biffen en aften i Hamburg og saa en cowboyfilm. Jeg blev noget overrasket da skuespillerne talte tysk. Saa lyden var synkroniseret og saadan er det vist ogsaa i dag.

Antwerpen og Rotterdam var naeste stop. Rotterdam var sidste stop foer vi skulle igennem Suez kanalen, saa det var tid til at besaetningen fik de obligatoriske vaccinationer. I mit tilfaelde 2. omgang. Der kom 1 laege plus et par sygeplejerske om bord, Renligheden var helt i top. Officersmessen stank som et helt hospital

Ikke desto mindre, blev jeg ualmindelig sloej om natten efter afgang fra Rotterdam grundet vaccinationerne. Mit hjerte bankede som aldrig foer og troede faktisk min sidste stund var kommet. Det skete heldigvis ikke. Om morgenen var jeg helt i orden igen.

Naeste stop var Suez. Det var tid til sidste runde af vaccinationerne foer vi ankom til Det Fjerne Oesten. Som Purser var jeg ansvarlig for at samle de

Snesejler 5

gule boeger ind og se til at de blev korrekt stemplet af paagaeldende laege. Med hensyn til vaccinationer var det normal praksis i Europa at man fik en "cocktail" dvs eet skud som indeholdt 2 vacciner.

Der kom en laege om bord i Suez og det var det hele. Naal og udstyr var i en brugt tobaksaeske, saa med hensyn til renlighed saa det lovende ud for at redde sig en gang sygdom. Vi fik vores "skud" og saa skulle de gule boeger stemples.

Laegen gav kun et stempel i hver bog. Det kunne jeg ikke rigtig forstaa for vi skulle jo have 2. Saa maatte jeg spoerge om det var en "cocktail" vi havde faaet. Det var det ikke. Saa maatte jeg hidkalde besaetningen endnu engang. Stor irritation. Men vi havde da de noedvendige stempler da vi ankom til Port Swettenham, Malaysia.

Jeg fik lejlighed til at gaa i land i Suez. Jeg synes ikke det var noget saerligt. Var igennem markedet hvor "frisk" slagtet koed hang. Koedet var fuldstaendigt daekket til af fluer.

Foer Port Swettenham skulle vi lige en tur ind til Aden og bunkre.

I Aden var der ikke mulighed for at komme i land eftersom der var uroligheder. Til gengæld vrimlede det med handelsfolk om bord som solgte alt muligt, hovedsageligt ragelse.

Det var tradition for nogle af besaetningsmedlemmerne at ved ankomst til Port Swettenham (hedder nu Port Kelang) skulle der aflægges besog paa Restaurant Dux eller var det Lux? for at spise aspargessuppe og fried rice (stegt ris). Jeg ved ikke om aspargessuppen var noget specielt, det var nok snarere nogle daaser Campbell's Soup der blev varmet op fortyndet med noget vand.

Jeg var i den heldige situation at i havn skulle jeg stille paa broen hos kaptajnen kl. 9 morgenen for at hoere om der var noget specielt arbejde der skulle goeres. Det var der som regel ikke, saa jeg fik blot den besked "Gaa De bare i land" og det benyttede jeg mig selvfoelgelig meget af.

Snesejler 5

I Port Swettenham var der saaledes mulighed for at besøge Kuala Lumpur og se de attraktioner der var der.

Næste stop var Singapore. Singapore dengang var ikke hvad Singapore er i dag. Singapore havde i 1963 opnået uafhængighed fra Storbritannien og gik sammen med Malaya, Sabah og Sarawak ind i dannelsen af Malaysia. 9. august 65 blev Singapore en selvstændig republik. Saa billedet af Singapore dengang bar præg af det rigtige fjerne østen, hvis man kan kalde det for det. Der var ikke den samme renlighed som der er i dag. Singapore var ogsaa dengang et "shoppers paradise", da der stort set ikke var told- og afgifter paa fotoudstyr osv. Rent turistmaessigt kan man sige at Singapore var hurtigt overstaet. Tiger Balm Gardens blev dog besøgt og ligeledes Singapore Aquarium (revet ned i dag).



Bangkok Bar, (Bangkok Red) her lå vi og ventede i ca. 7 dage, Ventetiden blev brugt til at stå på "vandski"

Saa kom turen til Bangkok, hvor der heldigvis ikke var den store ventetid for at komme ind og losse godset. Behandling af diverser myndigheder blev foretaget i Paknam og man kan sige at sejlturen op ad floden til Klong

Snesejler 5

Toey var noget af en oplevelse da den beroemte lejder blev smidt ud og saa overvaere ca. 70 kvinder komme kravlende op om bord paa skibet. Besaetningen bestod af 39 mand, hvoraf der var et kvindfolk, nemlig stewardessen. Saa der var rigeligt at vaelge imellem.

Vi var i Bangkok i en uges tid, saa der var masser af mulighed for at vaere turist. Det var isaer telegrafisten jeg drog paa udflugt sammen med, eftersom han ikke maatte arbejde i havn og derfor kunne holde fri. Vi besøgte River Kwai broen i Kanchanaburi, bare turen derned i taxi var livsfarlig eftersom thairne koerer som doed og djaevil og det goer de stadigvaek. De obligatoriske tempelbesoeg blev ogsaa foretaget. Om aftenen var der saa mulighed for at overvaere nattelivet paa Mosquito Bar eller "Myggen" som den blev kaldt og/eller Venus Bar som laa ved siden af..

Mange besaetningsmedlemmer valgte at holde noget af deres ferie i Bangkok eller snarere nede i "Sumpen" som Klong Toey ogsaa blev kaldt. De havde deres "faste" damer som de saa boede hos. Damerne var allesammen velbevandret med diverse sejlplaner saa de kunne "planlaegge" paa bedste vis. Det ville jo vaere uheldigt hvis der dukkede to "kaererster" op paa samme tidspunkt.

Eftersom forbruget hos de ferierende nede i "Sumpen" var stort, fik jeg som regel besoeg paa mit kontor tidligt om morgenen hvor der blev bedt om yderligere forskud. Saa regnskabsmaessigt var der noget at holde styr paa, bl.a. paa grund af hoekerregningen. I nogle tilfaelde var jeg selv ikke i stand til at imoedekomme anmodningerne, saa jeg gik op paa broen for at faa kaptajnens godkendelse. Den blev som regel givet.

Hong Kong var naeste anloeb. Vi anloeb "Ocean Terminal" som hovedsagelig var beregnet til passagerskibe, saa vi laa lige midt i Kowloon. Efter de obligatoriske behandlinger af diverse myndigheder moedte jeg paa skibet en lille kinesermand som sagde til mig paa flydende dansk "Hej Purser har du brug for et saet toej eller skjorter". Det var mit foerste moede med Skraedder Thomsen, der var godt nok et par stykker af dem, men de kunne allesammen snakke noget dansk.

Snesejler 5

Thomsen & Co var utrolig flinke folk, hvilket ikke er helt uforstaaeligt. Der var altid en kold Carlsberg oel paa koel. De var ogsaa utrolig serviceorienterede og behjaelpelige i andre henseender. Min store interesse dengang og nu har altid vaeret musik. I Hong Kong udover at grammofon plade forretninger solgte grammofonplader saa eksisterede der ogsaa "piratkopiering" virksomhed, hvorved man kunne faa overfoert LP plader til spolebaand til baandoptagere. Musik kassetten var endnu ikke opfundet dengang.

En anden virksomhed som laa ikke langt fra Thomsen & Co var Henderson & Co som var kendte for deres kamfertraeskister og andre souvenir artikler. Der kunne de ogsaa snakke lidt dansk.

Thomsen & Co paa Ashley Road eksisterer ikke mere. For et par aar siden besøgte jeg Henderson & Co og forretningen stod sloejt til paa grund af containerterminalen og den meget korte anloebstid i Hong Kong.

Fra Hamburg (paa min anden rejse) sendte jeg saaledes en lang oenskeseddel til skraedder Thomsen og ved ankomsten til Hong Kong stod vores ven nede paa kajen med en ordentlig stak baand. Der kunne vaere ca. 6 LP plader per baand.

Der var ogsaa lejlighed til udflugter og en aften var vi nogle stykker der tog ud til Aberdeen og tog over til den flydende restaurant ved navn Jumbo. Det var mit allerfoerste bekendtskab med spisepinde eller chopsticks og det slap jeg ikke saerlig godt fra i begyndelsen. Der var dog en af tjenerne der til sidst forbarmede sig over mig og skaffede mig en ske.

Vi var i Hong Kong i december maaned 1966 og klimaet paa davaerende tidspunkt var behageligt.

Vi skulle nu over til lidt vintervejr i Japan. Men foerst skulle vi over det Syd Kinesiske Hav mellem Hong Kong og Taiwan. Da var vejrguderne ikke med os. Vi rendte rend i en gang stormvejr der sagde spar to til alt. Andorra stampede paele (som det vistnok hed) og hver gang roeg skufferne i koejen ud og ind, men havnede dog ikke paa gulvet. Soesyg

Snesejler 5

blev jeg dog ikke, men en oplevelse var det dog. Mellem Taiwan og Japan var havet mere roligt.

Foerste anloeb i Japan var saa vidt jeg husker Kobe, hvilket ogsaa var et populaert sted for de medlemmer af besaetningen som havde dame bekendtskaber der. Oevrige anloeb i Japan var Osaka, Nagoya og Yokohama samt Otaru (oppe paa nordoen Sapporo).

Juleaften blev fejret i soen efter et kort besoeg i Kobe. Juleaften var helt specielt. Vi havde juletrae og gaver var der saamaend ogsaa.

Nytaarsaften blev fejret oppe i Otaru paa nordoen Hokkaido.. Der var der rigtig vinter med frost og hoej sne i gaderne. Man kan sige at gaderne var "eleveret" eftersom man skulle gaa ned af trappetrin der var lavet i sneen for at komme ind i forretningerne og isaer vaertshusene.

Under de to rejser med Andorra var der ligeledes mulighed for vaere turist i Japan. Blandt andet et besoeg til Mt Fuji med tur i svaevbane.

I Japan blev der baade losset og lastet. Skibet skulle jo ikke sejle tomt hjem tilbage til Europa.

Hong Kong var saa sidste anloeb for tilbagerejsen til Europa. Under opholdet i Japan havde skraedder Thomsen haft travlt med at soerge for diverse jakkesaet, skjorter og benklaeder som var blevet bestilt af besaetningen under det foerste anloeb.

Det var nu tid til at rejse tilbage og turen tilbage til Hamburg via Suez kanalen tog saa vidt jeg husker 21 dage. Foerste anloeb var Rotterdam og efterfoelgende Antwerpen, Hamburg og saa endelig tilbage til Koebenhavn.

Min anden tur med Andorra var en Service III tur som var noget forskellig og laengere end Service II rejsen.

Lastehavnene i Europa var nu Koebenhavn, Aarhus, Goeteborg, Oslo, Middlesbrough (hvor vi kom lidt for taet paa en fiskerbaad ved

Snesejler 5

indsejlingen, der skete dog ingen større skader), Hamburg, Antwerpen, Rotterdam og saa til sidst Genoa.

I Goeteborg loeb vi ind i et mindre problem omkring min person. Jeg havde jo svensk pas og arbejdede paa et dansk skib. Problemet havde saa vidt jeg husker noget at gøre med svensk fagforening. Men jeg fik da lov til at forblive om bord.

I Genoa havde jeg meget travlt arbejdsmaessigt eftersom Genoa var sidste havn. Afloeserbesaetningen ned gennem Europa blev nu skiftet ud med den faste besaetning. Ny anloebshavn i Asien var Manila. Der skulle derfor laves visaansoegning til Filippinerne for besaetningen og denne ansoegning skulle afsendes fra Genoa til det filippinske konsulat i Bangkok, saa visum var klar foer afsejling til Manila.

Ansoegningen var saerdeles omfattende og meget detaljeret med hensyn til hvert enkelt besaetningsmedlem. Derudover skulle den skrives ud i adskillige eksemplarer. Det gjorde det ogsaa vanskeligt at nogle ankom til Genoa faa timer foer afrejse. Men faerdig blev den da og afleveret til agenten for videre ekspedition.

Derudover var stoerrelsen af ansoegningsformularen 3 gange folio stoerrelse eller paa stoerrelse med gave indpakkings papir.

Hvad visa ansoegningen sidenhed blev anvendt til, kommer jeg tilbage med senere.

Saa kom turen til Suez kanalen hvor jeg denne gang var bedre forberedt med hensyn til vaccinationerne, saa hvert besaetnings medlem fik to skud.

Saa gik turen over Det Indiske Ocean, som var blikstille det meste af vejen.

Snesejler 5



Første stop i Asien var Penang (Pearl Of The Orient) eller Oestens Perle. Her var jeg bl.a. ude ved det berømte slange tempel, hvor giftslanger hang i beplantninger fuldstændig bedøvet af roegelse fra templet. Jeg havde fornøjelsen at få taget et foto hvor jeg har sådan et krag oven på mit hoved. Jeg ser ikke alt for glad ud ved situationen.

Slangetemplet eksisterer stadigvæk, men er nu en skygge af hvad det har været. Det er nu omringet af diverse nybygninger. Penang Hill fik ligeledes et besøg.

Singapore var næste anløb. Her blev tiden anvendt til shopping eftersom det turistmæssige var overstaaet under første besøg.

Endelig kom så turen til det forjættede land, Thailand. Sejltiden fra Singapore til Bangkok er ikke noget særligt. Men havnen var fuldt beslaglagt, så vi måtte tilbringe ventetiden som var på 7 dage ved at ligge ude på Reden eller Bangkok Bar sammen med adskillige andre skibe.

Snesejler 5

Ventetiden blev bl.a. anvendt med at læse boeger. Sikkerhedsoevvelser blev ogsaa foretaget og der var ogsaa lejlighed til at staa paa "vandski". En daglig rutine i soen var "Five o'clock drinks" i officerernes rygesalon, hvor man diskuterede dagens forloeb og hvad der ellers maatte og derefter var saa ned i officer's messen til en gang aftensmad.

Men endelig oprandt den "store" dag hvor vi sejlede et stykke op ad floden og forankrede ud for Paknam midt ude i floden, hvor vi tilbragte de i alt 10 dage vi laa i Bangkok. Det var noget boevlet noget naar man skulle i land, men der var altid smaa baade til vores raadighed naar vi skulle i land og tilbage paa skibet igen.

Paknam ligger omkring 30 km udenfor Bangkok (Klong Toey). Den foerste dag arriverede vi tidligt paa aftenen og omkring ved 20 tiden var de fleste klar til at tage ind paa "Myggen", hvor vi ankom ved 21 tiden. Vejen vi koerte ad ind til byen hedder Sukhumvit Road (Highway # 3) og den gaar fra centrum i Bangkok til den kambodianske graense, saa den er rimelig lang. Det var ogsaa ad den vej man skulle koere hvis man ville en tur til Pattaya, som mere eller mindre kun var et fiskerleje dengang.



"Myggen" Mosquito Bar.

Snesejler 5

Ved ankomst til "Myggen" var der orden i sagerne. De forskelliges dame bekendtskaber fra tidligere besøg var som tidligere nævnt velbevandret i sejlplanerne, saa de var linet op.



Mosquito Bar ret forude, lidt til bagbord Venus Room, til styrbord Mariners Club.

Om dagen var jeg saa turist og en enkelt dag tog jeg ned paa OEK's hovedkontor paa Oriental Avenue overfor Oriental Hotel. Der faldt jeg i snak med nogle af de unge gutter som var udstationeret der og de var saa venlige at invitere mig med i byen for at studere nattelivet paa naermere hold. Det blev sent og af sikkerheds hensyn syntes de at det ikke ville vaere smart at koere alene tilbage i taxi til Paknam. Saa jeg fik tilbuddet om at sove ude i ungarlemessen og naeste morgen ville jeg saa blive koert ind til Oriental Avenue, hvor jeg saa kunne faa koerelejlighed med skibsagenten ud til skibet.

Det medfoerte saa at jeg selvoelgelig ikke kunne stille oppe paa broen hos Hardy C. kl. 9 om morgenen. Han blev noget halvsur, men tog det ellers meget paent da jeg forklarede hvor jeg havde vaeret henne. Jeg kom aldrig for sent mere efter den dag.

Snesejler 5

De 10 dage i Bangkok forløb hurtigt og herfra gik turen saa til Manila. Besætningslisten med visumansøgning havde jeg faaet tilbage med alle viseringer i orden.



Tuxen ringer hjem fra sin sko og forklarer hvordan den virker.



Snesejler 5

Ved ankomst til Manila, skulle sundhedsmyndighederne have en kopi, immigration ligeledes og saa kom turen til toldbehandlingen. Der var stadigvaek nogle lister tilbage som saa var til toldvaesenet. For at sikre en nem og glat toldbehandling var det kutyme at dele ud af hovedsagelig whisky og cigaretter (kartoner). Nu fandt jeg saa ud af hvad tolderne brugte deres kopier af mandskabslisten til. Indpakningspapir. Det var lidt bittert at se efter alt det arbejde der var blevet udfoert for at faa listerne faerdige.

Anloebet i Manila var kort, 2 dage, men jeg fik da set mig lidt om uden for Manila. Hovedsageligt Manila American Cemetery & Memorial. Kirkegaarden er stor og er paa 615,000m² og har ca 17,000 gravsteder for amerikanske soldater som faldt under 2. verdenskrig.

Efter Manila, blev det til nogle dage i Hong Kong. Skraedder Thomsen stod paa kajen med de lovede musik baand. Baandoptager havde jeg paa mit kammer saa nu havde jeg masser af musik at lytte til.

Shanghai stod nu for tur. Foer ankomst fik alle besaetningsmedlemmer besked om at fjerne/gemme vaek alt hvad der lignede vestlig litteratur. Myndighederne ville ligeledes gaa igennem alle vaerelser paa skibet ved ankomst. Saa besaetningen blev kaldt sammen i een af salonerne mens 1. styrmand med sin masternoegle viste myndighederne rundt paa skibet.

Vi var i Shanghai i 5 dage og her kunne man ikke lege turist paa egen haand. Saa der blev arrangeret ture ind til byen fra havneanlaegget som laa et stykke udenfor. Vi havde mulighed for at komme ind i Friendship Store samt i Marine klubben som havde verdens laengste bar. Den menige kineser havde ikke mulighed for at handle i Friendship Store, men kunne staa og kigge paa udenfor. Alle kinesere, maend og kvinder, var ens klaedt paa (Mao uniform tror jeg nok det hed). Indkoeb foretaget i Friendship Store kunne man ikke medbringe selv. Det ville blive sendt ned paa skibet om det saa kun var en daase jordnoedder man koebte. Jeg koebte en flot kamfertraes kiste. Den var unik fordi den indeholdt ikke kommunistiske motiver hvad de fleste kamfertraeskister gjorde. Motiverne kunne bl.a. vaere arbejdere som var i gang med at bygge en daemning.

Snesejler 5

Det vrimlede med cyklister i Shanghai dengang og jeg tror jeg talte op til max 7 personbiler under opholdet.

Ved afrejse blev alle besætningsmedlemmer kaldt sammen i een af salonerne og denne gang nojedes myndighederne ikke bare med at gennemgaa kahytterne, lastrummene blev ogsaa gennemgaaet. Man frygtede at der eventuelt kunne vaere "blinde" passagerer om bord.

Fra Shanghai sejlede vi til Japan og anloeb Yokohama, Kobe, Nagoya og Osaka (ikke noedvendigvis i denne raekkefoelge). Fra Yokohama var der ikke langt ind til Tokyo, saa jeg tog et smut derind. Vejret i Japan paa davaerende tidspunkt var godt, for det var nemlig foraar og kirsebaertraerne blomstrede. Flot syn.

I Yokohama havn viste det sig at een af de nye A baade var i havn. Jeg mener det var Aranya, som var paa jomfrurejse. Jeg besluttede mig for at gaa over og besøge skriverkarlen der. Han sad saamaend og arbejdede haardt og i stedet for at byde mig velkommen fik jeg en hilsen der loed "Hvad fanden laver du her?". Den stakkels mand havde endnu ikke haft mulighed for at komme i land og lege turist. Skibet sejlede paa hurtigruten Service I og var paa jomfrurejse. Det er paa jomfru rejsen at alle mulige skavanker med hensyn til nybygninger bliver opdaget med det resultat at der skal skrives masser af rapporter som saa skulle sendes hjem til skibsinspektionen og maskininspektionen saa tidligt som muligt. Og der var vistnok rigtig mange skavanker paa Aranya. Saa man kan sige at jeg var utrolig heldig med at have faaet Andorra.

Andre skriverkarle maatte en tur i lasten under havneophold udstyret med en tally bog, en form for kontrolarbejde, hvilket jeg dog slap for.

Efter Japan hvor vi baade havde losset og lastet var det nu tid til at rejse hjemover til Europa igen.

Vi kom tilbage til Hong Kong for at laste. Opholdet var dog ikke saerlig langt.

Snesejler 5

Bangkok var naeste stop for lastning. Vi havde ingen ventetid, saa vi sejlede direkte op til Klong Toey. Denne gang havde vi fornoejelsen af at vaere i Bangkok i 7 dage.

Bangkok var sidste havn foer vi skulle tilbage til Europa via Suez kanalen. Paa afrejetidspunktet var 6 dages krigen mellem Egypten og Israel netop brudt ud (5. juni 1967). Vi fik derfor besked paa at sejle ind til Singapore for at bunkre og proviantere saa vi havde nok braendstof baade til fartoej og besaetning til at sejle rundt om Afrika. Saa vi kunne nu se frem til 28 dage i soen uden at se land. Dog kunne vi skimte Kap Det Gode Haab da vi rundede Syd Afrika.

Andorra havde aldrig nogensinde vaeret over Aekvator. Saa en del af tiden til soes blev brugt til at lave forberedelser til Aekvator Daab samt efterfoelgende festligheder. Vi var udstyret med daabsattester allerede, saa jeg fik "fornoejelsen" af at farvelaegge dem. Ellers gik tiden saa med at laese boeger. Vi havde et mindre bibliotek agterude hvor vaskerum ligeledes var placeret. Handelsflaadens Velfaerdsraad var leverandoer af boegerne som blev skiftet ud efter hver rejse ved ankomst til Koebenhavn. Der var boeger for enhver smag. Skriverkarlen var ogsaa bibliotekar og holdt aaben een gang om ugen.

Dog var der een kunde som fik saerlig behandling og det var Maskinchef Henry Ehrhorn Joergensen eller "Det uopklarede mord" eller blot "Mordet". "Mordet" havde en forkaerlighed for kriminalromaner og det var saa min opgave at finde de helt rigtige krimier til ham. Nu havde jeg selv en forkaerlighed for krimier og spaendingsromaner, saa opgaven var nem nok.

Der findes en glimrende beskrivelse af "Mordet" paa Snesejler.dk Side 42 "Mordets afsked". Med hensyn til "at slaa et ordentligt hul i jorden" saa skete det dog minimum to gange per rejse. Udrejse og hjemrejse. Min kahyt laa ikke langt fra "Mordets" saa det var med at vaere paapasselig, for lige pludselig kunne han sidde i ens kahyt og saa var han svaer at slippe af med. Derudover var det total uforstaaelig snak der kom ud af hans mund. Men som sagt et utrolig rart menneske og meget omgaengelig.

Snesejler 5

Men udover besætningen saa havde vi ogsaa faaet 4 passagerer med om bord. 2 engelske aegtepar som stod paa i Bangkok og skulle tilbage til Europa. De havde sikkert ikke regnet med at vaere 28 dage i soen da de koebte billetterne. Jeg ved ikke hvad de fik tiden til at gaa med for vi hoerte ikke meget til dem.

Men daaben blev afholdt efter vi havde krydset linien 2. gang ud for Afrikas vestkyst. Det gik lystigt til. Paa Snesejler.dk er der masser af billeder fra diverse daabsgerninger. Overstyrmand Joergen Tuxen fungerede som doktormand under daabsafhandlingen.



Det ser voldsomt ud.

Overstyrmanden om bord paa skibene fungerede ogsaa som en slags laege om bord paa skibene. Konsultationerne foregik paa hans kontor. Dog skal det naevnes at vi ogsaa havde et hospitalskammer om bord.

Snesejler 5



Til sidst en tur i baljen for alle.

Eftersom jeg havde kontor ved siden af overstyrmandens var jeg i stand til at foelge med i hvem der besøgte hans "klinik". Det var isaer efter Bangkok at laegen havde travlt med at reparere daarligdomme i de nedre regioner. Patienterne var hovedsagelig de unge knaegte vi havde om bord og de anvendte ikke kondomer, hvilket dengang ogsaa var meget boevlet at faa fat i. De stod ikke ligefrem ved kassereren paa apoteket men var noget der skulle hentes i baglokalet.

Dog kunne man hos Overstyrmanden faa udleveret et saakaldt "pikbestik" eller som der stod paa blikdaasen "Beskyttelsesaeske for maend". Dette bestik havde ingen praeventiv virkning men skulle anvendes efter at daaden var overstaaet for at forebygge mod eventuelle koenssygdomme. Naar man laeser brugsanvisningen til bestikket forstaar man bedre hvorfor det ikke var saerlig populaert.

Ved sygdom var der mulighed for at besøge laege i havn, hvilket skibsagenten ville vaere behjaelpelig med. Kompagniets laege i Bangkok

Snesejler 5

var den legendariske Dr. Ejnar Ammundsen. Dr. Ammundsen kom til Bangkok i slutningen af 1946 og aabnede klinik i British Dispensary paa hjoernet af Oriental Avenue og New Road. Derudover arbejdede han ogsaa ved Bangkok Nursing Home paa Convent Road.

Der gaar mange historier om Dr. Einar Ammundsen. Een af dem er som foelger. En styrmand aflagde besoeg paa Ammundsens klinik. "Bukserne ned" siger Ammundsen, hvorefter styrmand siger "Jamen jeg har ondt i halsen". Dr. Ammundsen rejste tilbage til Danmark i 1996 og doede et par aar efter.



Elektriker Harald Ømark Andersen og skriverkarl.

Endelig naaede vi til Rotterdam, omkring midten af juli maaned 1967. Herefter fulgte saa stort set de saedvanlige havne dvs Antwerpen, Hamburg, Aarhus og slutligen Koebenhavn.

Snesejler 5

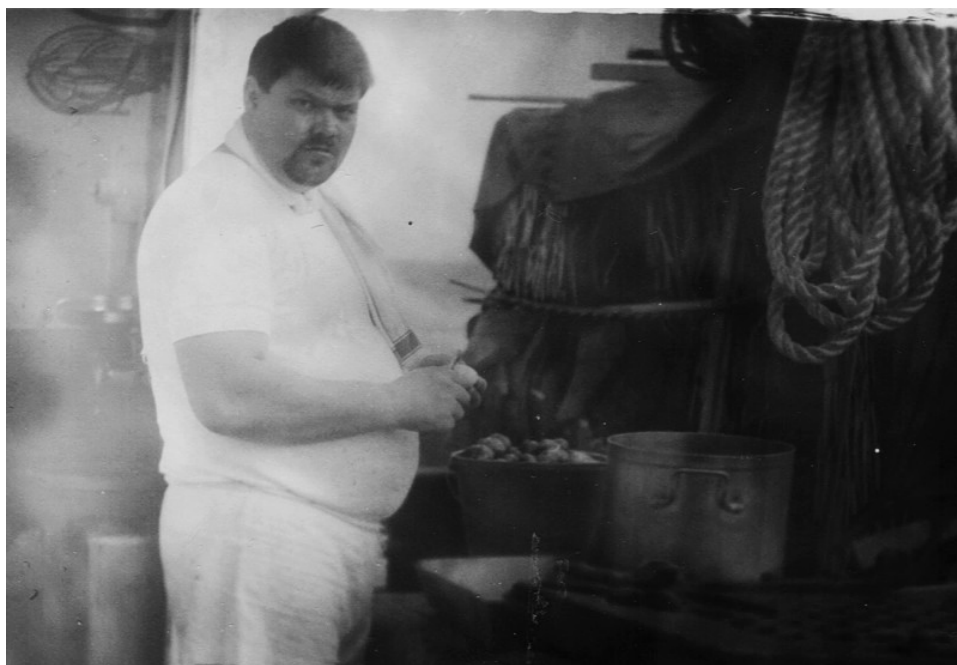
Jeg havde nu afsluttet mine to sejladsere med Andorra og i mellemtiden havde man saa fundet min afloeser Ole Soerup Rasmussen. Ole var ikke udlært i Skibsafdelingen eller Regnskabsafdeling, men kom fra Eksportafdelingen.

Det blev derfor besluttet at jeg skulle tage med og "uddanne" Ole paa turen gennem Europa, hvorefter jeg skulle rejse tilbage til Koebenhavn fra Rotterdam.

Saa midten af august maaned 1967 sluttede eventyret med Andorra. Det havde vaeret 9 utrolige og fantastiske maaneder med masser af gode oplevelser, hvilket jeg er meget taknemmelig for.

Nils Folke Persson

"Manchuria" - Indien 1968. "Poona" - New Zealand 1969.



Undertegnede i arbejde.

Snesejler 5

Efter at jeg har "studeret" hjemmeside og jeg blev så grebet af det, at jeg luftede tanken om at komme ud at sejle igen med ØK med det resultat, at konen blev helt bleg og sagde: "Det mener du vel ikke?"

"Hun faldt ikke til ro, før jeg forsikrede hende om, at ØK var lukket og skibene hugget op.

Jeg blev selv "korttids" snesejler, da jeg påmønstrede "Manchuria" i København til en tur til Indien.

Bagefter havde jeg en tur med "Poona" på en tur til New-Zealand.

Jeg var helt "grøn", da jeg mønstrede "Manchuria". Bageren, Smaten og vistnok også Høkeren var nye, så der var meget at lære for alle.

I slutningen af halvtresserne, drømte mange unge drenge om at komme ud og sejle.

Jeg var en af dem, men jeg ville også gerne lave mad, så vi kombinerede begge dele ved at søge som søkok.

Den 11 sep. 1957 var jeg den meget stolte messepeter, der nu skulle ud i den store vide verden. Turen gik til Drammen i Norge efter papir. Den kry messedreng fandt meget hurtigt ud af de meget barske realiteter om havet: Det kunne sørme BEVÆGE sig.

Et nymalet skib, en stank af brændt maling, en stank af stegt bacon og andet mad og hård sø, det giver automatisk mega søsyge i mange mange dage. men man overlever. Vi sejlede her i Europa, og vi landede i Århus den 20 Dec. 1957. Jeg afmønstrede, for at gå i lære som kok i land. Det skulle blive en bredere og bedre uddannelse. Der var dog et stort problem, der var ikke nogen læreplads at få.

På Dokken i Århus havde de igen en nybygning klar i Marts måned 1958. Jeg fik hyre igen som messedreng på "Chrestel Heering" på en rejse til Amerika. Igen en stolt ung dreng, der skulle helt til Staterne. Der var ikke mange der fik den chance. Min søsyge fulgte desværre med i al min tid til

Snesejler 5

søs, altid syg i et par dage, så kunne jeg heldigvis ryge igen. Sjovt var det, at jeg også var syg i et par dage, når vi kom til kaj .Det blev en pragtfuld rejse, med rigtig mange oplevelser.

Vi var det største skib, som kunne "gå igennem" de gamle små sluser. Vi sejlede igennem mange små byer, og vi fik besøg af rigtig mange danskere. De kom for at tale dansk med danskere om Danmark. men måske mest for at "bomme" en rugbrød med leverpostej og gammel ost. At sejle på Sct. Lawrence floden, forbi byen Montrael. gennem de store Nordamerikanske søer, dybt ind i Amerika over Lake Ontario, Lake Erie til Detroit. videre over Lake Hutson, Lake Michigan helt til Chicago. WAW-WAW Det var virkelig en meget stor oplevelse for en 16 årig gut fra Århus. Husk det var i en tid, hvor man, der hjemme, kun købte een rulle toiletpapir, een æske tændstikker og to løse cigaretter.

Nå, men lad mig nu komme ned på jorden. Vi skulle jo også hjem til Danmark igen, inden floden frøs til. Vi nåede, som det sidste skib, at komme ud. og vi nåede lige Århus den 23. Dec. 1958. hvor jeg afmønstrede.

Jeg kom nu endelig i lære som kok. Jeg havde job på forskellige hoteller i Århus og Randers, og flere forskellige færger.

Fru Sørensen kom til i1961, vi havde børnene Michael, Lena og Tina kom senere. Jeg blev soldat i Marinen 1962-63, havde job som kok i Randers til 1968, hvor jeg igen tog job på et skib. Min tid som " Snesejler" begynder.

Den 14. Marts 1968. fik jeg hyre som kok på "Manchuria" for en tur til Indien. Det blev på mange måder en varm tur. Jeg var meget ukendt med arbejdsgangen til søs, men jeg fandt da ud af det til sidst. Den meget fugtige varme, var et stor problem for alle, men vi i Byssen , havde da den fordel, at vi kunne tage vores eftermiddagskaffe nede i FRYSEREN.

Vi havde også en god tid, når vi forlod havnene og kom ud på vandet. Bageren havde bagt små dejlige mørke runde franskbrød, til kaffen. Her føles de 30 gr. jo ligesom vinter, og folk spurgte sgu` efter Guleærter. Vi havde da også nogle fine ture ud i en meget fremmedartet natur (og lugt-duft).

Snesejler 5

Hjemturen fra Indien, husker jeg som lidt af en katastrofe. Vi gik tør for næsten alt, så da Genova kom i sigte, steg humøret mange grader, og alle blev venner igen. Jeg husker tydelig synet af gamle gutter, som ikke havde smagt mælk siden barndommen, tømte op til flere liter.

Det føltes rigtig godt igen at sætte masser af frisk lækker mad på bordet. Vi var nu stille og rolig på vej hjem til Danmark. Jeg skulle nu til at tage stilling til mere sejltid i ØK.

Lønnen var meget lille, men jeg kunne blive hovmester, efter et par rejser mere. Fru Sørensen var ikke rigtig med på den galaj, men JEG blev da enig om at tage een tur mere.

Det blev en meget fin tur, med "Poona" 26. sept. 1968 til New-Zealand, igen som kok. Turen var nær endt, før den var begyndt. Jeg var gået i land, for at købe en rød lampeskærm til min hyggelampe. Jeg hørte da udmærket, at der blev tudet rigtig mange gange i hornet, men jeg ledte videre og fandt min skærm. Først da jeg kom ned til havnen, fandt jeg ud af det var mig de ventede på. Skipper havde holdt skibet tilbage i en halv time, og han var rasende. Han mente dog, at han selv havde lidt skyld, det var noget med tiden, så jeg slap med en ordentlig skideballe.

Jeg mener, at Høkeren i starten var Carlo (kartoffelmos). Jeg kendte ham ikke, men en dag, hvor jeg meldte, at vi skulle have Goulasch til middag, spurgte jeg, om det var almindelig at servere mos til. Han vendte sig rasende om og spurgte: Hvad fanden mener De med det. (ja man sagde DE til hinanden i Ø K) Jeg skyndte mig ned i Byssen. Mon ikke de har grint godt, efter at jeg var gået?!

Den faste Høker mønstrede i Rotterdam. Jeg husker ikke hvad han hed til efternavn, men han hed Niels til fornavn. Jeg døbte ham Niels Purløg, for i Ockland fik vi 12-15 kilo purløg, måske havde mægleren hørt forkert. Det blev en pragtfuld tur rundt om hele New-Zealand, efter uld, i et klima som en rigtig god sommer herhjemme.

Igen kom der mange dejlige danskere, for at hilse på. En person husker jeg særdeles godt. Hans navn er Eyvind Nyborg Pedersen 500 Main RD

Snesejler 5

Temaru Wellington. Vi tilbragte mange timer sammen på jagt og sammen med hans venner. Jeg lærte ham blandt andet, at lave rødgrød med fløde. Problemet var bare, at han ikke havde noget kartoffelmel. Jeg lovede at tage noget med til ham.

Det kunne nemt have kostet os rigtig meget. Vi blev stoppet af tolderne, og de var meget interesseret i det hvide pulver! De faldt dog hurtig ned, da jeg stak en våd finger ned i posen og derefter ind i munden. Eyvind kunne også forklare dem, at det var kartoffelmel til Rødgrød. Efter Wellington vendte vi atter snuden hjemover.



Hygge i solen.

Snesejler 5

Hovmesteren kom med en meget kedelig besked fra København, om at vi fik inddraget al overtid fra næste rejse, og med den beskedne løn, var min tid i ØK. slut.

Niels-Erik Sørensen.

Første rejse med Meonia.

Four Pieces of Bamboo and no fut fut, var betegnelsen for disse skibe derude øst for Suez. Jeg mødte til tjeneste den 21. sep 1953 i frihavnen. Jeg blev modtaget af Bm. Phillip jeg fik anvist et lukaf sammen med ungmanden, et lille rum nede ved styremaskinen på agterkant af tonnagelugen, det eneste lys der kom ind var fra et lille lysindtag mod tonnage lugen det var også derfra der skulle komme lidt frisk luft, det var ikke meget der kom derfra så kammeret var hedt så snart vi kom sydover, og larm var der fra styremaskinen, jeg havde ikke været længe om bord før vi gav rorgængerne karakterer efter hvor meget de brugte roret.

Phillip satte mig ind mit arbejdsområde, det bestod jo i rengøring af toiletter og baderum m.v. og det skulle være skinnede rent, ellers var det om igen. Jeg skulle hente maden midtskibs til dæksbesætningen her agter var der kun en messe med et langt bord.

Der var ingen pantry eller vask med rindende vand, opvasken foregik i en pøs hvor vandet var varmet op ved hjælp af et steamrør der ude i baderummet blev sat ned i pøsen og i løbet af et øjeblik var vandet kogende. Det brugte vi også til kogevaske, sæbe og vand og vasketøj i pøsen og så steamrør ned i pøsen og så åbne for steamen så var det rent i løbet af kort tid. I baderummet stod også en lille gårdpumpe hvor vi hentede vand fra agterpeaktanken, det var det ferskvand vi havde til rådighed når tanken var tom så slæbte jeg vand midtskibs fra til rengøring og dæksbesætningens håndvask.

En periode hvor der havde været nogen frostsprængninger måtte jeg hente vand nede i maskinrummet, det var nu mest hårdt for koksmathen. Opvasken foregik som nævnt fra en pøs der blev placeret på en stol i messen når det var dårligt vejr satte jeg en anden stol i klemme, så

Snesejler 5

det ikke væltede, et par gange var der nogen der flyttede stolen når jeg var efter kaffe, og så kunne jeg tørre dørken op og starte forfra.



Meonia i Suezkanalen.

Meonia er det enete skib jeg har været søsyg på, det gjaldt begge rejser og begge gange på turen fra Oslo til Hull. Jeg havde det virkelig dårligt og kaldte på Ulrik gang på gang, jeg var klar til at opgive, men den gode Bm gav mig et råd og en opsang: **spis noget tørt rugbrød sæt dig en halv time og kom så igang med rengøringen, ellers får du nogen på hovedet, om det var rugbrødet eller truslen om nogen over nakken ved jeg ikke men det hjalp.**

Den næste rejse klarede jeg mig med det tørre rugbrød, og turen udover gik af den sædvanlige rute, sluthavn i Europa var Genova og første havn øst for Suez var Penang. Jeg blev godt behandlet om bord, der var et godt forhold i messen, der var en ting jeg mindes hver måned, når arbejdstiden var gjort op så skulle den der havde flest overtimer give en omgang øl til de

Snesejler 5

Øvrige, og hver gang blev Phillip spurgt om jeg måtte få en øl, der blev givet tilladelse med den samme kommentar hver gang, at hvis han så mig beruset en eneste gang så ville han dele klaps ud, det fik han nu ingen lejlighed til.

Kaptajnen om bord var skibsfører H.C.Christiansen, vi havde grundet antallet af pasagerer også en læge om bord han var sandelig passagerernes læge, jeg havde trådt en gammel prop til en fodboldstøvle op i foden, den sad godt fast med fire rustne søm og der gik betændelse i foden, men der skulle gå en uge før han efter pres af Phillip ville hjælpe, jeg måtte i et par uger halte frem og tilbage med mad til gutterne. Inden vi nåede frem til Bangkok havde jeg jo hørt mange historier om hvad der ville komme op af lejderen agter, der blev ikke stukket noget under stolen, vi måtte først gøre ophold i Kohsichang da barren ikke var uddybet nok til at vi kunne fortsætte før vi havde udlosset en del af lasten.

Vi lå der omkring 14 dage, og hvilke 14 dage skønne kvinder og ingen opvask eller rengøring det klarede pigerne. når de ikke lige spillede kort og drak monkey-whiskey. Overstyrmanden havde givet ordre på at ingen kvinder måtte opholde sig om bord under forsejling til Bangkok, vi gemte dem nu i styremaskinen nogen af pigerne dukkede dog op inden vi var fortøjet i Bangkok.

Overstyrmanden var rasende men det hjalp lidt på humøret da en pige han plejede omgang med også var agter, så han blev hurtig god igen.

Forplejningen om bord var god, kl. 0800 mødte vi i messen, så havde jeg hentet kaffe, brød og spejlæg med bacon. kl. 1000 var der 10 kaffe og kl. 1200 stod den på middagsmad altid 2 retter, kl. 1500 var der kaffe med friskbragt brød.

Vi havde en bager om bord, bager Justesen, der var fra Nyborg som jeg selv.

Kl. 1800 var der aftensmad med 7 slags pålæg og ost samt altid en varm ret. kl. 2000 var der aftens Kaffe, og så havde jeg fri indtil jeg var klar med morgenkaffen kl. 0630. som tilskud til den frugt vi fik, havde kompagniet

Snesejler 5

deres egen limejuice til at blande i drikkevandet, der blev brugt meget af den når det var varmt.

Rundreisen startede i København videre til Oslo, og til Hull, Hamborg, Bremen osv. den sidste havn i Europa var Genova, og her kom de sidste passagere om bord. første havn efter Port Said, var Penang, her var jeg i land med de andre drenge fra Meonia, vi havde fået et par timer fri midt på dagen, her fik vi det første indtryk af østen, vi fik en rigtig oplevelse af en anden kultur. det var jo før charterrejserne blev startet.

Vi var klar til, at tage på udflugter når vi kom til Bangkok, her var vi ude og se templer, Slepning Budha, flodmarked osv. vi fik mange indtryk som vi kunne tage med os hjem, returejsen fulgte den samme rute. d. 06. feb 1954 ved ankomst til Frihavnen blev jeg afmønstret, jeg havde dog sikret mig at jeg kunne komme med på den næste rejse, skibet skulle i dok inden næste rejse, og så fik vi et problem med skibskatten Blackie.

Veterinærmyndigheder krævede at den skulle aflives det gav uro i messen, der blev samlet penge ind så katten kunne komme på dyrehospitalet i Emdrup, de 3 uger kostede omkring 100 kroner.

2. rejse med Meonia.

Jeg mønstrede i Frihavnen d. 26. feb 1954. Besætningen var den samme som på den første rejse, og ruten fulgte det samme mønster først pladserne i Europa så via Zues ud til østen hvor vi vendte i Bangkok.

Den første rejse varede 4 md og 17 dage og den anden rejse 4 md og 27 dage. Ved rejsens begyndelse var der lidt røre om skibskatten som gav anledning til skriverier i avisen. Katten kom med endnu en tur til Bangkok men den forsvandt under hjemrejsen i hårdt vejr op langs Portugals kyst.

Vi havde en god tur med mange oplevelser for os unge mennesker derude øst for Zues.

Snesejler 5



Stillingsarbejde i Bangkok.



Losning i Bangkok.

Snesejler 5

På hjemrejsen var vi ude for et uheld. Vi sejlede fra Tilburry doks i London til Antwerpen, men under indsejlingen på Shelde floden kolliderede vi med et italiensk fragtskib "San Filice".

Den fik så store skader at den måtte grundsættes, Meonia fortsatte til Antwerpen udlossede noget af lasten og gik i dok for reparation.

Ved kollisionen lå vi og sov, men blev vækket af fløjtetørnen, under sejlad i Europa var der altid 3 mand på vagt

Han var på vej hen agter for at lave kaffe til vagtskifte, da han blev opmærksom på det andet skib, han råbte til os at vi skulle skynde os op, da vi ville kolliderer, der var ingen der reagerede på det, vi troede nok at han havde fået andet end kaffe, men så kunne vi mærke, at der var nogen voldsomme maskin manøvre.

Så råbte motormanden at der var noget galt for det var ikke muligt at se noget, udstødningsgasser var blæst gennem tunellen hen til aptringen agter.

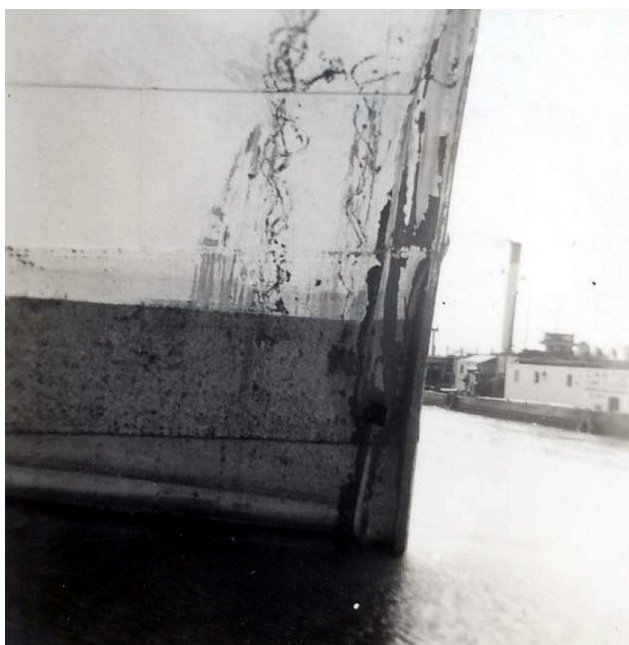
Så gik det stærkt, alle løb gennem røgen op nede fra aptringen og op i den friske luft.

Under opholdet i Anrwerpen deltog vi i flere udflugter der var arrangeret af sømandspræsten. Efter reperationen fortsatte vi rejsen over Rotterdam og Hamborg inden vi ankom til København.

Snesejler 5



Meonia med beskadiget stævsn før dokning i Antwerpen.



Hullet over vandlinien.

Snesejler 5



Meonia ved kaj med beskadiget stæv.

En særlig style som blev anvendt i Meonia, (den er også kendt fra søværnet).

Skibet er let, flaget sættes under gafflen agter. Når første wire var i land skiftes flaget fra gaffel til flagspil agter, alt dette blev dirigeret med fløjtesignal fra broen, 2 mand var altid klar til dette ved ankomst og afsejling.

Besætningen på bakken, bjærgede gøsen når vi var let, den blev så sat igen når vi skiftede flaget agter.

Snesejler 5



Eigild sætter flaget under gaflen, skibet er let.

1. rejse med Sibonga.

Efter afmønstring fra Meonia den 22 juli 1954, meldte jeg mig ledig hos forbundet i Svendborg ved Svend Poulsen, Jeg vidste at det ville blive svært at få en hyre som ungmand, i den periode gik der mange ledige og der var ikke mange hyrer, jeg gik jo efter at komme ud i kompagniet igen, det gjorde ikke lettere. Jeg gik hjemme i 2 måneder inden jeg søgte om overflyttelse til København, der var ingen understøttelse til ungmænd så det var en mager tid.

Jeg boede hjemme så det gik, og for at få lidt ekstra tog jeg ud med min farfar kl 0300 om morgenen og hentede en last sand/grus eller sten til

Snesejler 5

byens håndværkere, vi var hjemme og havde losset inden jeg skulle op og have mit kryds. Dengang var det daglig. Efter ankomst til sømændenes forbund i Herluf Trolles gade i København, mødte jeg mange kammerater der også søgte hyre som ungmand, vi viste hvor mange stemler hver især havde når der endelig kom en hyre så var der kun en mand på gulvet, den med flest stempler. Vi fulgte med i aviserne med hensyn til ankomst og afg. af skibe til København. Sibonga var afskrevet da den afsejlede den 10.11.1954.

Men den 27. nov. 1954 var der lys ud for U på lystavlen og Svend Andersen kom og kaldte en Ungmand til Sibonga, så var der en der kunne komme ud på gulvet, jeg fik papirerne og så gik det til Sct Annæ plads til forhyringskontoret, og videre til Amaliegade til lægekontrol, tilbage efter biletter til Oslo på 3`klasse samt 10 kroner til en Taxa i Oslo, efter ankomst skulle jeg gøre nøje regnskab for det modtagne beløb. Hjem og vende i Nyborg og så gik det mod Oslo den 28. nov.

Det viste sig at den ungmand der var om bord manglede en halv snes dage i sin tid til letmatros, han turde ikke afmønstre ved ankomst til København, men tog en tur med i Østersøen. Jeg rejste fra København kl 2120 den 28.11.54 og ankom til Oslo kl 0920. Efter ankomst til skibet meldte jeg mig til overstyrmand og skibsfører T.Nielsen, og aflagde regnskab som beordret af kontoret i København, skibsfører T.Nielsen blev senere afløst af skibsfører K.Halvorsen.

Bådsmanden forklarede at vagterne var fordelt så jeg skulle gå fast dagmand.

Efter at have fået anvist et kammer gik jeg i gang med at lære kollegerne, og den daglige arbejdsgang om bord at kende. Rejsen denne gang gik til Australien, via de sædvanlige havne i Europa.

Første havn i Australien var Melbourne, Arbejdsgangen lå rimeligt fast om bord, vi startede med at spule skibet ned fra toppen hver morgen, når vi havde sluppet brodækket, gik jeg i gang med at ferske alt teaktræ af med klud og pøs, det var lønninger, døre, lejdere og bænke, når de andre var færdige med at spule kom de og hjalp med at ferske af, vi var færdige ved

Snesejler 5

1000 kaffe, jeg har aldrig nogen sinde fersket så meget teaktræ som jeg gjorde på mine tre rejser med Sibonga. Der skulle en god storm til at aflyse dette arbejde. Resten af dagen med rustbehandling og lignende vedligehold.

Den 29.12 1954 passerede vi Ækvator på 67 graders længde, Der kom besøg af Neptun og jeg samt alle andre udøbte fik den store omgang, jeg fik så navnet Djævlerokken.

Efter et grundigt bad var der en herlig fest på dækket i et herligt vejr. Jeg besluttede at næste gang skulle jeg være på Neptuns side og ikke som bådsmænd, der blev døbt hver gang fordi han solgte sit bevis. Undervejs derud riggede vi sværvægtsbommen til det var en spændende opgave med at få Wirerne skåret rigtigt, det var jo noget tungt grej, også at kravle rundt i masten med.

Et par dage inden ankomst til Melbourne, kom overstyrmand og fik alle ledige hænder på dæk, vi havde en stor kasse stående på dækket mellem luge 4 og 5, den skulle nu straks dækkes med presenninger altså af med surringerne, kassen blev dækket og derefter surringer på plads igen, ved ankomst blev kassens placering og beskyttelse godkendt, så var overstyrmand i godt humør igen.

IDENTIFICATION - CARD
for member of crew

Name of vessel **/s "SIBONGA"**

Bearer's name **Hans Lindenberg**

„ position **O S**

„ date of birth **22-7-37**

„ nationality **Danish**

K. Halvorsen
(Captain's signature)

Snesejler 5

Lossede i Melbourne og Hobart på Tasmanien, her var vi til en fest på et danskejet tømrerfirma en god adspredelse fra det daglige, herefter sejlede vi til Sydney og Brisbane.

Vi havde en aktiv skibsklub om bord, der blev arrangeret flere ture i land f.eks til Blue Mountains medens vi lå i Sydney, og sportsstævner, når der var tid.



Skibsklubben tager på tur i Sydney.

Hjemturen gik nord om Australien, gennem det fra Barken Margretes kendte Torres strædet. På hjemturen blev der arrangeret en fastelavns/sportsfest, der blev slået "katten af tønden" afholdt tovtrækning, sækkevædeløb, pandekageløb m.v. derefter blev der dækket op til fest under et hurtigt opsat regnsejl.

Snesejler 5

Efter udlosning i London skulle vi på værft i Nakskov her afmønstrede jeg den 03 maj 1955.

2. rejse med Sibonga, skibets 5.

Jeg påmønstrede igen den 14 maj 1955. Skibsfører J.Borch der havde været med fra London, fortsatte med starten i Europa indtil skibsfører. K.Halvorsen igen tog over.

Anden rejse var en Westcoast tur. vi startede som vanlig med Oslo og så Hull i England, London, Hamborg, Antwerpen og Rotterdam, derefter sydvest over indtil vi ankom til Curacao for bunkring, der var nu varmt og tørt.



Dækket skures.

Overstyrmand fik en ide jeg ved ikke om han var gammel Masutsejler, men vi fik ordre på at hente brændolie i maskinen og så tage alle malerrester vi havde og blande det i olien derefter gik vi i gang med malerruller svabre og

Snesejler 5

malerkoste og smøre ståldækket ind, det var fra for til agter, det var noget fedtet stads, og det var meningen at det skulle løsne rustskaller m.v. og så skulle det være tørt inden ankomst til San Diego. Det var noget der blev brugt i Marius Nielsens skibe. Her virkede det ikke rigtigt, det var meget glat flere steder og vi slæbte olie med ind overalt.

Nå alle håbede at turen gennem Panamakanalen og op langs vestkysten ville tørre på det, Ved ankomst til San Diego var den første mand om bord formanden for havnearbejderne, da han så dækket meldte han at der ikke kom en eneste arbejder om bord før dækket var skridsikkert, fra land kom der derefter store sække med savsmuld, og så var det bare med at komme i gang med strø det ud. Nu lignede vi en finsk træsejler der havde smidt dækslasten, men det virkede og losningen gik i gang.



Sluse i Panamakanalen.

Efter at have vendt oppe i Puget Sound kom der tryk på spuleslangerne og efter et par dages arbejde var dækket rent, og mange rustskaller var skyllet

Snesejler 5

over bord. efter passage af Panamakanalen hjemover blev dækket opmalet med maling **uden olie**. Vi vendte som sagt i Puget Sound derefter til Portland, Longwiew, Coos bay, San Franciscos og Los Angeles inden det gik gennem kanalen via Curacao og St.Thomas til Dublin, Liverpool, Le Havre og videre hjem til København.



Kunder i barberforretningen lørdag eftermiddag.

Medens vi lå i Los Angeles på udrejsen fik vi et noget støvet job i 4 lasten, den havde været lastet med cement og nu var den tom, den skulle rengøres inden der skulle lastes der igen, jeg mener i Vancouver. Vi fik udleveret støvmasker og fejekoste og så var det med at komme i gang fra toppen og ned, vi kravlede rundt på garneringen, fejede mellemdæk, skærestokke og lugedæksler ned til og med sandspor i underlasten, der var ingen snak om stenlunger den gang, men kønne var vi ikke, det var det nærmeste jeg har været "en lille grå mand", og så oven i købet på min 18 års fødselsdag. En støvsuger ville have været til stor hjælp, men 10 mand med støvkoste kom dog igennem det.

Snesejler 5



Los Angeles.

Skibsklubben havde også under denne rejse flere gode tiltag. f.eks lå vi 24 dage i Hull på grund af strejke, her fik vi hjælp af den danske sømandskirke, det var jo noget af et ophold, så det var rart at blive beskæftiget udenfor skibet.

Når det var muligt blev der også arrangeret fodboldkampe og andre mindre udflugter, vi havde et utroligt godt sammen hold på skibet det gælder alle grupper om bord for klassdelt var det, men det var jo normalt den gang her var ingen fælles messer, selv bådsmand og tømrermand havde deres egen messe ligesom assistenter og aspiranter, men selv om vi var delt på den måde, kunne vi mødes uden tanke på opsplitting det var

Snesejler 5

jo kendte forhold, vi var jo også mange om bord så der var ikke behov til at søge mere sammen som nu til dags, hvor det er nødvendigt for overhovedet at kunne tale med en anden. Jeg afmønstrede ved ankomst til København den 05 oktober 1955.

3. gang med Sibonga, skibets 6.

Den 08 oktober 1955 påmønstrede jeg igen for den tredje og sidste tur med Sibonga. Jeg havde næsten færdiggjort min tid som ungmand, men havde ikke lyst til at vente i flere måneder på en ny hyre. Denne gang var det en tur "Jorden rundt".

Vi lastede på de sædvanlige pladser i Europa inden vi fra Liverpool satte kursen vestover for bunkring på Curacao, og så videre gennem Panamakanalen, herfra gik det sydvestover i Stillehavet mod Auckland på New Zealand, undervejs holdt vi den traditionelle ækkvatordåb og denne gang var jeg på Neptuns side.

På det lange stræk over stillehavet havde vi dejligt vejr, og det blev benyttet til at lapsalve alle stag og malerarbejde på master og bomme, men også på et andet arbejde, alle fortøjningswirer, prevender og lig. blev smurt i tran, vi tog et stykke presenning en pøs med tran, og så blev der ellers smurt, det var noget af et job, men vi fik alle meget bløde hænder, og lugtede som kom vi fra en norsk hvalfanger.

På New Zealand manglede de havnearbejdere i alle havne så vi måtte supplere, i Auckland og Wellington, kun med 3-4 mand, men i Christchurch, Dunedin måtte vi lave et par gæng, og i Bluff måtte vi klare det hele selv. Vi måtte forhale godsvogne på kajen, Stewardesserne holdt taljer og resten af besætningen var fordelt på dæk og i last, alle var i gang kun kokken var fritaget, vi skulle jo også have mad. Maskinchefen kørte spil og skibsføreren var lugemand, men det blev hurtigt opgivet, så tog de sig af det mere overordnede.

Snesejler 5

Vi fik naturligvis samme hyre som havnearbejderne skulle have, og det var naturligvis også efter aftale med dem, når vi var sammen med dem, så holdt vi også pauser som de gjorde, i Bluff gjorde vi som det passede ind i skibets arbejdsgang.

Efter udlosning sejlede vi til Sydney, Melbourne og til slut til Perth i Vestaustralien, derefter hjemover til Europa lastet bla. med uld til London. Efter hjemkomsten mønstrede jeg af, på de tre rejser havde der næsten ikke været udskiftning i messen, vi havde et rigtig godt sammenhold om bord, jeg ved at flere fra dæksbesætningen var om bord flere år efter jeg gik i land, vi var dog et par stykker der skulle videre i systemet.

Hans Lindenberg.

Til Indien med Samoa.



Så var der tid til endnu en rejse med et ØK-skib, jeg mønstrede i Samoa den 25.sep. 1957, det var en rejse til Indien, skibsfører var A.Marott.

Snesejler 5

Vi lastede i de sædvanlige havne i Gøteborg, Oslo osv. sidste plads i Europa var Genova derefter gennem Suez-kanalen, for bunkring i Aden, og så til første lossehavn Colombo, virede til Rangoon for at slutte i Calcutta, hvortil vi havde sværgods på dækket. Det var jernbanevogne til minedrift.

i Calcutta holdt vi jule og nytårsfest i sømandskirken den 01 .jan 1958. Vi havde holdt juleaften den 24 .12. om bord under hyggelige former. Under opholdet i Rangoon havde vi været på et par udflugter bl.a. til Great Shwe Pagoda.



Losning til pramme i Calcutta.

Efter udlosning sejlede vi til Chalna i øst Pakistan hvor vi skulle laste Jute. Her skulle vi fortøje i bøje det var ikke noget nyt, men denne gang skulle vi bruge vores ankerkæde, hvorfor vi måtte sjækle styrbord anker af. dette foregik under sejlads. Ankeret blev firet af og fastgjort i fortøjningswire

Snesejler 5

vi sad i et par bådsmandsstole og slog splitten ud af ankersjæklen, og fjernede stok og sjækel fra ankerkæde og anker, en fortøjningsjækel blev monteret i kæden, vi var klar til ankomst, alt dette foregik under sejlads i fuld fart. Her var der ingen der gik med livrem og seler. Det havde ikke gået i dag, men vi var jo unge og havde lært altid at have en hånd til skibet og en hånd til sig selv.

Vi kunne jo også blive sat til lige at friske lidt maling op medens vi var i søen, og så sad vi på en stilling under sejlads, det var ikke fast procedure men det skete.

Efter at have lastet i Chalna, sejlede vi til Colombo for at indtage det sidste inden returrejsen.

I Colombo var vi på en tur rundt på øen bl.a. for at se elefanter. Vi anløb de samme havne på hjemturen dog også til Danzig inden København. Herfra sejlede vi til Nakskov for værft eftersyn, og her afmønstrede jeg den 21 marts 1958.

Jeg manglede en måneds sejltid inden jeg kunne komme på navigationsskole, den tid fik jeg i DFDS Arkansas på en tur til USA-vestkyst. Jeg tog mine nautiske eksamener på Svendborg Navigationsskole og var færdig januar 1961.

Derefter var jeg 3 år i søværnet, nu skulle den unge løjtnant så ud at søge hyre, det var ikke så let, jeg prøvede her og der. Tag et år til i søværnet var de fleste svar, men til slut lykkedes det, jeg var heldig at få ansættelse i DSB ved Storebæltsoverfarten, den 01. april 1964. Da broen kom var jeg skibsfører på Dronning Ingrid.

Jeg gik på pension efter 40 år til søs, men den style og den diciplin samt respekt for arbejdet, og respekt for såvel overordnede som undergivene, som jeg havde lært under min sejlads i kompagniet har jeg fulgt i hele min karriere.

Hans Lindenberg.

Snesejler 5



I 1957 havde mine forældre sølvbryllup, far kunne ikke få orlov, men mor fik lov at tage med en hel tur, (det var før den tid hvor det var almindeligt), og jeg fik lov til at komme med, jeg fik bøger med fra skolen og mor holdt timer med mig hver formiddag, og så skulle jeg skrive dagbog.

Den tur står stadig i dag for mig som noget af det mest spændende! Kaptajnen hed Sandager 1. styrmand De Fine Licht, og så var der tømmermanden "trille" som meget hurtigt blev min bedste ven!

I det hele taget blev jeg meget hurtigt ven med alle på skibet og var alle vegne og "hjalp" med alt forefaldende arbejde, drak "formiddagskaffe" hos matroserne i deres messe, og blev i den grad forkælet. Trille lavede en gynge til mig og når jeg ikke "Hjalp" så var det der man kunne finde mig

Snesejler 5

bagerst på båddækket, gyngende, syngende i vilden sky med min dukke i sin gyngende ved siden af. Hver formiddag holdt mor skole med mig, men resten af dagen kunne jeg boltre mig.

I årene derefter faldt det for mig så heldigt at det passede med at Mongolia var i Europa omkring jul og sommerferie, så mor og jeg var med enten på udadgående eller hjemover, og jeg nød det i fulde drag! Den sidste gang jeg var med på tur var i 1965 fra sidst i juli til midt december, jeg var færdig med skolen og far tog mor og mig med en tur til Australien.

Min far havde da skiftet til m/s Sumbawa. Det blev også en dejlig tur, men ikke så sjov som de foregående! Min mor syntes ikke at det var en god ide at jeg, som nu var 16 år, skulle "rende rundt" på hele skibet! Æv! jeg kedede mig en hel del og stod oppe på **båddækket** og kiggede længselsfuldt på alt det spændende der foregik, som jeg før i tiden havde været en del af.



Klar til linedåb!

Snesejler 5



Og efter at være rensset for mine forhenværende synder og sygdomme og nydøbt, fremstår her et helt nyt menneske må jeg præsentere "Jomfruhummeren".



Snesejler 5

Efter denne tur, var det slut med at være med. Min far sejlede nogle år endnu men gik på pension i 1970 hvorefter han og mor fik 10 gode år hvor de kørte landet rundt, jeg kom på højskole i 1968-69 hvor jeg mødte en landmand fra Sønderjylland, og så var min skæbne beseglet.

Det var så min historie fra kompagniet, jeg bor nu i Skodborg på 40 tyvende år som landmandskone midt inde i landet, min mand er meget forstående når jeg begynder at snakke om at jeg mangler at se vand!

Så tager vi en tur til Blåvand, og så kigger jeg langt efter skibe, desværre er der jo ikke gule skorstene med EAC på derude mere.

Dorthe Hansen.



St. Croix.

I 1952 ophørte ØK med at ansætte ufaglærte til jobbet som ungtjener. Så jeg var heldig, da det lykkedes mig at få hyre efter endt boghandleruddannelse som ungtjener på S/S St. Croix i August 1950 til en rejse, der efter ændringer undervejs kom til at strække sig over 6 måneder, og gå gennem Middelhavet, Suez kanalen, rundt om Indien og helt ud til Singapore.

Snesejler 5



St. Croix ved kaj



Lastearbejde i fuld gang.

Snesejler 5

Var det en speciel tur? Ja, for det var før anvendelse af containere, før charterrejserne startede, og så var det trods alt kort tid efter krigen, hvilket kunne ses i flere af de europæiske havne.

Desuden var jeg ung og havde stort set ikke været i udlandet og vidste ikke, at jeg senere via England ville komme til at opholde mig 6 år i USA og senere komme til at rejse meget rundt i verden både erhvervsmæssigt og på diverse ferier og ende en tilværelse med villa, vovhund og volvo. Men også på andre måder var netop denne tur speciel.

St. Croix var jo ikke noget luksusskib, det var godt nedslidt og man fornemmede, at det heller ikke var en luksus besætning, som dog var meget venlige og behagelige over for ham den ufaglærte, og så gik der jo altid rygter om, hvor meget skibet kunne tåle af hård søgang osv., at det kunne knække midtover fx. Men det kan man jo læse mere om på "nettet", for St. Croix, som blev købt af ØK i 1947 var et af de 2.751 Liberty skibe, der blev bygget på rekord tid under krigen til bl.a. konvojer over Atlanten. Men turen blev også speciel, fordi vi kom ud for så mange specielle hændelser undervejs, at jeg på det seneste har genoptaget tanken om at skrive en bog om mine oplevelser og betragtninger.

Opgaven på denne tur var specielt at bringe materialer til cement fabrikation ud til Østen og så bl.a. få kobra og gummi med hjem. Men det var jo et langsomt skib og netop fordi meget skulle lastes og losses af kulier var vi ofte mange dage i havn. Men det var nu ikke kun der de "store" oplevelser kom.

Mit daglige job var som ungtjener at betjene kaptajn, maskinchef, førstestyrmand og en del af turen 2 passagerer.

Den mest dramatiske oplevelse var nok branden i kabyssen ca. 2 timers sejlad fra Bangkok i øvrigt i strålende solskin. Komfurerne var oliefyrede, og der gik ild i noget af den olie, der var løbet ned i spygatterne. Hvis alt var gået efter bogen, havde det ikke været dramatisk. Men det skete i forbindelse med frokosten, og som ungtjener måtte jeg jo meddele i salonen, hvad der var galt. Maskinchefen som var den ansvarlige, var en gammel herre og alligevel nygift medbringende sin kone og vist på sin

Snesejler 5

sidste tur, gad ikke høre om det. Men da det udviklede sig i kabyssen, og jeg måtte orientere i salonen igen, fløj førstestyrmand op af stolen og for ud i kabyssen. Her fandt han bl.a. ungtjener (dvs. mig) i gang med at forsøge forgæves at få gang i en ildslukker, der vist ikke havde været kontrolleret i lang tid. Det lykkedes med andre midler at få bugt med ilden, der jo trods alt begrænsedes til den mængde olie, der var i spygatterne. - Men inden var redningsbådene da gjort klar, og så vidt jeg fik oplyst, var der sendte nødsignal ud over radioen fra vores kvindelig "gnist". Efter hændelsen blev jeg forhørt hos kaptajnen, men selvfølgelig frikendt nærmest rost, for at jeg havde talt med store bogstaver specielt i anden advarselsomgang.

Øl lasten væltede.

Søgang mærkede vi ikke så meget til, kun da vi gik igennem Biscayen og dønninger, der var så store at de næsten nåede op over rælingen på begge sider bevirkede at skibets øl last, der var beregnet til besætningen væltede, og bageren, som havde ansvaret, spillernøgen kom farende fra sin kahyt sent på aftenen for at se, hvad der kunne og skulle reddes, for det var for udadgående og ikke nogen sjov situation, hvis der pludselig ikke ville være øl i de forventede mængder dvs. de rationer, som besætningsmedlemmerne var blevet lovet.

Agterudsejlet.

Ved Penang var jeg oppe på bjerget med the Hill Railway og foruden at passe på de tyvagtige aber på vejen op, beundrede jeg den storslåede udsigt over Prins of Wales Island, indtil jeg opdagede, at den næste dvs. næstsidste nedtur var annulleret og det var 2 timer før afgang. Alene fra endestationen til landgangsbåden, skibet lå på reden, var da tæt på en times kørsel med taxa. Jeg så allerede i ånden, at jeg var ved at blive agterudsejlet og tænkte på, hvordan jeg ville komme til Madras, der var næste havn. Jeg nåede det imidlertid på et hængende hår, fordi ham, der kontrollerede banen, kunne forstå mit problem, og rent faktisk kørte før tid, fordi jeg var eneste passager på vej ned. De andre, dem der boede på bjerget, var jo på vej op. Om bord måtte jeg undskyldte mange gange, at jeg ikke var på min post til at servere aftensmaden, som skulle serveres lige inden afgang.

Snesejler 5



Gamle Moses, Abraham og Isak.

Sygdom i Singapore.

2 timer efter, at vi anløb Singapore i begyndelsen af december, havde jeg pludselig en dundrende hovedpine, da jeg skulle til at servere middagen i salon. Jeg nævnte det for førstestyrmand, som var den lægelig ansvarlige om bord. Han reagerede ved at sige lad os tale om det efter middag, så kan De (man talte jo i De sprog dengang) få nogle hovedpinetabletter. Men da vi nåede så langt, var jeg lige ved at besvime, og da det gik op for styrmand, fik han beordret en læge omgående. Han kom også omgående og konstaterede, at jeg havde 41 i feber og tilsyneladende havde fået "den gule feber", som man kunne få af moskitostik. Det minder om malaria, men var trods alt kortvarigt, men bestemt ikke ufarligt. De næste 10 af vores 12 dage i Singapore ænsede jeg stort set ingen ting. Jo jeg hørte somme tider kulierne vandrende forbi mit kammer, som buldrende trommer. Det lykkedes mig at nå op på de 41 grader i feber, 2 gange i den periode. Men ellers kom jeg mig relativt hurtigt over det, dvs. 2-3 måneder senere, altså efter at vi var kommet hjem, tabte jeg omkring en tredjedel af mit hår. Men ellers husker jeg, at hovmester blev tosset, da jeg bad om fri på 11. dagen for vores ophold i Singapore. Men jeg havde jo aldrig været der før, og nu skulle det udnyttes. Jeg fik også set byen og den botaniske garden, og det

Snesejler 5

har været spændende at tænke tilbage på dengang, for senere for nogle få år siden, da jeg genså Singapore var den jo en helt anden storby, med det store finanscenter og den spændende havnefront med mange restauranter ned til floden. Tilbage i 1950 var det jo resterne af en udbombet by med fattigkvarterer omkring havnen.

Det lyder som en skrøne, men det er ganske vist.

Nytårsaften klokken var 23.45. Vi havde lige havde forladt Aden, hvor vi havde ligget på redan, så kom hovmester til mig og sagde "tjener vi skal op med champagne på terrassen". Det fandt vi hurtigt ud af. Deroppe sad kaptajnen og maskinchefen med kone og de 2 passagerer, dr. Krebs fra Haslund Christensen ekspeditionen og hans assistent en hr. Betelsen. På en eller anden måde i forbindelse med serveringen fandt vi ud af at rime på diverse bemærkninger endda på flere sprog. Jeg var selv en del af det. Det medførte at der kom flere flasker champagne op på terrassen og tiden gik. Pludselig lød skibets horn.. højt og vedvarende!!! Skipper for ud på broen næsten panisk, fordi vi var jo netop tæt på at runde Babel-Mandeb strædet, hvor der kunne være mange skibe. Hurtigt viste det sig dog, at den ledende matros havde smidt en line op over den "snor", der gik fra broen til hornet, fordi kl. 2, lokaltid var klokken 24.00 i lille Danmark og det syntes hans skulle fejres. Straffen for den ballade var: Ikke mere spiritus til matroserne den nat. Klokken 4 sad jeg i officersmessen, da hovmester kom og beordrede mig til at gå op på terrassen med øller og spegepøsemadder til gæster m.v. Da jeg kom derop, var det kun kaptajnen, der sad der og ikke helt ædru. Da han konstaterede, at der ikke var andre til stede sagde han: "Så sæt Dem ned tjener, så vi kan få skaffet det her af vejen" Da vi var færdige, sagde han.: "Tag lige en øl med og læg på hr. Bertelsens pude, så han kan se hvad han er gået glip af når han vågner".

Almindelige oplevelser undervejs.

Netop fordi få havde rejst i de år, var turen igennem Suez kanalen, Det røde Hav og opholdene i de fremmede havne en stor oplevelse. Der kom lokale handlende om bord og solgte flotte lædervarer, dejlige bomulds håndklæder og souvenirs så som sorte Ibenholt elefanter og så silketørklæder, som det viste sig, vist var fremstillet i Vejle.

Snesejler 5



Søren på sit kammer.

På de lange sejlture oplevede vi jo først og fremmest varmen. ca. 45 grader i Rødehavet, hvor jeg vist som den eneste gik ud på fordækket for at sole mig, men også for at iagttage de 6-7 definer som i timevis kunne springe foran skibet. Et pragtfuldt syn! Det hændte også at en enkelt eller to ud af en flok på et stort antal flyvefisk landede på dækket. En dag kom jeg til at sætte mig på metaldelen af en af lugerne. Det varede kun $\frac{1}{2}$ sekund for med 45 grader i skyggen var metallet meget varmt.

Og sådan kunne jeg blive ved.... Som nævnt var det en speciel tur på mange måder, og selv om jeg har oplevet mange spændende ting siden, står den stærk i min erindring og jeg husker en masse enkeltheder og hændelser både om bord og i land. Det var jo trods alt målet med rejsen, at komme ud at opleve.

Søren P. Fabricius.

Snesejler 5

ØK's Siena i kollision ved Hoek van Holland den 24. april 1962.

Undertegnede Erling Gai påmønstrede M/S Siena den 8. november 1961 i København. Mit job var restaurationsdreng og jeg var lige fyldt 16 år. Jeg var fra Frederikshavn og mange af drengene herfra var lige en tur omkring i verden inden vi fandt ud af hvad vi ville være. Nogle fortsatte som sømænd. Jeg blev tømrer og ingeniør. Nok om det.

Vi var på vej hjem fra Ceylon og Indien efter en ikke helt vellykket tur. Der havde været strejke på havnen i Colombo og noget skyderi i byen, og vi havde ligget på reden i 5 uger inden vi kom til kaj. Efter vi endelig kom af sted igen, havde vi på den indiske vestkyst lastet 5000 tons jernmalm til Uddevalla i Sverige og bl.a. nogle store baller med te.

Jernmalmen var nok medtaget i mangel af en bedre last.

Den 24. april 1962, sidst på eftermiddagen, sejlede vi så ud fra Rotterdam. Vejret var stille med en del tåge, og jeg registrerede lige, at vi må have været ude af kanalen, da der mærkedes nogle dønninger. Tågen var taget til og vi sejlede meget langsomt. Jeg boede på midtskibs nederste dæk sammen med en anden dreng, Ole Jensen.

Efter aftensmad sad vi så og spillede kort, og jeg sad så jeg kunne se ud af vores køje. Få minutter over klokken 20 så jeg i tågen en stor, mørk skygge som kom ret imod os, helt vinkelret på styrbord side af skibet. Vi sprang op i en fart og jeg kom ud ved 4-lugen og over i bagbord side. Her holdt jeg godt fast i gelænderet ved trappen til de øvre dæk.

Så skar stævnen af den hollandske gastanker direkte ind i midten af 4-lugen og standsede først helt inde midtskibs, hvorefter den langsomt trak sig tilbage igen og forsvandt ude af syne. Alt dette skete inden for få meter af mig. Jeg havde nok ventet et stort brag og at vi ville lægge os om på siden, men intet af det skete.

Det hele skete stort set lydløst og vores skib rørte sig ikke en tomme. Men jeg kunne høre, at vi tog vand ind og så lød alarmklokkerne. Først da fandt

Snesejler 5

jeg ud af, at jeg kun havde undertøj på. Uanset alarmklokker ville jeg ind og have cowboybukser og en trøje på.



Nitter samlet op fra dækket, de blev ved kollisionen skåret over som var de af smør.

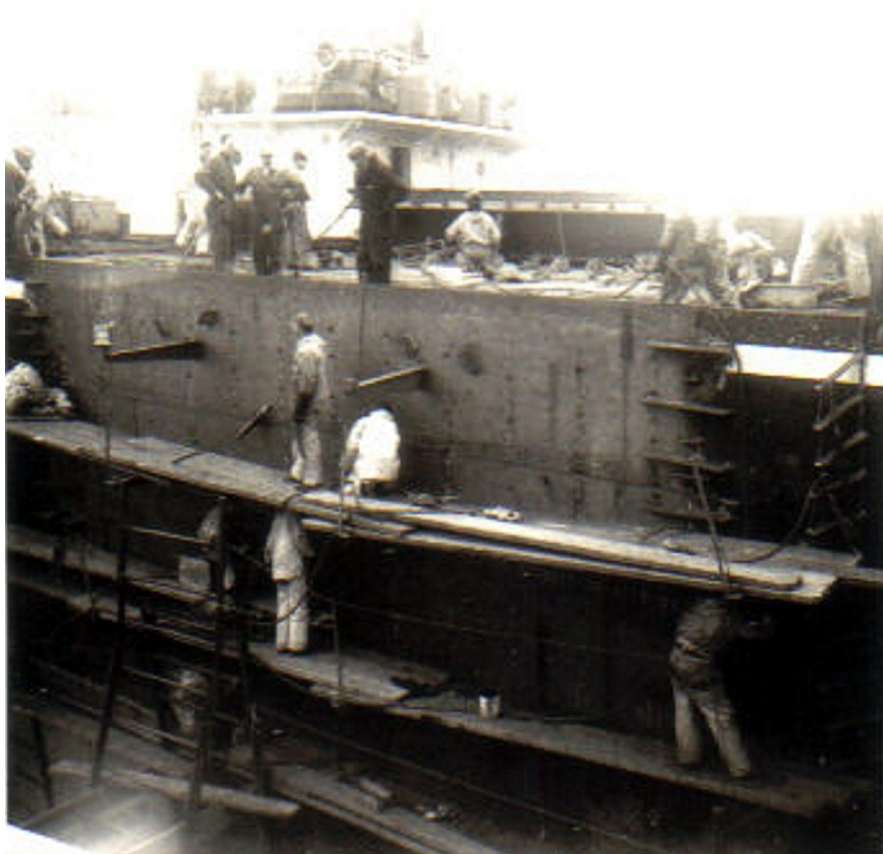
Da jeg kom ud igen, kunne jeg se ballerne med the og andet stykgods flyde ud af hullet i siden. Mit job ved alarm var, at komme op i styrbords forreste redningsbåd, hale fanglinen ud og hejse den ned til kokken nede på dækket.

Ved øvelser havde vi pænt stablet redningsbådens dækbrædder, men lige nu blev alt i en fart kylet i søen. Om vi faktisk kom i bådene husker jeg ikke, men jeg mener, at de blev hejst ned, så de lå på vandet, klar til at give los.

En del familie til officererne var kommet om bord i Antwerpen. De blev evakueret i 2 store hollandske slæbebåde som gik helt op på siden af os. Jeg husker, at dønningerne forårsagede, at deres lanterner i masterne blev knust mod vores midterbygning.

Snesejler 5

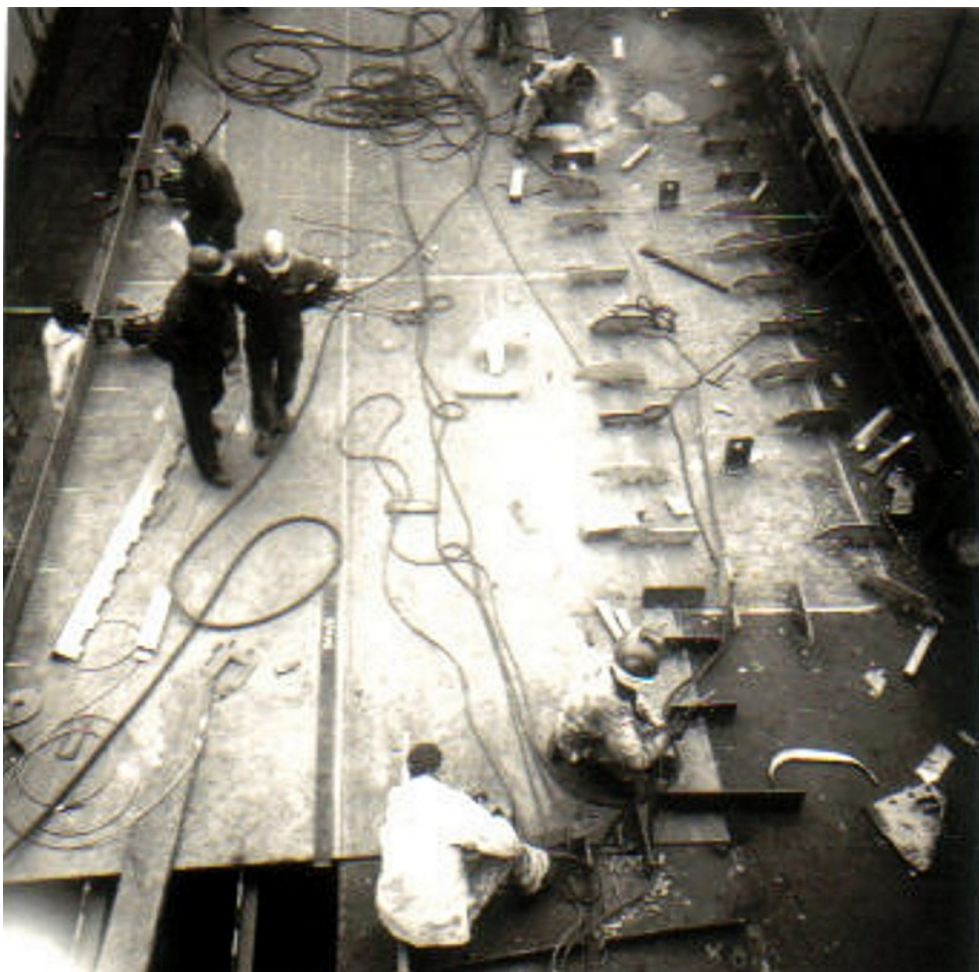
Efter nogen tid konstaterede kaptajn Nielsen og overstyrmanden, at vi holdt os flydende og at de vandtætte skodder om 4-lugen var intakte. Derefter blev vi slæbt tilbage til Rotterdam, blev banksat og senere slæbt på værft samme steds.



Siena bliver repareret på værft i Rotterdam.

Vi fik ikke sovet meget den nat og der var ekstra gang i kaffekanden til den lyse morgen. Om formiddagen blev der rigget en telefon til, og vi fik lov til at ringe hjem og berolige familien.

Snesejler 5



Reparationsarbejdet skrider fremad.

Med ca. 3 ugers forsinkelse stod vi så ud fra Rotterdam igen og nåede København til afmønstring den 18. maj 1962. På den sidste del af sejladsen, beholdt jeg altid mine cowboybukser på, når jeg gik til køjs.

Erling Gai.

Snesejler 5



Koksmathen som konge og undertegnede som dronning.

Jeg husker en episode som, da vi skulle male radar masten, sad jeg i en bådsmandstol under godset, da min maler spand tager fat i en af lampearmene på "juletræet" så den gule maling sprøjter agter efter, der var gul maling på trædækket og ned ad teaktræstrappen, ja endda helt ned på løbebroen.

Det kostede et par over nakken og hver lørdag i mange måneder måtte jeg skurre dæk med sandstenen. Det var hårdt.

Bådsmanden var hård men retfærdig; og da vi kom til Long Beach tog Bådsmanden mig med til den Danske koloni, hvor vi blev forkælet efter alle kunstens regler, med turer ud til Marien Land Akvariet. vi var også ude i en stor forlystelses park "The Pike" og køre i den dengang verdens største rutsjebane "Cyclone Racer" det var nærmest et mareridt. The Pike lukkede 1968.

En anden historie om Bådsmanden var da han fandt ud af jeg kun havde gået i skole i frikvartererne. Så fik han bestilt undervisnings materiale hjemme fra Handelsflådens Velfærds kontor, og så blev der undervisning

Snesejler 5

om aftenen et par gange om ugen, og understå mig, ikke at være forberedt, og opgaverne skulle gennemses inde de blev afsendt ved næste havn.

Han var en god læremester også i sømandskab, vi blev sat til at splejse stropper, losseløbere og gerter, trosser og weirre. Husker engang hvor Anders eller Ebbe (Valte) og jeg lå ude på pooppen med en flettet trosse der skulle splejses. Der kom bådsen med et hæfte fra Randers reb med illustration af hvordan man splejsede sådan en karl, han fortalte vi skulle følge farvetråden i hver gordel og bla. bla.... jeg skal komme efter jer. ha ha.

Bådsen kom og godkendte splejsen da vi var færdige med ordne: Godt gået gutter, sådan en har jeg aldrig splejset, eller set før.

Nordic Hawk 1965. Vi lå i Rødehavet da der kom en mayday over radioen. Det var en lille græsk coaster som havde brand i maskinrummet og skæbnen ville, at vi var det skib som var nærmest.

Det var jo ikke lige sagen da vi kom i ballast på vej til Golfen, så alle lugerne stod åbne for afgasning, så vi fik ellers fingrene ud af glysset for at få spændt alle luger og gasventiler.

Da vi kom frem til coasteren styrede han direkte op mod os, vi hylede og skreg over mod idioten da han gled ned langs siden af os.

I mellemtiden havde vi firet motorbåden ud og fyldt den men alle skibets pulverslukkere, men det var noget af et problem at få gjort den græske skipper klart hvad han skulle gøre, for han havde barrikaderet sig i styrehuset med en skarpladt pistol, for hans besætning der bl.a. var somalier ville slå ham ihjel, det var det han sagde mest over radioen.

Da brandsluknings holdet kom der over, var de nød til at fyre en beholder af i hovedet på besætningen for de ville ned i båden. Gutterne kom om bord og fik slukket.

Det var et overophedet leje der havde sat fut i et møgbeskidt maskinrum. Besætningen fra coasteren fik vi om bord grundet den gale skipper, og

Snesejler 5

aldrig har jeg set nogen spise så meget franskbrød så hurtigt, det var vist noget af forklaringen på at skipperen havde låst sig inde.



Bådmanøvre.

Vi skulle tage coasteren på slæb, så ville der næste dag komme en slæbebåd fra Aden og overtage, men skibet var af sådan en beskaffenhed, at hvis vi havde sat en trosse på deres pullerter var hele bakken blevet flået af. Med møge og besvær fik vi firet ankerne ud så vi kunne sjækle trossen i kæderne. Det var noget af et par døgn, men det endte jo lykkeligt for alle parter.

I Nordick Hawk var vi en blandet besætning og det kunne af og til skabe nogle misforståelser, især under fortøjning, losse og lastning. Vi danskere havde jo vores faste opgaver og pladser, der kneb det lidt mere med udlændingene, de var søde og rare og meget tjeneste villige, især når der var officerer i farvandet.

Snesejler 5

Under en fortøjning til bøjer gik det da også galt. Vi havde hevet wire om bord, og efter som skibet lå og duvede skulle der to wirestopper på for at holde, så jeg kunne lægge wire over pullert; men en af araberne (Osman) syntes åbenbart ikke det gik hurtigt nok, så han slap stopperen for at ville hjælpe mig, med det resultat at stopperne sprang og jeg blev slået op i luften og fik et par ordentlige slag af wiren.

Til alt held var der ikke noget brækket, men jeg måtte ligge til køjs med dræn i benet i en uge eller mere. Da vi kom i søen igen skulle jeg have smertestillende indsprøjtninger og skiftet dræn, så 1. styrmand fik sin lyst styret, han troede selv han var alle tiders "læge" og hvis man ikke var gul og blå i forvejen, så blev man det efter hans "læge" besøg.

Osman var jo frygtelig ked af hvad der var sket, danskerne og udlændingene var jo på nakken af ham, så han var af den overbevisning, at næste gang vi kom til Suez ville han blive afmønstret, men selvfølgelig blev han ikke det.

Det var ellers noget af et slaraffenland at lægge til køjs, for alle mand kom på sygebesøg, selv kokken kom med ekstra guf til ganen. Anders Østergaard som gik vagt og havde kammer over for mig, lånte mig hans dyrebare LP med Beach Boy's og Fats Domino, bare jeg ikke spillede når han skulle sove. (det var en meget stor ære).

Ove Hesstrup Hansen.

"Malaya" 1963-64.

Da jeg i juni 1963, 17 år gammel, forlod skolen, havde jeg allerede besluttet, at jeg ville være sømand. Da jeg trods alt ikke var helt sikker på, om det var et liv for mig, besluttede jeg at tage hyre som messedreng.

Det ville være dumt at spille tid på en sømandsskole for så siden at opdage, at jeg ikke brød mig om at sejle. Den 1. juli 1963 fik jeg udstedt en søfartsbog på mønstringskontoret i Middelfart.

Omtrent samtidig sendte jeg en ansøgning til rederiet ØK med anmodning om en hyre som messedreng. Det trak lidt ud med svaret, syntes jeg, og

Snesejler 5

angiveligt skulle en af mine naboer, som efter sigende kendte direktør Mogens Pagh i rederiet, have trukket i trådene for mig. Jeg ved ikke, om det passer; men hvorom alting er, så fik jeg til sidst besked om, at jeg skulle stille den 23. september 1963 på m/s "Malaya" som lå i Frihavnen i København.



Knud Madsen.

Den 23. september mødte jeg op på "Malaya"; men først den 24. mønstrede jeg. På grund af en misforståelse, som jeg er sikker på skyldtes rederiet, mødte jeg en dag for tidligt. Jeg var rejst fra Middelfart om natten og var i København den 23. tidligt om morgenen. Jeg tog utvivlsomt en taxi ud til Orientkajen i Frihavnen.

Da jeg stod på kajen og lagde nakken tilbage for at tage "Malaya" i øjesyn, syntes jeg, at skibet var umådelig stort. Jeg gik op af landgangen og kom snart efter i kontakt med nogle mennesker; men der var ingen til at tage imod mig. Det ville der først være den følgende dag. Jeg gjorde hurtigt bekendtskab med nogle messedrenge fra den netop afsluttede rejse, og en af dem tilbød mig snart to pakker cigaretter, hvis jeg ville klare hans opvask. Det syntes jeg var en mægtig god forretning og slog straks til. En lidt ældre messedreng ved navn Kaj sagde, at jeg kunne sove på hans

Snesejler 5

kammer om natten. Køjetøj kunne han ikke skaffe; men der var en ledig køje. Det var jeg selvfølgelig glad for.

Om aftenen foreslog han, at vi skulle gå en tur i byen og få nogle øl. Jeg havde ikke andet at lave, så jeg slog følgeskab. Vi havnede i en sidegade til Nyhavn på et lille listigt sted; som jeg aldrig siden har kunnet finde. Jeg forsøgte ellers flere gange, da jeg siden aftjente min værnepligt og i en periode lå på Holmen.

På dette værtshus blev jeg med hans hjælp noget beruset og husker ikke, hvorledes vi kom tilbage til "Malaya". Nu skulle jeg så opleve denne verdens træskhed.



Malaya laster træ.

Da jeg vågnede noget sent næste dag, havde jeg det ikke helt godt, og det blev bestemt ikke bedre, da det gik op for mig, at den "flinke" messedreng var forsvundet med mit bedste tøj: ruskindsjakke, bukser, skjorte og trøje.

Jeg henvendte mig til nogle andre om bord, som jeg tidligere havde truffet; men de kunne blot sige at messedrengen var rejst, ingen havde set noget, og da dørene til kamrene ikke var låst om natten, så kunne det jo i og for sig være alle og enhver, som havde stjålet mine klæder. Op af dagen kom det alligevel frem, at det nok var ham, som var tyven, og det lykkedes mig endda at få hans navn og adresse.

Snesejler 5

Han var i øvrigt fra Hadsund. Jeg skrev så til ham - ja, faktisk til hans far, hvorfra jeg nu havde hans adresse? - at han var set stjæle mit tøj, og at jeg forlangte det retur. Nogen tid efter fik jeg et brev fra messedrengen, hvori han indrømmede tyveriet, men samtidig skrev han, at det ikke kunne passe, at nogen havde set ham med det stjalne tøj, som han i øvrigt lovede at erstatte.

Det gjorde han naturligvis aldrig. Til gengæld lykkedes det senere mit hjem, hvortil jeg havde skrevet om tyveriet, at få erstatning fra forsikringen. Heldigvis var jeg nogenlunde ekvipeteret, så jeg klarede at undvære det stjalne tøj, men jeg så nok ikke helt så elegant ud under landlov, som jeg kunne have ønsket. Den 24. september, samme dag som jeg vågnede med tømmermænd og uden mit bedste tøj, mønstrede jeg som sagt. Det var vel lidt ubestemt, hvornår på dagen jeg skulle møde, så derfor sov jeg sikkert længe uden at blive forstyrret. I løbet af dagen blev besætningen fuldtallig, og jeg må jeg have fået anvist mit kammer, være blevet sat ind i mit arbejde, have fået udleveret køjetøj osv.

Jeg tror, at vi forlod København samme dags aften, hvorefter vi sejlede en tur op i Østersøen. Egentlig var jeg mønstret som restaurationsdreng; men det var vist blot en finere betegnelse for messedreng. Min hyre var 346 kr. månedligt, og deraf sendte jeg de 100 kr. hjem.

Den 25. september ankom vi til Gävle, hvor vi vist bl.a. lastede maskindele. Havnen lå lidt uden for byen. Om aftenen var jeg sammen med nogle andre på en danserestaurations. Den var meget flot med lysshow. Det havde jeg ikke set før. Vi fik nogle øl, men ikke mange.

Efter et par dage sejlede vi til Kotka i Finland, hvor vi bl.a. lastede papirruller. Undervejs bemærkede jeg flere gange ensomme fyrtårne, som ragede direkte op af havet. Det forekom mig underligt at se disse fyr så langt borte fra land; men de var vel bygget på undersøiske skær, som de skulle advare imod. Et sted langs Finlands kyst passerede vi et stort, strandet fragtskib.

Der var ingen grænser for, hvor meget alkohol skibets officerer måtte købe og drikke, blot de passede deres arbejde og ikke var fulde. For alle øvrige

Snesejler 5

gjaldt, dersom de var over 18 år, at de i søen kunne købe 2 øl dagligt. I havn kunne de vist købe et større kvantum, og ellers var der jo mulighed for at gå på værtshus efter udskejning.

Da vi forlod Kotka for atter at gå til København, var dæksbesætningen godt lakket til, og de ville have mere at drikke. En matros ved navn Frank gik op til førstestyrmand for at få tilladelse til at købe mere sprut. Han fik afslag og kaldte derfor styrmanden en lille satan. Så gik tømmermanden op til kaptajnen for at klage. Det hjalp heller ikke, hvorfor han kaldte kaptajnen for et gammelt gedebukkeskæg og en kopattekanyle. Imedens sad dæksbesætningen agterude godt fulde og råbte og skreg. Siden fik de nok ondt i hovedet.

På turen op i Østersøen havde matrosen Frank sin pige med. Hun var i øvrigt bådsmandens datter. Hun var gemt af vejen på Franks kammer, og hverken officerer eller toldere observerede hende tilsyneladende. Men hele dæksbesætningen vidste naturligvis besked herom. Når jeg kan fortælle om disse begivenheder henne agter, skyldes det, at jeg hurtigt var blevet gode venner med dæksdrengen, som gerne fortalte om, hvad der foregik på "hans" område.

Så vidt jeg erindrer havde "Malaya" en besætning på 44 mand. Det lyder af mange i dag; men dengang skulle skibenes besætninger klare alt vedligehold og forefaldende arbejde. Man havde eget lossegrej, kendte ikke til vagtfri maskinrum, eller f.eks. til at lade billig arbejdskraft komme om bord for at male.

Snesejler 5



Solhøjden måles af styrmandsaspirant Henning Thalund 51.

”Malaya” sejlede for det meste i liniefart på Indien, således også da jeg var om bord. Vi kom dog også til Østpakistan og Burma. At sejle i liniefart betød, at man sejlede på en forud fastlagt rute. I Europa lastede vi fortrinsvis gods til Indien, derude lossede vi og lastede så atter til Europa. Modsatningen til liniefart var trampfart. Her kendte man som regel kun næste havn og vidste sjældent, hvorhen man så skulle.

På ”Malaya” var vi to messe- og to kammerdrengene. Kammerdrengene boede sammen. De gjorde først og fremmest rent på officerskamrene, men havde muligvis også andre opgaver. Jeg husker, at den ene hed Clausson-Kaas og fortalte, at han var i familie med skuespilleren Preben Kaas. Om

Snesejler 5

den anden husker jeg blot, at han havde en bror, som havde begået selvmord. Broderen mente, at han havde oplevet alt, hvad der var værd at opleve her i verden, og så var der ingen grund til at leve længere. Jeg boede sammen med messedrengen Jens, som var fra Ålborg.

Han havde sit arbejde i et pantry på promenadedækket, som lå lige over hoveddækket. Derover lå båddækket. Han vaskede nok op efter kaptajn, maskinchef, førstestyrmand og eventuelle passagerer. Jeg blev aldrig nærmere bekendt med hans arbejde.

Som messedreng blev jeg kaldt Messepeter, Peter eller blot Mess. Jeg læste engang et sted en sømand udtale om sin tid som messedreng, at "ikke engang vore navne gad de lære". Men faktisk var der jo mange om bord, som blot kaldtes ved deres stillingsbetegnelse. Det gjaldt f.eks. trikkeren, gnisten, dessen, bådsen, smathen osv.

Vi messe og kammerdrengene havde ikke noget større område, hvorpå vi kunne bevæge os i vores fritid. Faktisk måtte vi kun opholde sig i området omkring vores kamre og messe, samt på agterdækket lige bag midtskibsbygningen. Var man så heldig at blive gode venner med f.eks. dæksdrengen, kunne han invitere én hen i poop'en, hvor dæksbesætningen boede.

Når man fra hoveddækket gik ind af den brede dør på midtskibsbygningens agterkant, førte en gang henholdsvis til højre og venstre rundt om maskincasingen for at mødes foran denne. Fulgte man gangen til højre, kom man først til koksmathens kammer, dernæst kokkens, kabyssen, messe og kammerdrengenes kamre, en lejder, som førte ned til en kælder med fryserum, storesrum med rengøringsartikler osv., så fulgte assistenternes messe, pantry og officersmesse.

På agterkant af maskincasingen var der toiletter, baderum og messe for kabyspersonalet. Messen blev stort set kun brugt til kortspil. Fulgte man gangen til venstre, kom man til en lejder, som førte ned til motormændenes messe og kamre. Siden fulgte kamre til tjener, ungtjener, stewardesse, maskinassistenter, og her var også en lejder, som førte ned til hovmesterens shop. På den tværgående gang, som lå på forkant af maskincasingen boede

Snesejler 5

chief og maskinmestre med udsigt til fordækket. Deres gang kunne med døre lukkes fra sidegangene.

Når man trådte ind på vores kammer, var der straks til højre et par høje smalle klædeskabe, dernæst fulgte to køjer over hinanden, og herunder var et par skuffer. På væggen modsat døren ud mod den udvendige sidegang var en meget kort bænk og derover et vindue. På væggen mod venstre var fastgjort et lille bord med en eller to tilhørende stole. Lige til venstre for døren var anbragt toiletskabe.

Køjerne havde læselampe, og vi havde også et par vifter. Da vi kom ud på varmen, var vi fristet til at lade dem blæse direkte på kroppen natten igennem, men fik at vide, at det var en dårlig ide, fordi "det slår maven i stykker". Der fandtes ikke håndvask på kammeret; men vi havde ikke ret langt til brusebad og toilet. Vi vaskede vores tøj på badeværelset. Her fandtes en damphane; men den virkede stort set aldrig, så vi vaskede vort tøj i håndvasken. Vaskepulver købte vi hos høkeren, og ellers kunne man jo "låne" lidt sæbe fra pantryet.

Køjetøj fik vi udleveret af stewardessen, da vi mønstrede. Hun var en temmelig skrap madamme. Køjetøjet bestod af et par eller tre store, dybrøde tæpper, pude, sengelinned og håndklæder, alt med rederiets navn og logo indvævet. Sengetøjet fik vi udskiftet hver 14. dag, håndklæder, et tykt og et tyndt, fik vi udskiftet ugentligt, og ved samme lejlighed fik vi også rene duge, viskestykker, karklude og håndklæder til messer og pantry.

Det var ikke helt lige til at rede sin køje i starten. Jeg havde i øvrigt fået den øverste. Med lagen og pude var det nemt; men som dyne brugte man lagen og tæppe. Nederst lagde man lagenet og derover tæppet. Så skulle lagen og tæppe fra hver sin side foldes ind mod midten, hvorefter de fra hovedenden blev foldet et lille stykke mod fodenden. Herover lagde man så det andet tæppe.

Da vi kom ud på varmen, sov jeg som regel kun med et lagen over mig eller slet intet. I begyndelsen havde jeg svært ved at falde i søvn, når vi sejlede,

Snesejler 5

fordi skibets maskine larmede så meget. Siden vænnede man sig så meget til det, at man vågnede, hvis maskinen blev stoppet om natten.

Jens og jeg spiste stort set altid på vores kammer, formodentlig fordi vores messe var så trist. Engang, da Jens var borte et øjeblik, strøede jeg i en slags overmod et rigeligt lag salt på hans middagsmad. Det var dumt gjort, og han blev naturligvis godt gal og smed maden ud.



Ret som hun går.

I starten forekom mit arbejde mig noget kaotisk; men jeg kom snart efter det. Når jeg trådte ind i mit pantry, førte en dør til venstre ind i officersmessen og en dør til højre ind i assistentmessen.

I officersmessen spiste syv mand, nemlig første, anden og tredjemester, anden og tredjestyrmand, telegrafisten og elektrikereren. I assistentmessen spiste de fire maskinassistenter. I pantryet var der et køkkenbord med vask og vandhane, skabe med service af forskellig art og plads til rengøringsartikler. Mon ikke også jeg havde et køleskab? I officersmessen

Snesejler 5

fandtes en skænk, hvori der var forskellige slags service, drikkeglas og sølvtøj, som dog vist kun blev brugt ved særlige lejligheder, såsom jul og nytår.

Førstemester var som højest rangerende officer "messeforstander". Han skulle efter sigende være rederiets yngste 1. mester nogensinde. Da jeg havde været om bord en halvanden måneds tid gav jeg officerer og assistenter "karakter": 2. styrmand: meget flink, 3. styrmand: ret flink, 1. mester: meget flink, 2. mester: flink, 3. mester: flink, telegrafisten: ret flink, elektriker: flink, assistenterne: friske.

Når man ser bort fra skibet kaptajn, så var hovmesteren min øverste arbejdsgiver; men ham så jeg nu ikke meget til. Det var bageren, som tog sig af min "opdragelse". Hver morgen, når jeg tørnede til, skulle jeg som det første stille hos ham, dersom der var et eller andet, som jeg manglede i forbindelse med mit arbejde.

Det kunne være opvaskemiddel, brun sæbe, en ny opvaskebørste osv. En morgen spurgte jeg bageren: "Jeg kan vel ikke få (et eller andet) ?". "Nej, det siger du jo!" Så var jeg færdig med at spørge ham på den måde. Bageren var hård og kontant, men også flink. Jeg kunne godt lide ham, for man vidste, hvor man havde ham.

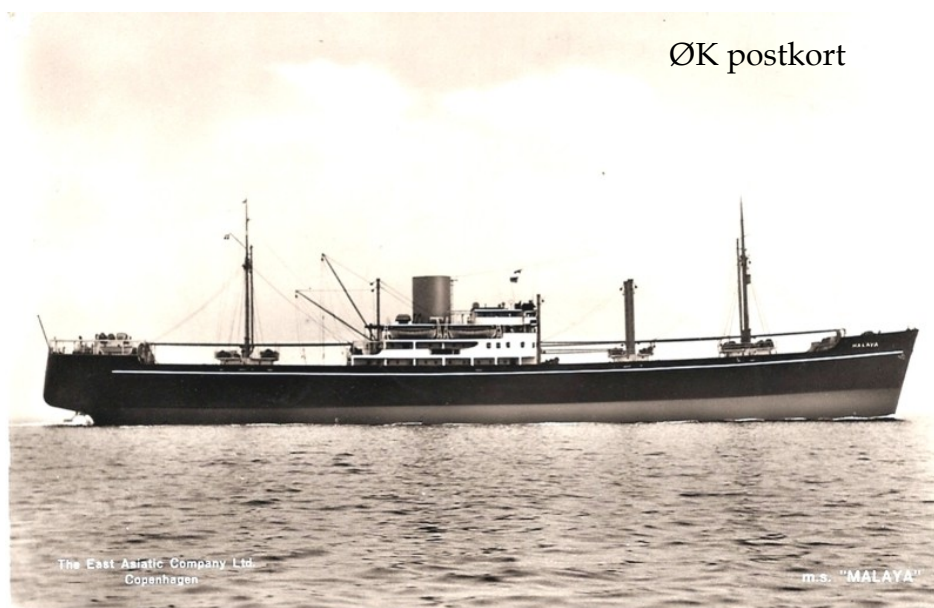
Det hændte jævnligt, at vinduerne til messer og pantry udvendigt blev noget uigennemsigtige på grund af det havsalt, som var i luften. Det var min pligt at ferske dem af og pudse dem. Det sidste havde jeg noget besvær med, men fik så det råd at gnide dem blanke med avispapir. Det virkede godt; men hvor jeg fik aviserne fra, husker jeg ikke længere.

Til messedrengenes arbejde hørte også at slæbe bagage om bord eller fra borde, når vi fik nye officerer, eller andre forlod os. Man lærte snart at kende forskel på luv og læ side. Ellers skulle man nok blive belært af en styrmand eller en matros, dersom sovs og andet affald flød ned af skibssiden.

De indvendige gange på midtskibsbygningens hoveddæk var belagt med planker, og engang imellem kom et slæng matroser med koste, sæbe og

Snesejler 5

spuleslange ind for at gøre rent. Så gjaldt det om at lukke dørene og komme af vejen, så længe det stod på.



"Malaya" - (ØK-postkort), som kunne købes om bord.

Min arbejdsdag.

Kl. 05.30 blev jeg purret ud af bageren. Jeg snød mig som regel til at blive liggende til kl. 05.50. Derefter et hastigt morgentoilette, eventuelt hente et eller andet hos bageren, og så vaskede jeg ellers dørken i officersmessen, assistentmessen og pantryet.

Det gjorde jeg nu ofte aftenen i forvejen, og så kunne jeg om morgenen sidde og halvsove på en stol til kl. 07.00. Så dækkede jeg bord i messerne, kl. 07.30 spiste jeg selv og kl. 08.50 hentede kaffe, brød, smør osv. Morgenmåltidet varede til kl. 09.00, idet de folk, som var på vagt også skulle spise. Ved 09.30-tiden var jeg færdig med at gøre bakstørn. Kl. 10.00 var der en del, som skulle have kaffe. Herefter kunne jeg holde fri til kl. 11.00. Så skulle der dækkes til middag. Jeg spiste jeg kl. 11.30 og officerer og assistenter kl. 12.00-13.00. Efter opvasken kunne jeg skeje ud fra ca. kl. 13.30 til det var kaffetid 15.00-16.00.

Snesejler 5

Hver anden dag var det styrmandskammerdrengen, som skulle tage kaffevagten. Aftensmaden blev serveret fra kl. 17.30-1830, så vidt jeg erindrer. Jeg kunne så endelig skeje ud kl. ca. 19.30. Fra rederiets side blev min arbejdsdag anslået til at være omtrent 10 timer, hvilket fremgik af en arbejdsplan, som jeg fik udleveret.

Jeg syntes, at vi spiste udmærket om bord. Om morgenen blev der serveret kaffe, te, mælk, rugbrød, franskbrød, ost og marmelade og ikke at forglemme spejlæg og bacon. To stykker af hver. Spejlæggene blev serveret på forskellig vis. Nogle ønskede almindelige spejlæg, andre skulle have dem tørnet, dvs. stegt på begge sider og atter andre ønskede dem rørt sammen. En enkelt fik vist blødkogte æg.

Det var koksmathen, som sørgede for æggene, og da det var til hele skibets besætning, havde han et stort antal stegepander i gang på komfuret. Panderne passede lige til to æg. Rundstykker fik vi kun om søndagen. Det hed sig, at kaptajn, 1. styrmand, chiefen og hovmesteren kunne spise lidt bedre end resten af besætningen. Således fik de om morgenen skinke i stedet for bacon. Midt på formiddagen skulle der serveres kaffe, og til middag fik vi to retter mad. Så skulle der serveres eftermiddagskaffe, inden det blev tid til aftensmaden. Der fik man te, en lille lun ret, brød og syv slags pålæg.

Alt hvad der skulle serveres, måtte jeg hente på fade og i skåle i kabyssen. Heldigvis var der ikke ret langt. Øl og vand skulle jeg hente hos hovmesteren. Besætningen kunne købe bonhæfter hos ham, og jeg blev så sendt af sted efter de varer, som svarede til bon'en. Det var nok mest øl og vand. Sen aftenkaffe var der ikke noget som hed.

Til de mere bemærkelsesværdige retter, som blev serveret, hørte spændeskivesuppe og bananmælk. Spændeskivesuppe var en varm frugtsuppe lavet af æbler, pærer, svesker, abrikoser og sikkert andet godt. Æblernes og pærernes kærnehus var fjernet på en måde, så der blev et hul gennem frugten, hvorefter denne var skåret på tværs i et antal skiver, som lignede spændeskiver, deraf navnet.

Snesejler 5

Da vi kom ud, hvor det var varmt, fik vi bananmælk. Jeg formoder, at det var mælk, som blev blandet op med en del mosede bananer. Dette blev så kogt sammen med vanille og sat til afkøling. Siden blev det serveret iblandet bananskiver.

Det smagte godt. To gange i min tid fik vi serveret fåresteg med brun sovs. Jeg havde aldrig før smagt får, og jeg brød mig ikke om smagen. Det var også her om bord, at jeg gjorde bekendtskab med mangochutney. Jeg hørte ingen klage over kosten. Det har jeg hørt på andre skibe. Så hed det sig gerne, at de, der var utilfredse, var dem, der var dårligt vant hjemmefra. Og det var kollegerne, ikke kokken, som sagde det.



Malaya i dok..

Når vi drenge blev purret ud af bageren, var årsagen naturligvis, at han var den første af restaurationspersonalet, som var oppe for at bage såvel rugbrød som franskbrød og til tider rundstykker. Han lavede også mælk i en stor jungle nede i proviantkælderen. Engang væltede den for ham: "Man skal ikke græde over spildt mælk!", var hans eneste kommentar. Engang imellem bagte han wienerbrød.

Snesejler 5

Den første tid, jeg var om bord på "Malaya", havde vi en overhovmester, der afløste for den sædvanlige hovmester. På et tidspunkt fik jeg en overhaling af ham; men jeg erindrer ikke længere hvorfor. På datidens skibe fandtes enten hovmestre eller restauratører. Så vidt jeg erindrer, så købte en hovmester sin proviant mv. hen ad vejen og sendte regningerne til rederiet, hvorimod en restauratør inden en rejses begyndelse fik et beløb udbetalt af rederiet. Så betalte han selv regningerne, og derfor gjaldt det om at knibe på udgifterne, så han personligt kunne få størst muligt overskud.

Den 2. oktober befandt vi os i søen undervejs fra Kotka til København. Fremme her lå vi kun nogle få timer og udskiftede måske nogle folk eller fik forsyninger om bord. Så gik vi til Göteborg, hvor vi lastede, og jeg med flere fik tid til en aften at gå i land og kigge lidt på byen, som jeg fandt ret kedelig. Vistnok lørdag den 5. oktober afgang vi til Kristianssand i Norge. Derfra gik det til Hamburg.

Ned gennem Nordsøen havde vi lidt buler på vandet, og jeg var tæt på at blive søsyg. Vi passerede Helgoland i kort afstand, og da vi nærmede os Elbens munding blev der en vældig trafik længe før man kunne se land. Herude passerede vi to store, sunkne fragtskibe. Vi ankom til Hamburg den 9. oktober kl. 21.00. Her var der mange besætningsmedlemmer, som blev udskiftet, bl.a. stewardessen og sikkert også overhovmesteren. En norsk motormand, som var blevet ramt i hovedet af et eller andet, blev sendt i land, og en ny kom om bord. Medens vi lå her, var jeg en tur i land. Jeg er ret sikker på, at jeg købte et par sko.

Efter et par dage i Hamburg sejlede vi videre til Bremen. Også her var jeg i land og fik sammen med andre set nærmere på et dansested med "Wein, Weib und Gesang". Så gik det til byen Schiedam i Holland, som lå i nærheden af Rotterdam. Aldrig havde jeg set så mange skibe på havet, som på denne rejse. I Schiedam lå vi nogen tid ved et værft. Hvad der skulle laves, erindrer jeg ikke; men jeg husker, at "Malaya"s ankerkæder blev firet ud på nogle store flåder, som lå ved stævnen.

Da vi var færdige her, gik vi til Rotterdam for at laste. Her blev jeg vaccineret et par gange, Jeg blev så øm deraf, at jeg om natten ikke kunne ligge på den skulder, hvori jeg var stukket. Også i Rotterdam var jeg i land.

Snesejler 5

Vi var et par stykker, som vist blev noget fulde i enten genever eller rom. Det var her, at jeg for første gang oplevede hele gader fulde af værtshuse. Sådanne gader, som ofte lå nær havnen, kaldtes af søfolk for "Pisserenden" eller "Waterfronten". Det var nok også her, at jeg for første gang så halvnøgne, prostituerede kvinder sidde udstillet i vinduer, ofte i svag, rødlig belysning.

I Rotterdam fik vi to kvindelige passagerer om bord, en svensker og en englænder. De skulle begge med til Bombay. Da vi kom "ud på varmen", og de begyndte at solbade, var der mange interesserede øjne, som fulgte dem.



Den 24. oktober forlod vi Rotterdam for at gå til Lissabon. Undervejs hertil mistede jeg en fyldning i en tand. Den måtte jeg så undvære, til jeg kom hjem. Jeg hørte i hvert fald intet til, at man muligvis kunne tage i land og få lavet tandarbejde. Jeg vidste heller intet om, hvor betryggende eller bekosteligt det ville være på disse kanter.

Det hastede åbenbart ikke med at komme til Lissabon, for en del af tiden sejlede vi med reduceret fart. Måske var vor last endnu ikke nået frem til

Snesejler 5

havnen. Den 28. oktober om natten anløb vi Lissabon. Vi lå på strømmen og lastede bl.a. kork fra små pramme, der kom ud til os ført af små, mørklødede personer med sort overskæg. Prammene havde en mast, som hældede stærkt agter over, og de var forsynet med sejl.

Prammene var malet i alle mulige farver, og f.eks. påmalet blomster. De portugisiske havnearbejdere råbte og skreg, så det var forfærdeligt at høre på, og kunne de komme af sted dermed, så stjal de også. Selv om det var ret køligt, så løb de omkring i bare tæer og bukser, som kun nåede til knæene.

Her så meget sydlandsk ud, som Lissabon lå bakke op og bakke ned. Byen var utrolig flot med hvide, lysegrønne, lyseblå og lyserøde huse iblandet kirker, palæer og stedsegrønne træer. Desværre var her lidt tåget og engang imellem støvregnede det. På en klippe et sted i nærheden stod opstillet en kæmpemæssig korsfæstet kristusfigur, som var oplyst om natten.

Den 28. oktober ved 22-tiden forlod vi Lissabon efter at have lastet et halvt døgn tid, så jeg fik ikke lejlighed til at komme i land. Den næste dag passerede vi Kap Vincent. Efter mørkets frembrud gik vi gennem Gibraltarstrædet og kunne se lysene fra Gibraltar, Tanger og Ceuta. Vi sejlede nu østover mod Alexandria i Ægypten og kunne af og til skimte Afrikas kyst.

På et tidspunkt mødte vi tankeren "Gudrun Mærsk", og senere passerede vi en ø, hvis stejle klippevægge stod lige op af havet. Den hed Ile de la Galite, og tilhørte Tunis. Det var vist her, at jeg for første og eneste gang blev sendt op på broen med kaffe til vagthavende styrmand. Det var 2. styrmand, og han var flink og fortalte, hvad det var, vi kunne se.

Det begyndte nu at blive varmere, end jeg var vant til. Vi ankom til Alexandria den 3. november. Aftenen forinden kunne vi, længe før land kunne ses, betragte, hvorledes byens lys skinnede op på nattehimlen. Vi lå på strømmen, inden vi næste morgen lagde til kaj.

De første, som kom om bord, var toldere og politibetjente. De var helt syge efter at købe cigaretter. Jens, som jeg boede på kammer med, fotograferede en flot bygning; men det skulle han ikke have gjort, for lige ved siden af lå

Snesejler 5

en lille flådehavn, som det åbenbart var forbudt at fotografere. Det blev observeret af en betjent, og han konfiskerede derfor fotografiapparatet. Det var Jens nu ikke tilfreds med, så efter en del palaver fik han apparatet tilbage; men filmen blev smidt i vandet.

Her var der et vældigt sammenrend af folk og fæ på kajen. Der var æsler, som trak kærre, og muldyr som trak vogne med massive træhjul. Alt forekom primitivt. Mændene var laset klædt, nogle var ikklædt lange kjortler, og andre gik i sorte bukser med enorme hængerøve. Det var en stor pose, som hang ned mellem deres ben næsten til anklerne.

Årsagen til denne mærkværdighed skyldtes, fik jeg siden fortalt, at man troede, at Muhammed skulle genfødes af en mand, og posen skulle så opfange Muhammed inden han ramte jorden. Man må have troet, at fødslen ville indtræffe ganske uventet.

I Alexandria og de følgende ægyptiske havne, væltede det om bord med handelsfolk, som slog sig ned med deres varesortiment på agterdæk og i sidegange. Der var snart ikke det, man ikke kunne købe. Smykker, tæpper, våben, marokkopuder osv. Der skulle pruttes om prisen; men det skulle man som ny lige vænne sig til.

De handlende ville gerne have fremmed småmønt, især svenske kroner, om hvilke det blev sagt, at de indeholdt så meget sølv, at sølvværdien var større end møntens købekraft. Spanske og italienske småmønter var også eftertragtede. De var nemme at omsmelte og lave falske penge af. Kunne man ikke betale med penge, så tog handelsmændene gerne mod f.eks. tøj og cigaretter. "Chincha for chincha", lød det ustandselig, dvs. change for change. En stående vending var "Special price for you my friend!", eller "Fine grejer! Fine grejer! Næsten ingen kan se det er pap!" Der kom også spåmænd om bord, og jeg blev spået af en af dem.

Handelsmænd og alle andre ægyptere, som havde ærinde om bord, stjal for et godt ord, dersom de kunne se deres snit dertil, så det var med at låse sin dør. Det gjorde man ellers ikke i søen. Det var det samme, som at betragte sine kammerater som tyveknægte. Jeg købte nogle appelsiner, som til trods

Snesejler 5

for, at de var grønne, smagte udmærket. Jeg har en erindring om, at én handelsmand stod over de øvrige, og at han kaldtes Abraham.

Jeg husker ikke, at nogen interesserede sig særligt for eller formanede os drenge, når vi gik i land. Her i Alexandria fik vi dog at vide, at der ikke var ganske ufarligt, og at vi skulle følges mindst to ad gangen, hvis vi gik i land.

En aften var vi fire mand, eller måske snarere drenge, som gik en tur i byen. Der var et vældigt leben af folk, gadehandlere og sporvogne. Alt virkede fattigt og snavset, så det varede ikke længe, før vi gik om bord igen. Måske også fordi vi havde hørt, at det var nemt at få en kniv i ryggen. Efter et par dages forløb forlod vi Alexandria. Matrosen Marius var lige ved at blive agterudsejlet; men heldigvis for ham, blev vi lidt forsinket, så slemt beruset nåede han lige at komme om bord.

Vi gik nu til Port Said, hvor vi lå på strømmen og lossede. I land var der vist ikke mulighed for at komme. Samme aften skulle vi sammen med ca. 25 andre skibe sejle i konvoj gennem Suezkanalen. Jeg var naturligvis nysgerrig efter at se, hvad der foregik på kanalens bredder; men da det var blevet mørkt, kunne jeg intet se og gik derfor til køjs.

Da jeg vågnede næste morgen, lå vi stille. Måske ventede vi på, at en modgående konvoj skulle passere. Det var tåget, og samtlige skibe havde ordentlig gang i tågehornene. Da tågen lettede, så jeg, at vi lå på en stor sø. Ved ca. kl. 10.30 sejlede vi videre. Nu var det rigtig varmt. På bagbord side var der sand og klitter så lang øjet rakte, til styrbord så der mere frugtbart ud med mennesker, dromedarer, palmer og akacietræer.

Da det blev aften, oplevede vi en fantastisk flot solnedgang. Ved 23.00-tiden nåede vi Suez by, hvor vi lossede hele natten. Næste formiddag, vistnok den 8. november, afsejlede vi ved 10.00 tiden og stod nu ned gennem Rødehavet med kurs mod Aden. I begyndelsen var de bjergrige kyster tæt på; men efterhånden svandt de ned under synsranden.

Snesejler 5



M/S billedarkiv

Maskinhavari.

Øst for Suez skulle der stå salttabletter fremme i messerne, man skulle have seks om dagen, og der blev serveret isvand med limejuice. Salttabletterne skulle erstatte det salttab, som man led på grund af varmen, altså ved at svede, og limejuicen indeholdt c-vitaminer. Jeg tror, at limejuicen blev produceret på ØK's egen fabrik.

Der var af og til problemer med isvandhanen, som stoppede. Så måtte jeg ned i provianten og lægge varme klude om røret, hvorigennem isvandet blev ført. Jeg drak meget isvand med limejuice; men da juicen var sur, blandede jeg gerne op med lidt sukker og fyldte et par isterninger i glasset. Det hed sig i øvrigt, at isvand ikke slukkede tørsten. Man skulle hellere drikke lunken te.

Snesejler 5

Den 9. november havde vi 34 grader i skyggen kl. 08.00. I maskinrummet havde de 45 grader. Om natten havde det været så varmt, at vi havde vinduet åbent, døren på krog og vifterne kørende. Selv lå jeg oven på køjen kun iført underbukser. Da jeg vågnede, var jeg våd af sved. Den følgende nat var vi fire mand, som sov ude på 4-lugen. På vej gennem Rødehavet passerede vi nogle øer, som kaldtes De tolv Apostle. Ved en af dem lå et forlist skib.

Hovmesteren spiste for sig selv i sin egen salon. Engang imellem kom han ned i officersmessen for at drikke en øl og få lidt selskab. En dag havde han og 3. styrmand siddet og pimpet og var så gået ned i officersmessen for at få en øl. Her glemte hovmesteren nok, at han havde bestilt stegt kylling, som skulle serveres i hans salon til ham og 3. styrmand. Kokken havde sikkert set, at hovmesteren sad i officersmessen, for han kaldte på mig og sagde, at jeg skulle hente to tallerkener. Det gjorde jeg, og kokken lagde kylling, bønner og andre fine ting derpå, hvorpå han bad mig aflevere tallerkenerne i messen. Jeg spurgte, om det nu var så godt, for der sad endnu nogle officerer tilbage, som havde fået den ordinære ret. "Gå nu bare hen med det, og gør hovmesteren vrøvl, så bare sig, at det kender du ikke noget til!".

Jeg bankede på messedøren og trådte ind med min bakke. Da hovmesteren så mig, forsøgte han at blinke til mig, for at jeg skulle trække mig tilbage. Jeg lod som ingenting, og afleverede tallerkenerne. "Sådan noget har vi ikke fået!", var der en, som sagde, og hovmesteren blev rød i hovedet og begyndte at svede. Jeg skyndte mig at forlade messen og gik ud i kabyssen for at aflægge beretning til kokken. Her fik vi os et godt grin. Hovmesteren påtalte ikke siden denne episode over for mig. Om kokken måtte høre derfor, ved jeg ikke.

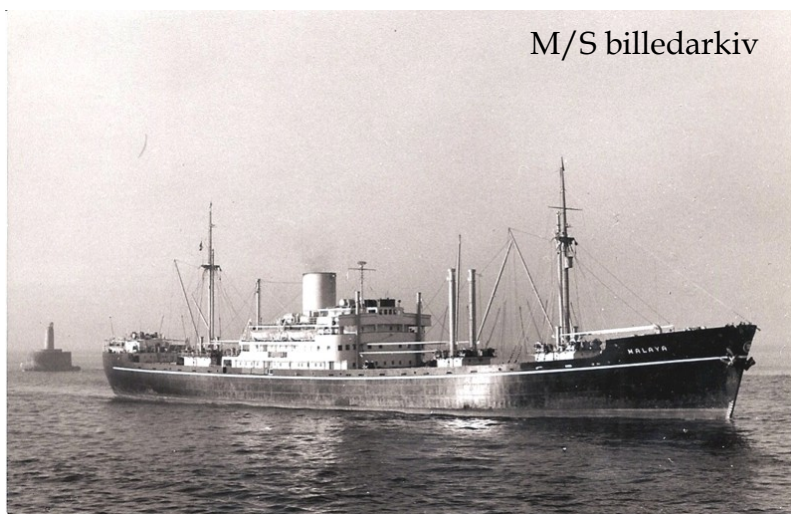
Hovmesteren, eller høkeren, som han omtaltes, havde en shop, hvorfra han en times tid hver aften solgte sine varer. Hovedartiklerne var vel øl, sodavand, spiritus og cigaretter. En stang King's, dvs. en karton, kostede 8 kr., medens Cecil og Prince kostede 10 kr. Man kunne købe chokolade, karameller, tyggegummi såvel som sæbe, vaskepulver og stort set alt, hvad en sømand kunne få brug for i det daglige. Til de mere specielle ting hørte Ginger Ale og mørkt skibsøl. Man kunne også købe Floridavand. Trykket

Snesejler 5

skal lægges på anden stavelse. Det var "duftevand" for mænd. Det fik man i en klar flaske i ølflaskestørrelse. Det var også her, at man købte sine bonhæfter.

Den 13. november om natten ankom vi til den engelske koloni Aden, hvor vi skulle bunkre olie. Inden det endnu blev helt lyst, bemærkede jeg, hvorledes forrevne klipper stod som sorte silhuetter mod blålige himmel. Vi lå for anker blandt mange andre fragtskibe, og snart lå en vrimmel af småbåde langs vor skibsside. De medbragte handelsfolk, som kom om bord med alskens ting og sager, som de søgte at sælge til os.

Det var mindst lige så slemt som i Ægypten; men varesortimentet var lidt anderledes. Her solgte man bl.a. også transistorradioer, pladespillere og armbåndsure. Jeg købte en transistorradio for 160 kr.; men da jeg siden blev utilfreds med den, fordi jeg opdagede, at den ikke havde FM, så solgte jeg den i Bombay for 250 rupees, hvilket svarede til ca. 375 kr.



"Malaya" anløber Leixoes i foråret 1964.

Der var en del besætningsmedlemmer, som blev sejlet en tur i land, så de kunne se nærmere på omgivelserne; men allerede samme dags aften forlod vi Aden og satte kurs østover mod Indien. På Det indiske Ocean var der knapt så varmt som i Rødehavet. Undervejs blev det opdaget, at der på nogle kamre var væggelus, så overalt blev der iværksat en grundig

Snesejler 5

rengøring. Hvor de blev opdaget, er jeg ikke klar over, men heldigvis var det ikke på vores kammer.

Dæksdrengen Preben boede henne agter i poop'en sammen med den øvrige dæksbesætning. Ham kom jeg en del sammen med, og han lærte mig lidt om "stylen" herhenne. F.eks. sagde han, at jeg intet havde at gøre henne agter med mindre, jeg blev inviteret. Det var jeg så heldig, at han ofte gjorde.

Han boede i øvrigt på kammer med jungmanden, en bornholmer, der virkede lidt reserveret. Officererne havde heller ikke noget at gøre her, og Preben fortalte som noget særligt, at under en havnemanøvre, hvor regnen strømmede ned, var 2. styrmand under et ophold i arbejdet blevet inviteret inden for i tørvejr. De fleste henne agter var unge mennesker med nogle få undtagelser. Bådsmanden var nok den ældste. Han var muskuløs med stærkt behåret ryg og skuldre.

Da jeg på et tidspunkt i en snak med Preben kaldte bådsen gammel, blev han fornærmet på sin stands vegne. "Det kan godt være, at han ikke er helt ung længere. Men han er en kraftkarl, som stadig kan bære en pøs vand på sin stive pik!", sagde han. Blandt folkene henne agter husker jeg ellers bedst tømmermanden Anker og matroserne Sigfred, Frank og Marius, der alle var flinke. Når dæksbesætningen havde frivagt, gik stort set alle, da vi kom på varmen, klædt i en hvid t-shirt, et par cowboybukser, som her kaldtes dongrybukser, og et par pistøfler. Sidstnævnte bestod af en skumgummisål, hvorover var en tværgående gummirem, som blev ført ned mellem storetåen og de følgende tæer.

Formodentlig den 17. november ankom vi til Bombay. Set fra søsiden tog byen og dens omgivelser sig godt ud. Her tog jeg mig en fridag, og oplevede byen fra en taxi. Hvordan jeg fandt på den tossedede ide, husker jeg ikke. Jeg havde naturlig aftalt en overkommelig pris med chaufføren; men ved vejs ende forlangte han en svimlende sum. Jeg lovede at hente de manglende penge om bord, men det havde jeg ikke mulighed for, så jeg holdt bare lav profil. Han havde sikkert tjent rigeligt på mig, for jeg hørte ikke mere til sagen.

Snesejler 5

Fra turen husker jeg kun, at vi så masser af hellige køer og en park, som skulle være en botanisk seværdighed. Jeg blev i øvrigt klippet i Bombay. Det foregik nok om bord, og prisen var to pakker cigaretter. Herude i Østen begyndte vi på et tidspunkt at få udleveret paludrinetabletter, som skulle beskytte os mod malaria.

Den 21. november ankom vi til Cochin. Vi lå et stykke uden for byen, og her forekom rent og friskt. En aften var vi i land blot for at se på de nærmeste omgivelser. Vi satte os på nogle bænke tæt ved smukke blomster og i nærheden var der vand. Det må have været i denne havn, at en inder en morgen ophidset fortalte mig, at USA's præsident John F. Kennedy var blevet skudt. Det var en meddelelse, som gjorde indtryk. Fra Cochin sejlede vi gennem strædet mellem Indien og Ceylon op til Madras på Indiens østkyst.

Omkring den 26. november ankom vi til Madras. Havnen forekom ret ny. Den lå mellem to mægtige moler, som bøjede mod hinanden og efterlod en smal indsejling. Her lå mange store fragtskibe. Om aftenen kunne vi se hvide havslanger svømme omkring i havnebassinet. En dag fandt jeg en ca. 5 cm. lang kakerlak. Jeg stoppede den i et glas fyldt med barbersprit og har stadig dyret stående sammen med andet småkryb, som jeg kom samlede op på rejsen.

Jeg var en tur i land og gik på brede støvede veje kantet af store træer. I starten vandrede jeg af sted; men en hvid mand regnedes jo ikke for noget herude, hvis han gik på sine egne ben, så jeg lod mig snart samle op af en pågående inder, som trak en rickshaw. Jeg kom så på lidt sightseeing og så de sædvanlige hellige køer; men så spurgte han mig, om ikke jeg havde lyst til en fræk aftale med en pige. Han vidste, hvor der boede en svensk pige. Jeg var lidt interesseret, så jeg sagde ja. Så trak han ellers af sted med mig, og vi kom længere og længere ud på landet.

Her så jeg kokasser, der var klasket op på murene, hvor de skulle tørre, inden de blev anvendt til brændsel. Til sidst følte jeg mig noget utryk ved situationen. Turen tog ingen ende, og jeg kunne ikke forstå, at der skulle findes en svensk pige i disse fattige omgivelser og frygtede, at jeg skulle

Snesejler 5

rulles. Jeg forlangte derfor at blive kørt tilbage til havnen, og det rettede min "chauffør" sig efter.



Kulier i døgndrift med at rense højtanke til vegetabilsk olie.

Fra Madras gik vi til Calcutta. Langt ude i Den bengalske Bugt sejlede vi lige pludselig ind i det mudrede vand, som førtes ud i bugten af Gangesfloden. Fra det rene havvand sejlede vi simpelthen som ind i en mur af gulbrunt vand. Grænsen var knivskarp. Den 1. december kl. 02.00 ankom vi til Gangesflodens munding, hvor vi lå og ventede på, at vandet skulle stige så meget, at vi kunne komme over en sandbarre.

Snesejler 5

Her lå vi sammen med 6-7 andre skibe, og land kunne vi ikke se. Kl. 16.00 passede vi barren, og allerede kl. 20.00 nåede vi en ny barre, hvor vi atter måtte vente. Endelig den 2. ved 10.00-tiden kunne vi sejle op gennem en flodgren mod Calcutta, en tur på ca. otte timer. I begyndelsen sejlede vi gennem lave, grågrønne mangroveskove.

Til tider åbnede en flodarm sig på en af siderne, og man kunne se en ensom mand stående med et fiskespyd i en lille kano. Senere kom vi forbi landsbyer, og til tider sejlede vi så tæt ved flodbredden, at vi tydeligt kunne følge med i, hvad folk foretog sig. Da vi nåede frem, lagde vi os på strømmen, muligvis i bøjer. Her var efter sigende stor forskel på ebbe og flod.

Den 4. december var jeg sammen med nogle andre en tur i land. Her var utrolig fattigt, og stanken var ikke for sarte sjæle. Jeg husker ikke, hvilke steder vi besøgte; men næste morgen havde jeg lidt ondt i hovedet. I Calcutta lossede vi især gods fra Vesttyskland, bl.a. reservedele til Mercedesbiler. Vi medbragte også en folkevogn og en Mercedes, men om de blev losset her, erindrer jeg ikke. Ude på floden lå vi forholdsvis afsondret fra den beskidte og ildelugtende by; men der kom naturligvis en masse havnearbejdere om bord. Jævnligt kom der drivende hele øer af grøn vegetation forbi os. Oven på disse hoppede hjemligt udseende krager, og vi så også gråspurve. Oppe i luften svævede ørne eller gribbe rundt.

Der blev losset til pramme, som lå langs skibssiden. En dag kom et lig drivende ned ad floden og kilede sig fast mellem en pram og vor skibsside. Stanken var ubeskrivelig. Nogle havnearbejdere slækkede på prammens trosser, så liget drev videre. Det var en ubehagelig oplevelse, men sikkert hverdag for folk her. Liget lå med ryggen i vejret og benene strakt lodret ned i vandet. Kroppen var helt hvid, og jeg troede at det var et hvidt menneske. Jeg fik imidlertid fortalt, at når et lig havde ligget nogen tid i vandet, faldt de yderste hudlag af, så det kunne sagtens være en inder.

Havnearbejderne lavede selv deres mad om bord. De drak vand eller te af små lerkrus, som de efter endt brug smed bort. Jeg samlede nogle krus op, som jeg stadig opbevarer. En dag overraskede jeg en inder, som sad og sked på vores toilet. Han havde ikke noget at gøre der, så en eller anden

Snesejler 5

måtte have glemt at låse døren. Han sad på hug på wc-brædtet, så det var tydeligt, at han ikke var vant til at bruge sådan et "apparat". I 2011 så jeg på et offentligt toilet i Esbjerg et skilt, hvor en person sad på hug på et toiletbræt, og henover var ført en tyk, rød streg. Ved siden af viste et andet skilt, hvorledes danskere forventer, at man skal anbringe sig.

Fra Calcutta gik vi til Chalna i Østpakistan (nu Bangladesh). Det tog mindre end et døgn. De sidste seks timer sejlede vi op af en flod helt omgivet af jungle eller mangrove. Ved Chalna så vi ingen by. Der var bare en stor, flad slette med nogle hytter og store skure. Vi lå ankret op ude på floden i en lang række sammen med 10-12 andre store fragtskibe. Her skulle vi laste omkring 5.600 tons jute til Europa. Jute bruges bl.a. til at lave sække af. Juten er meget brændfarlig, og jeg mener at huske, at der ikke måtte ryges på dækket, medens vi lastede.

Det var ikke tilladt at gå i land. Tømmermanden fortalte, at det var fordi en sømand for ikke så lang tid siden havde voldtaget og dræbt en kvinde. Det blev endvidere fortalt, at her i Chalna kunne man godt risikere at finde en sømand, som havde haft vagt nede i lastrummet, hængende dræbt under dækket med en lastekrog i halsen. En lastekrog er en "Kaptajn Klo lignende" krog med et tværgreb af træ. Sådanne kroge blev brugt af havnearbejderne til at trække store baller eller sække på plads. Medens vi lå her spiste vi masser af kokosnødder og bananer. En dag blev en af de toldere, som boede om bord, bragt i land, fordi han havde fået et udbrud af malaria.

Efter at have lastet i Chalna, sejlede vi til Rangoon i Burma. Nu kunne man næsten ikke komme tættere på Thailand, og man hørte adskilligt om Mosquitobar og "Sumpen", hvor mange søfolk havde haft store oplevelser, og hvor de gik i sari. Den 20. december sejlede vi gennem et hav, som var farvet gult af ler fra floden Irrawaddy. Vi fik lods om bord; men ventede nogen tid, inden vi kunne fortsætte til Rangoon.

Her var vist også en barre, som skulle passeres ved højvande. Formodentlig den 21. december ankom vi til Rangoon, hvor vi blev fortøjet til bøjer ude i floden. Hidtil havde jeg oplevet arabere, indere og nu burmesere, og det behøver ikke være nogen hemmelighed, at burmeserne var det mest

Snesejler 5

behagelige folkefærd og at araberne kom på sidstepladsen. I Indien og Burma føltes tiggeriet heller ikke så pågående som i Ægypten, selv om det selvfølgelig fandtes. Herude på Østen, vist både i Indien og Burma, kom der agenter fra skrædderfirmaer om bord og forsøgte at lokke os til at købe tøj. De tog vore mål, og i løbet af en nat kunne man eksempelvis få syet en habit. Jeg fik syet en skjorte; men da jeg ikke brød mig om den, fordi den så lidt "luderkarleagtig" ud, så solgte jeg den på vor tilbagerejse, da vi kom til Suez.

I Rangoon tog jeg en halv fridag, dvs. fra kl. 11.00 til 06.00 den følgende dag. Vi var en flok, deriblandt tømmermanden, som sejlede i land med en motorbåd, som kun sejlede for "Malaya". Der efter tog vi til en engelsk sømandsklub, som hed "Mayo Marine Club". Her var et svømmebassin; men vi fik at vide, at her skulle vi ikke svømme, for så risikerede vi at få mellemørebetændelse. Siden tog vi med rickshaw til den store Swe Dagon pagode.

Ankomsten til pagoden måtte vi tage sko og strømper af og sætte ved indgangen. Det var jeg ikke meget for, da jeg var sikker på, at begge dele ville være stjålet, når vi vendte tilbage. Tømmermanden forsikrede imidlertid, at ingen ville stjæle vore ejendele. Jeg bemærkede i øvrigt, at tømmermandens fødder var slemt beskidte.

Vi begav os nu op af en meget høj, overdækket trappe med blankslidte marmortrin. På hver side af trappen stod et utal af handlende, som solgte forskellige former for souvenirs, bl.a. sølvsværd, elfenbens- og teaktræsfigurer osv. Jeg fik gjort lidt indkøb på enten op eller nedturen. Da vi kom op for enden af trappen, lå den imponerende guldbelagte pagode foran os midt på en marmorbelagt plads omgivet af mindre pagoder, hvori sad små guldbelagte buddhaer. Her måtte vi købe en buket blomster, og sætte den i en vase til ære for buddha. Da vi siden forlod stedet, fandt vi både sko og sokker, som tømmermanden havde lovet.

Herude på Østen fik vi lavet særlige landgangspas, som skulle bruges, når vi skulle i land. Til den lejlighed blev vi vist fotograferet. Sådan et pas kaldtes et "shorepass". Inden vi kom i havn, skulle vi udfylde toldlister. Myndighederne ville vide, hvad vi medbragte af fotografiapparater,

Snesejler 5

kikkerter, radioer og andet teknisk, som ikke måtte sælges i land. Listerne skulle man udfylde samvittighedsfuldt, ellers kunne det gå galt. Når vi forlod havnen, var det ikke godt, dersom vi ikke var i besiddelse af det oplyste.



julekort.

Vi holdt juleaften i Rangoon. Kaptajnen holdt julegudstjeneste sidst på eftermiddagen. Det foregik udendørs, vistnok på promenadedækket, dvs. dækket, som lå lige over hoveddækket. Restaurationspersonalet var herefter travlt beskæftiget, så alle kunne få deres gode julemad. Vi var de sidste, som kunne spise. Det foregik sent på aftenen og til en afveksling i passagerernes spisesalon. Desværre var vi løbet tør for sovs, så den måtte vi undvære til gåsestegen. Ved denne lejlighed fik vi alle lidt at drikke, selv messedrengene.

Jeg husker ikke, om vi havde et juletræ; men julegaver fik vi, sendt fra en skole i Roskilde, som havde adopteret skibet. Gaverne ankom dog først den 4. januar, og min bestod af nogle ældre ugeblade, cowboybøger og Det bedste. Måske fik vi også noget fra en sømandsmission. Af og til gjorde søfolk grin med disse julegaver, som, hed det sig, blev sendt af velmenende, ældre kvinder. Hvad skulle f.eks. en sømand, der sejlede på varmen, med et par strikkede vanter? Vi drenge tog det meget roligt, at vi for første gang skulle holde jul hjemmefra.

Snesejler 5

Vi var noget forbavsede over, at en af maskinassistenterne ikke kunne holde tårerne tilbage. Det syntes vi var lidt flovt. Der var mange officerer, som juleaften drak, så det sprøjtede ud af knaphullerne, og næste morgen forestod der mig et større oprydningsarbejde. Motormændene var allerede begyndt at drikke den 22. december, og de stoppede først den 27. I den mellemliggende periode spiste de stort set ikke, heller ikke gåsesteg juleaften. De kun drak og sov.

De blev hverken vasket, barberet eller skiftede tøj, så de så herrens ud, da de igen tænkte på at blive ædru. Motormændene var i øvrigt let genkendelige, når de var på vagt. De havde en beskidt undertrøje på, svedeklud om halsen og en tot twist i baglommen.

Vores kok havde ry af at være en noget fortrukken personage, og næsten hver dag var han fuldesyg, hvor han så gemte sin spiritus? Han var noget blegfed at se på. Måske var det en skik fra gammel tid, at man i ØK kunne sætte sine underordnede til at gøre arbejde for sig. Kokken insisterede i hvert fald på, at jeg skulle vaske hans undertøj.

Det brød jeg mig ikke om, men gjorde det dog i starten, sikkert for et eller andet pengebeløb. På et tidspunkt nægtede jeg at fortsætte dermed, og siden da havde han et horn i siden på mig. Kok og ungtok gik i øvrigt klædt i ternede bukser, hvid t-shirt, brugte et viskestykke som forklæde og havde ofte et strygestål i bæltet. De kunne dog også ses med en toradet, hvid jakke på.

Da vejret blev dertil, var der ofte en del folk, som samledes om aftenen lige agten for midtskibsbygningen, og så blev der fortalt forskellige historier. Det var spændende at lytte til, og jeg sad med lange ører. Selv havde jeg ikke noget at bidrage med. Da jeg på et tidspunkt havde sat mig på en pullert, fik jeg at vide, at det skulle jeg ikke gøre. "Man får takker (hæmorider) i røven af at sidde på koldt jern!" lød forklaringen.

En aften så kokken sig gal på mig. Han beklagede sig højlydt over, at jeg sad der og lyttede, når de "voksne" talte og mente ikke, at jeg havde noget at gøre i selskabet. Heldigvis var der nogle, som tog mig i forsvar, så jeg blev bare siddende. Havde jeg turdet, ville jeg have fortalt kokken, at han

Snesejler 5

så sandelig ikke var nogen pryd for selskabet, som han sad der med spredte ben, iført korte kakibukser gennem hvis bukseben man kunne betragte hans "klokkeværk". Når vi opholdt herude på dækket efter mørkets frembrud, hændte det nogle gange i Det indiske Ocean, at man hørte en underlig fløjten ude fra havet. Det var hvaler, var der nogle, som hævdede. Under vor rejse skete det til tider, at skibets maskine blev standset en stund, og vi lå stille i søen. Så hed det sig, at vi havde skylleluftsbrand, eller at der skulle trækkes stempler.

I tidens løb hørte jeg et og andet om bord, som jeg skrev mig bag øret. F.eks. om tatoveringer, som man kaldte tusser, velsagtens fordi de blev lavet ved hjælp af tusch. Det fortaltes at nogle maskinfolk havde tatoveret en kullempen på hver balle i færd med at skovle kul ind i r..hullet. Andre havde en mus på ballen, som var i færd med at løbe ind i det omtalte hul, medens den blev skarpt forfulgt af en kat.

Det hed sig også, at nogen havde tatoveret Adam på lemmet. Når lemmet så rejste sig, stod der Amsterdam. Atter andre havde en spyflue tatoveret på penis. Det blev sagt, at man ikke skulle lade sig tatovere med gul farve, for tatoveringen ville ikke læges, hvor denne farve var anvendt. Det fortaltes også, at i Japan blev man ikke tatoveret med en nål. Der skar man med en kniv.

Det var en kendt sag, at sømænd var udsatte for at få kønssygdomme. Når det skete, gik de op til styrmanden og fik "et hak i røven", altså et skud penicillin. Jeg hørte om noget som kaldtes "spansk krave". Det var en tilstand, hvor forhuden ikke kunne trækkes hen over penis. Hovedet blev større og større, fordi blodet løb til, men ikke kunne løbe tilbage. Det lød ubehageligt, og hvordan det skulle kureres, aner jeg ikke. Så var der noget, som hed "sandklodser". Det skyldtes betændelse i testiklerne, som voksede sig enormt store og blev meget ømme. Det kunne vist kureres med penicillin. Der taltes også om "spansk flue", som var et middel, der øgede den seksuelle formåen.

Snesejler 5



Dæksdreng Preben og messedrengene Jens og Knud i Leixoes 1964.

Jeg faldt på et tidspunkt i snak med en motormand, og samtalen udviklede sig sådan, at jeg spurgte ham, hvor tit han skrev hjem til sine forældre. "Tja", svarede han, "det var sådan lidt forskelligt. Nogle gange var der en uge imellem, og andre gange så gik der fem år!"

ØK havde sin egen slagsang, og jeg husker, den begyndte således: "Når vi forlader Frihavnen og stævner ud mod øst". Det fortaltes, at også Mærsk havde en slagsang: "Dejlig er de skibe blå, med den hvide stjerne på". ØK-folkene gjorde nar af rederiet Mærsk, som de kaldte "The babyblue sixtynine Line".

Det har vist altid været en fornøjelse, når man inden for et fag kunne få nye og uerfarne folk til at dumme sig. Det var nok ikke de ældre, som fandt det morsomt, men snarere de, som selv havde i frisk erindring, hvordan det var at blive gjort til grin. På et tidspunkt blev jeg af en ung matros bedt om at gå op til kaptajnen og spørge, hvornår vi var fremme ved postbøjen. Nu havde jeg aldeles ikke lyst til at gå op til kaptajnen, og jeg anede ikke, at en postbøje skulle opfattes som en bøje langt ude i havet, hvor skibene hentede post, men mest væsentligt, jeg fattede ikke, at han sagde postbøje.

Det gik først senere op for mig. Han talte københavnsk og muligvis snøvlede han lidt, for jeg syntes, at han sagde "bosboy". Det ord kendte jeg

Snesejler 5

ikke, og jeg ville ikke spørge om noget, som jeg ikke forstod. Derfor nægtede jeg trods hans insisteren, hvilket utvivlsomt sparede mig for en skideballe.

En dag hændte det, at officererne var meget opstemte til eftermiddagskaffen og også mere sultne end sædvanligt. De bestilte det ene fad brød efter det andet, så jeg havde travlt med at betjene dem. På et tidspunkt blev jeg bedt om at hente mere smør, og da jeg kom ind i messen med det, satte jeg skålen oven i et tomt fad. Enten havde jeg ladet mig rive med af den gode stemning og slækket på de gode manerer, eller også var jeg irriteret, måske fordi jeg ikke kunne komme til at gøre bakstørn og få min frihed. Resultatet var, at 1. mester ringede efter mig, vi havde en klokke til samme brug, og så fik jeg ellers læst og påskrevet.

En anden dag, da jeg kom ind i officersmessen, spurgte 1. mester, hvad i alverden det var for noget luderkarlevand, jeg lugtede af. "Du stinker jo som en sydamerikansk horekasse i havsnød!" Jeg følte mig noget uskyldig i denne anklage, for jeg havde blot taget et nyt stykke sæbe i brug, som jeg havde haft med hjemmefra, og jeg havde ingen anelse om, hvorledes det duftede.

Radiostationen lå i midtskibsbygningens bagbords side, vist på promenadedækket, og i tilknytning hertil havde han sit kammer. Ud over at passe sit telegrafistarbejde, som jeg ikke kender noget særligt til, var det ham, som ordnede vores afregningsbøger, indkøb af høkerverar, udbetalte penge, når vi lå i havn og uddelte post. Han lavede også jævnligt et lille nyhedsbrev på en A-4 side, som blev uddelt i de forskellige messer. Han stod muligvis også for skibets bibliotek, som befandt sig i officerernes rygesalon. Her lånte jeg af og til bøger; men i øvrigt læste jeg vist mest de billigbøger, som cirkulerede i skibet. Jeg mindes ikke, at officererne nogen sinde opholdt sig i rygesalonen.

Den 6. januar 1964 fyldte min bedstefar 65 år. Via radiotelegrafisten sendte jeg ham et "Søgave-Radiobrev" og en flaske snaps. Den hilsen blev han meget glad for. Sådan noget troede han slet ikke kunne lade sig gøre.

Snesejler 5

Vi lastede omkring 2.000 tons ris i Rangoon, og det var vist også her, at vi lastede te og teaktræsstammer. De sidste som dækslast surret med kæder. Formodentlig afsejlede vi omkring den 28. december for at gå til Madras. Denne gang var jeg ikke i land. Vi holdt nytår, medens vi lå her, og det blev festligholdt med god mad og sikkert det sædvanlige drikkeri. Jeg husker, at der blev serveret rejer så store, som jeg aldrig før havde set. Kl. 24.00 markerede skibene i havnen årsskiftet ved at tude i tågehornene. Efter at have lastet i Madras afgik vi ca. 6. januar 1964 til Aden, hvor vi bunkrede olie. Derfra gik det til Suez, og siden gennem Suez-kanalen til Middelhavet. I kanalen mærkede man, at det blev køligere. Jeg frøs, når jeg gik i skjorteærmer på dækket.

Vi var nu på vej til Genua. På denne del af rejsen foretog kaptajn, 1. styrmand, hovmester og muligvis flere andre inspektion af skibet, så forinden måtte jeg gøre grundigt rent i messer og pantry. Såvel skotter som oppe under dækket skulle der vaskes ned. Også i vores kammer gjorde vi hovedrent. Da kaptajnen med sit følge ankom til vores kammer, stak han lige hovedet ind og sagde kort: "Her lugter af lort!" Det gjorde der naturligvis ikke; men vi slap ikke for at gøre rent en ekstra gang. Inden ankomsten til København foretog vi en lignende rengøring.

Den 23. januar sejlede vi efter mørkets frembrud gennem Messinastrædet. Det var et flot syn med de mange lys på begge sider. Strædet var på det smalleste sted ca. 3 km bredt, og det blev fortalt, at her løb en meget stærk strøm. Dersom vort maskineri satte ud, ville vi utvivlsomt støde på grund. Inden mørket faldt på, havde jeg i det fjerne set Vesuv; men da vi senere passerede vulkanen Stromboli, var jeg gået til køjs. Den 25. januar ankom vi om morgenen i gråvejrtil Genua. Her lå mange agterfortøjede skibe, muligvis oplæggere.

I Genua var vi en aften i land. Det var vel os drenge. Vi havnede et sted, hvor der var dans. Jeg blev lidt fuld, og inviterede en pige ud på dansegulvet. Jeg havde aldrig lært at danse, så det var ret improviseret. Enden på det blev, at jeg fulgte hende hjem. Hun var iført en overfrakke uden ærmer. Det havde jeg aldrig set før, men var vist moderne på de tider. Fra Genua gik vi til Valencia. Jeg husker intet særligt herfra; men vi gik

Snesejler 5

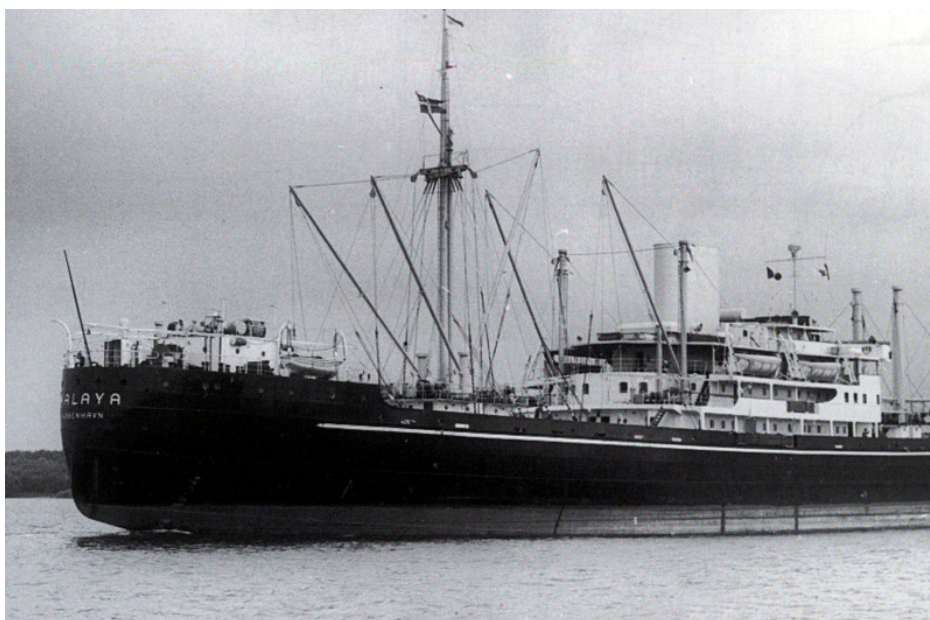
vistnok en tur i byen ved dagslys og uden at bruge penge. Min hyre rakte jo ikke til alt for mange "udskejelser".

Fra Valencia sejlede vi til Lissabon med ankomst 1. februar. Derfra fortsatte vi til Leixois, som lå omkring seks timers sejlads nordligere. Her købte jeg nogle fotos af "Malaya" og af et par af mine kolleger og mig selv. Jeg formoder, at det var af en fotograf, som havde gjort det til sit levebrød at sælge skibsportrætter. Desværre havde jeg ikke selv et fotografiapparat med på rejsen.

Den 7. februar ankom vi til Boulogne. Herfra skrev jeg hjem og spurgte, om det var muligt at sende mig noget overtøj. Jeg havde jo mistet min jakke straks efter at være kommet om bord, og jo højere vi kom mod nord, jo mere frøs jeg. Jeg tror faktisk, at det lykkedes at få tilsendt det ønskede. Her i Boulogne havde vi et lille tankskib liggende langs siden, og da jeg hørte, at det var lastet med vin, må jeg indrømme, at jeg blev noget forbavset. Hjemmefra var jeg kun vant til, at der ved højtidelige lejligheder blev sat en øl på bordet, slet ikke vin, og jeg kunne slet ikke forestille mig så meget vin samlet på et sted. Jeg tror, at vi fik nogle pøse vin foræret, og i virkeligheden var det måske os selv, som lastede vinen?

Den 8. februar afsejlede vi og havde nu et halvt døgn sejlads til Antwerpen, hvor havnearealerne så meget kedelige ud. Der var heldigvis kun kort vej til en beverding, som vi aflagde besøg. Siden anløb vi Rotterdam og Bremen, hvor det frøs syv grader, men dog var snefrit. Den 14. februar først på natten sejlede vi til Oslo, som vi nåede den 15. om morgenen. Samme dags aften sejlede vi til Göteborg, hvortil vi kom næste morgen. På rejsen dertil sneede det uafbrudt, så vi måtte bruge tågehornet. Formodentlig den 17. gik vi fra Göteborg til Gdynia i Polen. Det var træls at sejle forbi København, når man mest af alt havde lyst til at afmønstre straks.

Snesejler 5



Malaya.

Nede i Østersøen oplevede jeg det værste vejr under hele rejsen. Ud på aftenen stillede jeg mig op forrest i styrbord sidegang på promenadedækket og kiggede ud på skumsprøjtet, som fra boven stod højt ind over fordækket. Det var et fantastisk skuespil, som var svært at få øjnene fra. Den 18. ankom vi til Gdynia, hvor vi skulle losse ris. Det tog sin tid, for først ville man ikke modtage risene, da man påstod, at der var "lus" i dem. Siden blev losningen flere gange standset på grund af snevejr, da risene ikke måtte blive våde, idet de så risikerede at rådne.

Jeg var ikke i land i Gdynia. Det blev ellers fortalt, at øllet var billigt, og at pigerne ville gøre alt for et par nylonstrømper. Tømmermanden var en tur i land, hvor han solgte sin jakke for 200 zloty, så han kom sent om natten frysende om bord i skjortearmer. Jeg hørte, at han var blevet nægtet adgang til et finere sted, fordi han ikke havde slips på. Resolut hev han sin nappalivrem ud af buksestropperne, og bandt den om halsen. Så kom han ind. Da vi forlod Gdynia for at gå til København, blev matrosen Marius agterudsejlet. Ham traf jeg et par år senere i Nyhavn, så hjem kom han da.

Snesejler 5

Her sidst på rejsen var der nogle, som havde et regnskab at gøre op. Kokken, tjeneren og et par stykker til havde under hele turen med faste mellemrum spillet kort i restaurationspersonalets messe. Kokken havde tabt 800 kr., og jeg syntes, det var uhyrligt, at man kunne spille så mange penge op. Jeg selv havde købt en grammofon af jungmanden for 60 kr. De skulle betales ved ankomsten til København; men desværre glemte jeg det. Selv havde jeg 20 kr. til gode hos Jens og dæks. Det glemte jeg også.

Det blev i øvrigt fortalt, at et ØK-skib en vinter havde ligget uden for Københavns havn og ventet på at komme til kaj. Skibet skulle tage sig præsentabelt ud, og derfor var dæksbesætningen i fuld gang med i snevejr at male den skibsside, som man havde fået ordre om, skulle vende mod land. Desværre var alle anstrengelserne spildt. Skibet fik ordre om at lægge til på den anden side. Den historie har jeg hørt flere gange, og måske er det blot en skrøne.

Det var åbenbart kutyme, at officererne i ØK, måske også i andre rederier, gav en drikkeskilling til de messedrenge, som afmønstrede. Jeg husker således, at de fleste i officersmessen gav mig en tier, en enkelt 5 kr., og muligvis var der en, som slet intet gav.

Jeg mener ikke, at assistenterne gav drikkepenge; men de var vel heller ikke så velbeslåede. Vi ankom vistnok til København den 23. februar; men først den 24. afmønstrede jeg. Jeg tog sikkert en taxi fra Frihavnen til Københavns Hovedbanegård og var hjemme samme dag, fire dage før min 18-års fødselsdag.

Med hjem bragte jeg en samling souvenirs, såsom teaktræs- og elfenbensfigurer, våben, en fez, to udstoppede desmerdyr, hvorom brilleslanger snoede sig (det ene eksemplar fik jeg foræret) samt forskelligt andet, hvoraf jeg i den kommende tid forærede en del bort. I dag har jeg ikke meget andet tilbage end en lille elfenbensfigur, købt i Swe Dagon-pagoden i Rangoon.

Jeg vendte hjem med usvækket lyst til at sejle. Jeg kunne lide livsformen, folkene var stort set alle flinke, oplevelserne mange, og de få skideballe, retfærdige eller ej, lærte man af. Søsyge havde jeg endnu til gode; men den

Snesejler 5

gjorde jeg siden enkelte erfaringer med, inden jeg i 1971 forlod søen for godt.

Knud Madsen.

BORIBANA.



Boribana ved Orientkaj.

4 dage efter jeg var blevet student 1966, påmønstrede jeg et ØK-skib som messeopvarter. Turen gik gennem Suez-kanalen til "Det Fjerne Østen" og tilbage samme vej.

Jeg havde enekahyt - uden bad og toilet, men med håndvask, Der var et lille fastmonteret bord, en stol og en smal briks med plads til et par siddende drenge. Køjen var i 1½ meters højde med 3-4 store skuffer under.

Køjen var orienteret tværskibs, og ved kraftige rulninger følte det lidt underligt, når hovedet var nederst.

Endelig var der naturligvis et klædeskab. I alt var der med skabe og køje ca. 8 kvadratmeter. Drengene sov i 2-mands kahytter, men på trods af at både tømmer og bager var sparet væk. stod deres 2 kahytter alligevel tomme.

Turen startede med lidt kystfart mellem Århus, Oslo og Gøteborg. Derefter afmønstrede jeg i 2 uger, hvor skibet skulle på værft i Helsingør. I de uger

Snesejler 5

besøgte jeg bl.a. min morbror - krofatter efter mine bedsteforældre - og der traf jeg min mors morbror Julius og tante. De var stadig bosat i USA, men han var for længst pensioneret, og nu var de på ferie i deres gamle land.

Som den erfarne skipper han var, briefede han mig om hvad jeg skulle ud og se. Dengang vidste jeg ikke, han havde sejlet konvojsejlad under krigen, så det fik jeg desværre ikke spurgt ham ud om.

Jeg påmønstrede igen i Helsingør og efter et kort ophold i Århus og Københavns frihavn, gik det mod Rotterdam.

Jeg var ikke blevet søstærk af at padle på Vidåen, så vi nåede kun lige at runde Skagen rev fyrskib, før det vendte sig i mig og maden skulle op.

I starten havde jeg flere ture, men efterhånden fik jeg da lært det.

Mit arbejde bestod i at passe mandskabs- og officersmessen. Begge havde buffet'er, så jeg skulle ikke direkte servere men holde rent, rigge til og af, dvs. dække bord/rydde af, og i hårdt vejr montere slingreudstyr - bordene havde rammer som kunne hæves under måltiderne, komme når der blev kaldt samt ellers bistå koksmathen især ved frokosten.

Blev der kaldt fra begge messer samtidigt, valgte jeg uden tøven først at gå til mandskabsmessen. Officererne var snobbede og nedladende (hver dag en ny pakke smør, afrigningssmør blev ikke accepteret)

Resten af mandskabet var kontante og enkelte af dem muligvis rå børster, som man gjorde klogt i at servicere ordentligt. Til morgenmaden var der dog servering, idet alle fik 2 spejlæg med bacon. En del ville have æggene vendt, det hed at få æggene tørnet.

Jeg havde intet med apteringen midtskibs at gøre. Det gjorde ungtjeneren, og han var klart finere end mig for han serverede for de højere officerer.

Kaptajnen foretog en (1) runde på skibet - det fik vi besked om en uge før - så ham så jeg en (1) gang.

Snesejler 5

Mange ord var så meget anderledes, så de blev oplevet som et andet sprog. Gulv hedder dørk, væg skot, spand pøs, og sådan er det hele vejen igennem, som Storm P. vel ville ha' sagt.



Messedreng Steen Jensen

Jeg blev purret kl. 05:30, tørnede til kl. 06:00 og skejede ud ca. kl. 19:15. Hver anden eftermiddag havde jeg fri ca. 14:00 til 17:00. Når en sømand skejer ud betyder det bare at han går på frivagt.

Bortset fra søfartsgloserne om bord, blev der naturligvis talt normalt dansk, men med en ret stor procentdel eder og forbandelser.

Især indtog bådsmændene hvad det angik en særstilling. Edernes funktion er at være forstærkere, men bådsmændenes eder var så mange og lange og tungt rullende, så den forstærkende virkning fuldstændig forsvandt.

Snesejler 5

Det var ret ejendommeligt at høre på, for bare han skulle fortælle om en banal tildragelse, blev den garneret med eder og forbandelser i en grad, så han var meget svær at forstå.



I starten var jeg bange for ham, men efterhånden gik det op for mig, at han kun "gøede" han bed ikke.

Kokken brugte betydelig færre eder. Hans foretrukne udtryk var, "at spille fransk klovn", og det blev hæftet på enhver der gjorde et eller andet han ikke brød sig om. Normalt præsterede han ingen sprogløst udover "de tror vi har spejlæggene hængende på en snor" og "spejlægkongen" (en matros der somme tider fik op til 3 gange spejlæg - han mente det øgede hans potens).

Snesejler 5

Da skibet var på værft i Helsingør blev det også gasset for kakerlakker. Gassen tager de levende dyr, men ikke æggene, så efter nogle ugers sejlads på det nærmeste eksploderede det med kakerlakker. Den dag i dag associerer jeg stadig kakerlakkerne med linjen ”da myldre djævla frem på jord”, for der var ikke den revne eller den sprække de ikke myldrede op af.

I en længere periode sluttede hver arbejdsdag med mindst et kvarters kakerlakjagt. Det foregik med kogende vand, og jeg har en teori om, at det var denne daglige jagt på kakerlakker der betød at vi var i stand til at stille på arbejde dagen efter, for der blev virkelig afleveret nogle aggressioner



Koksmathen brugte ligesom os andre kakerlakjagten til at lette trykket med, men han havde desuden sin egen facon, idet han en gang eller to om dagen stoppede med det han nu var i gang med, lagde hovedet tilbage og råbte af sine lungers fulde hals ud i kabyssen: ”Hold ud kammerater - jeg kan ikke mere!”. Det varede kun få sekunder, og så arbejdede han videre som om ingenting var sket.

Snesejler 5

Maden var intet mindre end gyselig, så det var lidt af en omvæltning at komme fra min mors (krodatterens) altid veltillavede måltider - uanset menuens art - til kokkens gebrækkeligheder.

Det gyselige gik nok lidt på råvarerne, men var især forårsaget af kokkens tilstand, han var vel i det store hele konstant fuld. Risenvællingen - aldrig risengrød - var hyppigt brændt på, ikke alle de pocherede æg blev fanget i tide. Gjaldt det mad med karry, tabte han gerne karrydåsen ned i gryden, og så røg han ind over gryderne.

Jeg så ham engang tabe skoddet, så han stoppede omrøringen, fiskede papiret op, (tobakken kunne han jo ikke gøre noget ved), slog papiret af fingrene ned på dørken, rørte hurtigere rundt en 4-5 gange og faldt så uanfægtet tilbage til den gamle rørehastighed.

Koksmathen var i modsætning til kokken godt opdraget hvad angik tobak og madlavning, om formiddagen tog han en kop kaffe og en cigaret i messen, - jeg så ham aldrig med en smøg i kabyssen.

Frokostpålægget 8-10 anonyme jægerpølser - kunne kokken ikke gøre ringere end det var. Det smagte af så lidt og så så gråt i gråt ud, så mandskabet dagligt beklagede sig.

Vi fik jævnlige at vide, at ØK faldt aldeles igennem i forhold til DFDS.

Oven i købet gav hovmesteren en dag koksmathen og mig besked på, at skære tyndere skiver, men det resulterede naturligvis blot i, at alle bare lagde flere skiver på brødet.

Da der ikke var en bager, var alt brød frosset, og det var mit job, hver dag at tage næste dags forventede forbrug af skiveskåret rugbrød ud af frostrummet til optøning.

Jeg glemte det en dag så næste morgen måtte jeg ty til nødløsningen, at tø brødet op i ovnen.

Snesejler 5

Den dag troede jeg, at jeg havde fået tæsk af kokken, men det skete dog ikke (og skete i øvrigt aldrig). Til gengæld måtte jeg høre meget for, at jeg serverede brød der "vendte røven i vejret".

Den dårlige, ja nærmest grotesk elendige mad, var naturligvis også forårsaget af kokkens holdning. Vi fik jævnlige kærnemælkssuppe - som der jo skal rosiner i - og efter et stykke tid hjemmefra var rosinerne begyndt at blive smattede. Koksmathen syntes på et tidspunkt at miderne havde taget overhånd, så efter en tur i forrådsrummet meddelte han 'Den går ikke mere kok, der er gået mider i rosinerne'. Hvilket kokken kommenterede med, "Åh, skidt med det, hvad de ikke ved, har de ikke ondt af.

En gang karryretten var nærmest aldeles uspiselig, kom bådsmanden ud i kabyssen med sin tallerken, og for øjnene af kokken og hovmesteren skræbde han meget langsomt og demonstrativt, hvad der var på tallerkenen, ned i affaldsspanden, et utvetydigt vink med en vognstang, men det ændrede ikke spor.

Det var naturligvis håbløst og umuligt at kigge maden efter for tobaksrester, om der var mider i det ene eller det andet, eller at fjerne for meget karry, men det var en daglig rutine at røre lidt rundt i tallerkenen og kigge efter kakerlakker.

Til eftermiddagskaffen var der på skift mulighederne sandkage og ovnoptøede spandauere. Sandkagen altid tør og støvet, spandauerne altid ulækkert fedtede.

Skylleren (opvaske drengen) og jeg havde eftermiddagskaffetjansen på skift, og for at den samme ikke hver gang skulle sørge for enten sandkage eller spandauere, måtte mandskabet somme tider finde sig i at få det samme 2 dage i træk. Jeg tvivler på om de kunne huske, hvad de fik fra dag til dag.

Det varede ikke længe, før matroserne begyndte at bryde ind i kabyssen om natten for at stjæle mad, det var kokken godt sur over, men det lykkedes ham ikke rigtigt at forhindre det, så vi fik besked på at fjerne al mad fra kabyssen og lade den overnatte i forrådsrummene, for døren dernede var en *meget* solid ståldør, og den kunne låses og blev det hver dag.

Snesejler 5

Helt fantasiløs var kokken dog ikke, for da vi på hjemturen i Middelhavet en uges tid før Hamburg løb tør for tomatketchup, barslede han med følgende nødopskrift: Man udkoger en mængde kartofler og moser dem, derefter rører man mosen sammen med rødbedesaft til konsistensen passer, smager til med tomatpuré, og kommer det på de tomme tomatketchupflasker. Jeg kunne bare konstatere, at matroserne smed flaskerne overbord ligeså hurtigt jeg satte dem ind i messen.

Nogenlunde på samme tid som ovennævnte opskrift så dagens lys, havde bådmanden fået nok af kokkens ejendommelige kogekunst, så han stoppede ham en dag og spurgte med stentorrøst og med overraskende forstærkende virkning, helt uden eder og forbandelser "Hvornår begynder du at lave noget ordentlig mad?" Jeg troede der var øretæver i luften - som jeg helst undgår så jeg sneg mig ud af messen og hørte derfor ikke kokkens svar.



Boribana i Japan.

Kokken bar sin brandert forbløffende godt, men øjnene var blakkede, de skvulpede usynkront rundt i øjenhulerne, og det var ikke sjældent han gik usikkert. Engang da han og jeg stod og snakkede i skyllerummet, blev hans knæ pludselig som gele, og han måtte helt ned og sidde på dørken. Jeg blev lidt overrasket, for jeg syntes han så ud som han plejede.

Jeg vidste at jeg ikke kunne løfte ham op, det var jo død vægt, så han måtte klare det selv, og det lykkedes ham da også med stort besvær at komme på benene. En gang jeg skulle hente ham tidligt om morgenen, så jeg ham tage en snaps og hælde den næste op, så hans morgenmad var vel mindst 2

Snesejler 5

snapse på tom mave. Adskillige gange om formiddagen forsvandt han et par minutter, det var næppe hver gang for at gå på toilettet. Jeg så ham aldrig spise noget før til middag.

På et tidspunkt gik rygten, at en af matroserne havde smugkigget i hovmesterens regnskab, og fundet ud af, at kokken drak for 600 kr. om måneden, det er ca. 20 kr. om dagen, og det lyder ikke af meget i dag, men det er over 40 år siden, og sprutten var skattefri, så en øl kostede 1 kr. og en ½ flaske snaps 9 kr. Det lød troligt, at kokken drak en halv øl og mindst 10 bajere om dagen, der skal en god lever til at klare det kvantum.

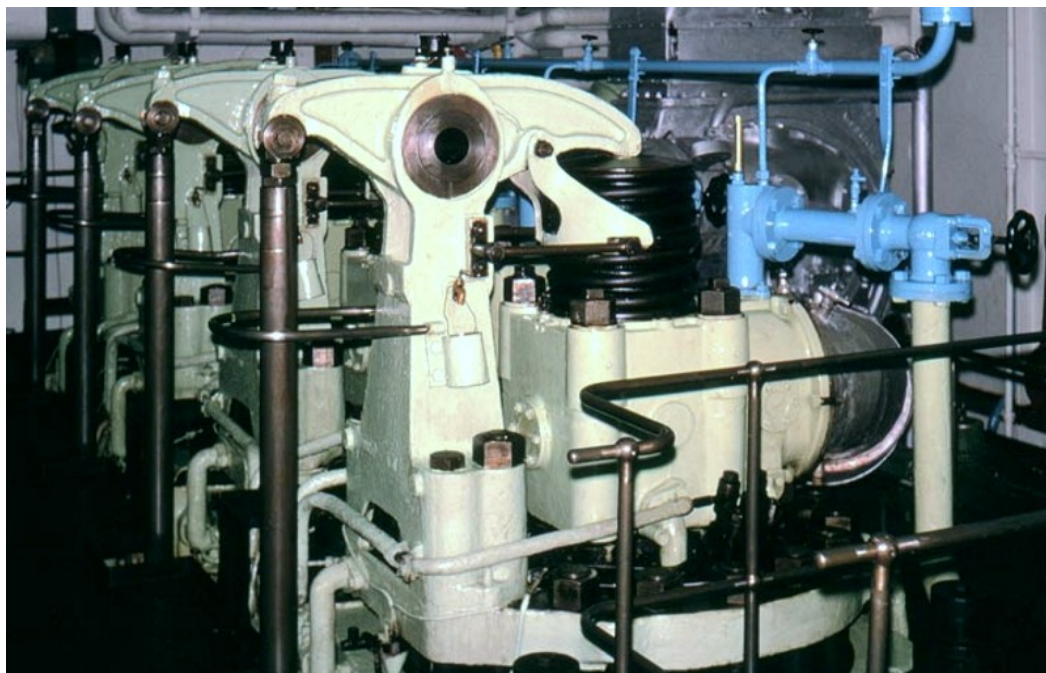
Traditionen tro blandt søfolk, havde en del af mandskabet tatoveringer og i de varme lande var påklædningen så let, så tatoveringerne normalt kunne ses.

Bådsmanden havde klart flest. Han var jo også en ældre garvet sømand og havde tydeligt fået lavet dem for mange år siden, for de var noget falmede. På brystet havde han en 3-mastet fuldrigger, den havde engang været et imponerende syn - og på armene boltrede sig nøgne damer, Mickey Mouse og andet godtfolk.

Fuldriggeren var normalt blotlagt til skue, idet bådsmanden aldrig knappede skjorten, men havde den bundet med en knude lige under fuldriggeren og over maven, der så struttede frem som bulben på et skib. Under denne bulb hang de korte bukser med en løs livrem lige over kønsdelene, og i livremmen sad en skede med en dolk. Skeden havde tendens til at glide frem, så den hang som en spids penis mellem lårene.

Det var et syn for guder, som det var svært at lade være med at trække på smilebåndet over, men jeg oplevede dog aldrig nogen gøre det, endsige kommentere det.

Snesejler 5



Boribana maskintop

Før omtalte jungmand kandiderede til prisen for at besidde de absolut grimteste tatoveringer. Letmatrosen derimod havde et tallerkenstort tigerhoved på det ene skulderblad. Det flotte dyrehoved var en fryd for øjet og helt sikkert udført af en mester på feltet, blot lidt underligt at ejeren selv kun kunne nyde synet i et spejl.

De 3 europæiske storhavne Hamburg, Rotterdam og Antwerpen ligger så tæt ved hinanden, så man godt kan sejle lidt frem og tilbage mellem dem, for at få lasten placeret rigtigt, så vi var 2 gange i Rotterdam, før det gik sydover.

I Antwerpen lå vi i den gamle havn, der har direkte adgang til den engelske kanal, og der oplever man et ganske andet tidevand end hjemme. Vi lå der ca. 1½ dag, så vi havde 4-5 timer om aftenen til at kigge lidt på Antwerpens miniefelt. Da vi gik i land, gik landgangsbroen meget stejlt ned, og da vi kom tilbage, lå rælingen i højde med kajen.

Snesejler 5

I Genova lå vi også så kort tid, så det kun blev til *et* aftenbesøg i byen, ja så kort tid, så det lykkedes en matros at blive agterudsejlet. Han kom om bord igen i Port Said, og mig bekendt hæfter en sømand selv for en agterudsejling hvis han da ikke vælger at afmønstre. Så rejsen fra Genova til Port Said må have kostet ham indtil flere månedshyrer. Det var vel årsagen til, at han var sur og vrissen resten af turen.

Når man bevæger sig så langt væk fra de hjemlige strande, kan man ikke undgå at komme ud for så anderledes vejrfænomener, at man bliver helt glad for normal dansk ustadighed.

Første gang var i Det Røde Hav. Det er ca. 300 km brede og det meste af vejen sejler man nogenlunde midt i, altså hele tiden mindst 100 km fra kysten. Det var meget stille, men inde over land var der sandstorm, og de mindste sandkorn blev blæst ud til os midt i Det Røde Hav. Der var så tæt af sandkorn, så man kun en sjælden gang kunne se solen. Det var umuligt at holde dem ude af messen og kabyssen, så det knasede når man satte tænderne i et stykke brød, og matroserne var godt sure, fordi de vidste at de skulle spule hele skibet, så snart det var slut.

Da vi nåede den sydlige ende af Det Røde Hav, blev koksmathen og jeg af kokken sendt ned i frostrummet for at rydde op. Der er jo normalt -20 grader i et frostrum, og jeg vidste, at der udenfor var +40, så for rigtig at opleve forskellen gik jeg lidt rundt udenfor, før jeg gik ned i frostrummet.

I strædet mellem Det Røde Hav og Aden-bugten ligger der nogle småøer, der kaldes de 12 apostle. En matros fortalte mig, at selve strædet blev kaldt "Helvedesporten". Det syntes jeg ikke rigtig passede med de 12 apostle, så jeg blev enig med mig selv om, at strædet havde fået det tilnavn, fordi der normalt var helvedes varmt.

Vi bunkrede olie i Aden, og den korte tid vi lå der, var nok til at skibet blev invaderet af så mange småhandlende, så det næsten var et hækkeløb at komme på arbejde. De solgte alskens billigt kram der næppe kunne klare lidt kvalitetskontrol.

Snesejler 5

Nå, men en af matroserne havde tilbøjelighed til at glemme at purre mig, hvorfor jeg nogle gange var kommet lidt sent med morgenmaden og derfor havde indkasseret nogle alvorlige skideboller, så jeg pruttede mig til et lille rejsevækkeur, og det holdt turen ud.

Da vi krydsede Det indiske Ocean på vej til Port Swettenham, så vi for første gang delfiner, og jævnligt kunne man samle flyvefisk op på dækket. Nogen hængte et par stykker til tørre med spredte "vinger" men da de ikke rigtig kunne blive så tørre, så de blev lugtfri, blev de til sidst smidt ud.

I Port Swettenham havde jeg min første halve fridag. Fjernøstturismen var vel ikke begyndt endnu, og hvis den var, var den i hvert fald ikke nået til Port Swettenham, så jeg gik rundt ret alene uden at se skyggen af andre europæere.

Jeg fik kigget lidt på byen, på mangrove-skoven ved kysten, og så fik jeg købt en friskplukket ananas og et par Buddha-figurer.

Den ene siddende Buddha i rosentræ, og den anden en stående i fedtsten. Det er ikke stor kunst, men alligevel pænt håndværk, så jeg fik den første indikation af, at herude var timelønnen lav.

Sælgeren var tilsyneladende særdeles godt tilfreds med handlen (ca. 20 kr.), for hun gjorde meget ud af at pakke dem omhyggeligt ind.

Fra Port Swettenham gik vi til Bangkok. Efter vi havde rundet Singaporestrædet og gik nordpå, så jeg på min aftentur på dækket et varme-tordenvejr i det fjerne. Det var tydeligt at se lynene, men de var så langt væk, så jeg ikke kunne høre tordenen. Antallet af lyn var forbløffende, jeg talte 60 på et minut, og den hyppighed var konstant i det kvarter jeg betragtede det.

I Bangkok var der mere at se på, og jeg fik i betydelig højere grad leget turist på min fridag. Heller ikke der så jeg overvældende mange europæere, så jeg gik igen ret alene og kiggede på forgyldte, siddende og liggende Buddhaer i forskellige templer. Også der var timelønnen lav, jeg blev klippet for 30 øre.

Snesejler 5

På vej fra Bangkok til Hong Kong fik vi syn for sagn om, at der var krig i Vietnam, for vi blev overfløjet et par gange af et amerikansk Catalina-lignende fly.

En af nætterne på åbent vand i Det Sydkinesiske Hav løb vi ind i mere hårdt vejr. Jeg var kommet til at ligge lidt på kanten af køjen, og pludselig gav det en så kraftig opbremsning af skibet, så jeg trillede ud af køjen, fremad mod stævnen. Jeg nåede at gribe så meget for mig, så jeg ikke slog mig. Umiddelbart efter gik skibet ned på halv kraft, så de må være blevet forskrækkede oppe på broen. Det varede dog ikke længe, før det var fuld kraft igen.

Man kan stadig komme ud for folk, der mener at forkerte søer ikke findes, men en af teorierne om det er nu meget simpel.

På åbent vand findes mange bølgetog, der ikke behøver have nøjagtig samme retning, bølgelængde eller højde. Når 2 eller flere bølgetog krydser hinanden, skal deres bølger direkte lægges sammen. Når en top møder en bund, giver det kortvarigt smult vande, og når en top møder en top, giver det kortvarigt en dobbeltbølge. Et "2 gange top-møde" er særdeles hyppigt, et "3 gange top-møde" sjældnere, et "4 gange top-møde" endnu sjældnere osv. Der er naturligvis *meget* ringe sandsynlighed for at mange bølgetoppe mødes samtidigt, og at der så også er et skib nøjagtig på stedet, men når det sker, sker det pludseligt og uforudsigeligt, og så møder skibet "en forkert sø", og katastrofen kan opstå.

Også i Hong Kong blev vi mindet om Vietnam-krigen. for der lå en eskadre amerikanske flådefartøjer ankret op lidt væk fra Kowloon, og i land var der ikke til at spytte for amerikanske marinere, Vi lå ved kaj på fastlandssiden (Kowloon) klods op af forretningsområder, så jeg sluttede arbejdsdagen med at handle og tage på værtshusbesøg.

Jeg fik valgt Sands Bar, og der var hyggeligt, for der traf jeg nogle norske søfolk, og igen konstaterede jeg, at det var det "forkerte" skib jeg sejlede på. Hovmesteren morede sig med at stå på hovedet på bordet, og bageren fortalte stolt, at han bagte dansk wienerbrød. Jeg var sikker på, at de

Snesejler 5

wienerbrød var bedre end vores optøede og opvarmede fedtede spandauere.

Igen blev den lave timeløn illustreret, for skibet blev invaderet af 300 kulier hver bevæbnet med en hammer, og så blev der ellers banket rust. Vi fik udleveret høreværn - det fik kulierne ikke.

På vej fra Hong Kong til Kobe mødte vi i Formosa-strædet en større samling kinesiske djunker på fiskeri. Det skete om aftenen og tilsyneladende havde de kun en rispapirlampe i agterstavnen som lanterne. Vi drøede ind imellem dem uden på nogen måde at sagtne farten, og de nåede pinedød at flytte sig for os.

Før vi nåede Kobe fik vi at vide, at der var en tyfon i anmarch. Vi lå kun ved kaj en dag, og da tyfonen lod vente på sig, fik jeg en fredelig ½ fridag i byen. Strøget var en flot overdækket gågade.

I Yokohama lå vi fortøjet ved store bøjer i havnebassinet (der var små både der fungerede som færger fra skibene til land), men da tyfonen så endelig kom, blev alle skibe beordret ud i Tokyo-bugten for at ride den af derude. Den kom om natten på tværs af bugten og varede kun få timer, så der blev ikke rejst bølger, men jeg blev vækket ved at hovedmotoren gik i gang, og da hylede og peb det ret kraftigt.

Jeg overvejede at stå op, men jeg var godt træt og det var mørkt, og da hovedmotoren så kort efter igen stoppede, skønnede jeg at der sikkert ikke var noget at se på, så jeg blev liggende og faldt hurtigt i søvn igen. Om morgenen var der så bestemt noget at se, for 2 skibe var blæst ind mod Yokohama havns dækmole, hvor de var sprunget læk og gået ned, kun masterne og det øverste af skorstenene ragede op over vandet.

2. styrmand fik senere fat i en engelsksproget avis, som han læste højt af, og ødelæggelserne i land var så store, så det nærmest var surrealistisk, at jeg faktisk var sovet fra det hele.

Den fjernest liggende by vi nåede til var Otaru - havneby for Sapporo - på Hokkaido. Heller ikke der kom vi til kaj, men lå fortøjet ved bøjer i

Snesejler 5

havnebassinet, så det var igen lidt besværligt at komme i land, dog fik jeg en ½ fridag, så jeg fik handlet og kigget lidt på byen.

Vi lå der en uge, og det blev besluttet at lave den obligatoriske redningsøvelse der. Lidt komisk at det først skete, da vi i sejltid og afstand var absolut længst væk hjemmefra, men ikke særlig komisk, at det var en meget utryk oplevelse.

Den redningsbåd jeg var tilknyttet, skulle ikke prøves på den måde, at den skulle sænkes ned på vandet, men kun hænge i sine davider ud over vandet klar til nedsænkning. Hele mekanismen var så sammenrustet og så overmalet alle mulige steder, så der gik 1½ time fra vi startede, til båden var kommet ud at hænge. Man kunne ikke lade være med at spørge sig selv, om den mon kunne flyde, hvis den var kommet ned på vandet?

En dag, stadig i Otaru, da jeg havde eftermiddagskaffetjansen, sad der en japaner i mandskabsmessen. Jeg undrede mig over, hvordan han var kommet ud på skibet, men hvad han ville, var der ingen tvivl om, for på dørken havde han stillet sin værktøjskasse, hvori jeg kunne se en læst. Denne japaner var altså en skomager, der håbede på lidt arbejde.

Han havde givetvis ikke mange midler at gøre godt med, for hans tøj var direkte laset. I kabyssen havde vi en større gryde stående og simre svagt med suppe, så før jeg gik i gang med Richs-brygningen, skænkede jeg en tallerken suppe op til skomageren og gik ind med den til ham. Da han havde spist op, kom han ud i kabyssen med tallerkenen, og jeg pegede hvor han skulle stille den, nikkede og sagde, det er i orden kammerat, hvortil han bukkede og gik 1 millimeter baglæns tilbage mod døren. Jeg nikkede igen, han bukkede igen og gik 1 millimeter baglæns, jeg nikkede igen og sagde ja ja, det er i orden kammerat!

Han bukkede og bukkede og det blev han ved med. Jeg vidste ikke, at japansk kodex dikterer, at den lavest rangerende skal bukke sidst, og at jeg derfor kunne have løst problemet bare ved at vende ryggen til ham.

Snesejler 5



Efter Otaru var vi igen kortvarigt i Yokohama og Kobe, bagefter gik vi til Hong Kong.

Denne gang havde vi lidt flere dage til rådighed så der blev handlet og kigget mere på Kowloon, Sands Bar var stadig hyggelig, og skibet blev i højere grad oversvømmet af alskens forskellige kinesere, der solgte alt muligt mellem himmel og jord, på min fridag tog jeg en af færgerne til selve Hong Kong øen og fik leget lidt turist der, Færgerne var med 2 skarpt adskilte dæk, øverst 1. klasse, nederst den gemene hob, - *and never the twain shall meet* - jeg fandt i hvert fald ikke ud af, om det var muligt at komme fra det ene dæk til det andet.

Snesejler 5

Fra Hong Kong sejlede vi direkte til Hamburg, Bortset fra korte ophold uden landgang i Port Suez, Bitter Lake, (halvvejs i Suezkanalen) og Port Said, havde vi 24 dage i søen.

Efter mindre end 2 uger kom de første tegn på kuller hos mandskabet, og stemningen blev så dårlig (elendig mad betyder særdeles meget for trivslen), så jeg forestillede mig, at en sådan stemning var den dybeste årsag til "Mytteriet på Bounty".

Umiddelbart efter Gibraltar-strædet oplevede vi meget korte bølgelængder kombineret med ganske høje søer, og vinden var ret kraftig og direkte imod. Vest for strædet danner Portugal/Spanien og Marokko jo en tragt, og det stuver atlantehavsølgerne sammen, Lidt sjovt var det, for at stå længst agter bag kabysen, kunne sammenlignes med rutsjebanen i Tivoli.

Da vi endelig nåede frem til Hamburg, skulle mange op i den danske sømandskirke for at ringe hjem. En del var godt lakket til, så de var ikke populære hos sømandspræsten. Det undrede mig lidt, for jeg syntes jo han måtte have oplevet det før, men han kunne ikke rigtig håndtere den matros fra mit skib, der blev ved med at spørge ham. "Præst. har du ikke noget Aalborg-fløde?", for han svarede hver gang. "Det her er et anstændigt sted!".

Efter Hamburg havde vi korte ophold i Rotterdam, Antwerpen (den nye dokhavn) og Gøteborg, før vi lagde til ved Orientkajen i Københavns frihavn, og jeg kunne afmønstre. Min bror hentede mig, og en taxa-chauffør fik en tur til Virum.

Har man befundet sig på et vuggende skib i mange uger, bliver kroppen så vænnet til at "grunden ikke står stille", så tilstanden fortsætter når man er kommet i land. Selv flere måneder efter kunne det stadig ske, at jeg pludselig følte jorden gyngende under mig, hvorpå kroppen af sig selv begyndte at kompensere for det, så der er ikke noget underligt i at søfolk svajer i deres gang.

Den første dag på skibet fik alle udleveret en brochure om søfolk og kønssygdomme, og hovedbudskabet var, at 1 ud af 10 søfolk får en

Snesejler 5

kønssygdom på hver rejse. Også før jeg så den brochure, havde jeg besluttet mig til at være så skrækslagen for at få en dårlig, så jeg ville nære mig. Min skræk var nu også velbegrundet, for jeg så en med gonorre lade vandet, og derefter forstod jeg udtrykket "tisse glasskår".

Det var før frigivelsen af pornoen, og den sidste dag før vi forlod frihavnen, kom en pornosælger om bord med en kuffert fuld af forbudte pornobøger. En af drengene havde folkesangeren Cæsars pornoviser på bånd, dem fik vi hurtigt lært flere af, og i løsslupne stunder i kabyssen skete det, at vi for fuld udblæsning i samlet flok sang en af disse slibrige og bundsjofle viser.

De sidste par uger før vi nåede Bangkok, blev mandskabet mere og mere opstemte, og det var tydeligt, at pigerne der, havde et ry som ingen andre kunne hamle op med. Jeg var indstillet på, at jeg ville blive drillet en del, men det skete nu ikke. Det eneste der morede mandskabet meget, var at advare mig om de særligt frygtindgydende kønssygdomme.

Da vi så nåede Bangkok blev pigerne, før vi kom til kaj, roet ud til skibet i lange smalle kanoer, og jeg begyndte at forstå, hvorfor Bangkok havde den status den havde, for allerede mens pigerne sad i kanoerne, og vi stod oppe ved rælingen og kiggede ned, råbte en af dem med kraftig accent og klare syntaksfejl, "Hej Jør'n du mange dejlig stiv pik". Hvad sagde hun dog? Men jo, alfonserne sørgede for, at de samme piger kom på de samme skibe, så mange af pigerne og matroserne kendte hinanden, og adskillige af pigerne talte et - overvejende sjofelt og på kraftudtryk baseret dansk. Bangkok-alfonserne gjorde virkelig noget ud af det, for adskillige af mandskabet fik senere på turen breve fra deres piger.

En pige fungerede selvfølgelig primært som sexual-partner, men hun kunne også stryge fyrens skjorter og lignende, altså fungere som en slags hustruafløser. Det mest normale var dog, at de sad i messen og snakkede eller spillede kort, mens deres fyre havde vagt. Alle vi uerfarne vænnede os forbløffende hurtigt til de nye omstændigheder med det stadige rend af prostituerede, og det ville jo da også være omsonst at tro man kunne lave om på noget, men der blev unægteligt flyttet nogle normer.

Snesejler 5

En fyr kom en dag op i messen i en slags kimono og satte sig ved siden af sin pige, mens hun spillede kort, og tilfældigvis samtidig med jeg kom forbi, rakte hun ud og tog fyren på lemmet, for ligesom at føle om det var ved at være tiden, at hun skulle opfylde sine forpligtelser? Det var det så ikke, så hun trak hånden til sig, og spillede videre som om ingenting var sket. Først da jeg kom ud i kabyssen, gik det op for mig, at jeg var fuldstændig upåvirket af episoden.

Det eneste der rigtig fik indflydelse på os, var pigernes sprog, og især denne underlige "talen i flertal". Resten af turen blev 'mange fin' og 'mange dejlig' en fast del i vores sprog.

En af matroserne fik en vist lidt værre kønssygdom, for han havde tilsyneladende fået besked på at skifte underbukser, hver gang han havde været på toilettet. I hvert fald så man ham i en uge eller to, hver dag med en pose renvaskede underbukser på vej til tørresnoeren. At jeg ikke drillede ham eller bare kom med den mindste lille spydige bemærkning er klart, for så havde jeg fået så mange tæsk, så jeg hverken havde kunnet krybe eller gå i flere dage, men der var altså heller ingen der drillede mig.

Var min karklud sur eller havde jeg glemt at stille tomatketchup ind på bordene, fik jeg en skideballe, men hvordan jeg gererede mig, når jeg havde frivagt, var min egen sag.

Skibets rammer er givet, så langt. så bredt, så mange dæk op og ned, og de rammer kan man ikke komme udenfor. Man har et fristed i sin kahyt hvortil man kan trække sig tilbage og lukke døren efter sig. Man passer sit arbejde, og frivagten er hellig.

Ovennævnte matros havde opdaget, at jeg havde et atlas, og en dag jeg sad i min kahyt, bankede det på døren, jeg sagde 'kom ind', og denne matros stak hovedet ind og spurgte om han måtte låne mit kort. Jeg tøvede et splitsekund til det gik op for mig, at han mente mit atlas, og så sagde jeg 'ja selvfølgelig' og rakte ham det. Et kvarters tid efter bankede det igen på døren, det var så matrosen der kom tilbage med mit atlas, lagde det på bordet og sagde, tak for lån. Det kan godt være han var en vildbasse, men han var godt opdraget.

Snesejler 5

I Hong Kong var der sådan et leben på skibet, så det ikke var til at skelne, hvem der var handlende, og hvem der var prostitueret.

I Kobe var der så ingen tvivl, for der kom pigerne slet ikke på skibet, tilsyneladende var det direkte forbudt for dem. Til gengæld holdt der på kajen taxaer, som hver repræsenterede et bordel og når vi gik fra borde, viste taxa-chaufførerne fotos af pigerne fra deres bordeller, og så kunne man kigge varerne an og vælge før man tog derhen. Jeg tog et foto som souvenir.

Søfartsbogen udstedes af det lokale toldkammer (dengang under det daværende Handelsministerium), Den indeholder også lægdsrullebetegnelse og sessionsvedtegninger samt lægelige data.

Matrosen der blev agterudsejlet i Genova fortalte, at de italienske myndigheder lagde mindre vægt på passet end på søfartsbogen, for den sidste udmønstret/afmønstret-side i søfartsbogen viste, hvilket skib han var udmønstret med, og da han ikke var afmønstret, var han altså agterudsejlet.

Jeg har altid undret mig over, at man i Søfartsbogen anvender ordet udmønstret, for den normale dagligtale-sprogbrug er påmønstret, og den passer jo også som modstykke til afmønstret.

På den første udmønstret/afmønstret-side, foroven til venstre er skrevet 193,-. Det var min grundhyre, med dyrtidstillæg og et kompenstationstillæg var min månedlige hyre kr. 865,-. I løbet af turen steg dyrtidstillægget med kr. 30,-.

Alt vedrørende hyre-regnskab, penge-udbetalinger og fremmed valuta blev håndteret af telegrafisten (gnisten). Søfolk var de første der betalte kildeskat, for søfolks lønforhold var dejligt ukompliceret for skattemyndighederne og vistnok også for gnisten.

Gnisten lavede også en spritdublikeret skibsavis med nyheder hjemmefra og med alvorligere sager fra hele kloden. Den udkom en gang om ugen og

Snesejler 5

var en betydningsfuld positiv faktor for trivslen. Forplejningen var jo en katastrofe for samme.

Den største nyhed der optog hele skibets besætning særdeles meget, var Skageraks forlis mellem Hirtshals og Kristianssand. En ældre mand omkom, ikke ved drukning, men ved et hjerteslag. Ellers blev alle reddet, og det var nu lidt utroligt, når man så hvor galt det gik ved Estonias forlis mange år senere.

En pudsighed var det, at den hjemlige vejrudsigt konsekvent var med, for den var det lidt svært at forholde sig til.

Af mere politisk orienterede nyheder undgik det ikke min opmærksomhed, at Sydafrikas apartheid-premierminister Hendrik Verwoerd var blevet myrdet, endda af en hvid og i selve det sydafrikanske parlament.

Kompagniets blad - ØK-bladet - fik vi også *et* eksemplar af, og det var da interessant nok at læse om en stabelafløbning og lidt om kompagniets gøren og laden, men at vi skulle oplyses om, at den administrerende direktør Mogens Pagh havde deltaget i og vundet en mindre tennisturnering, var ret svært at tage alvorligt.

I Yokohama lå vi som fortalt ved bøjle, og når man var i land, skulle man omkring den danske sømandskirke, for at få at vide hvornår færgen gik tilbage til skibet. Absolut tidligste tidspunkt for sidste afgang kendte vi, men der kunne godt gå længere tid fra da, før vi kom af sted. Skaden var ikke så stor, for man kunne altid få en kop kaffe og et stykke blødt brød.

Snesejler 5



Før vi nåede en havn, skulle alle opgive hvad de havde af toldpligtige varer, og det var mit arbejde at gå rundt på hele skibet til alle besætningsmedlemmer (på nær skipperen!) med et gevaldigt stort skema og få det udfyldt. En dags tid før vi nåede Gøteborg, var vi så tæt på Jylland, så en normal radio kunne tage danske programmer, og da jeg kom til overstyrmanden, havde han tændt for sin radio, og ud strømmede musik af Bach fra Das Wohltemperierte Klavier. Det var lige så jeg fik åndenød, og

Snesejler 5

heldigvis var overstyrmanden længe om at tælle sine forbløffende mange cigarer og sine noget færre flasker.

Læsning blev det da til, men jeg kunne nu ikke hamle op med den ene jungmand, der hævdede han læste 15 cowboy-romaner om dagen. Det var sikkert løgn, men selvom han så kun læste en femtedel, er det så mange, så det er lidt uforståeligt. Især når man tænker på at har man læst en, har man læst dem alle.

Handelsflådens velfærdsråd sørger for lidt underholdning for de søfarende, og på et tidspunkt fik vi forevist en folkekomedie med Birgit Sadolin som telegrafist og Morten Grunwald som elektriker. Det foregik overvejende på en ØK-båd af samme type som vores, så den var lidt sjov at se sammen med mandskabet, men det sjoveste var klart at høre på matrosernes kommentarer, fnysen og hånlatter, hver gang begivenhederne på skærmen var absurd langt væk fra det virkelige liv.

Steen Jensen.

. Boribana 72.

Næste anløb var Saigon og Vietnam krigen var på sit højeste.

Lastbiler kom med sandsække som stabledes på broen, brovinger og topbroen.

Vi havde været i Saigon flere gange uden større forberedelser, men en mærskbåd havde fået sprængt radiohytten med telegrafist så ÖK havde besluttet at barikadere broen og klare sig med VHF op av floden.

Sandsækkene tog halve dagen at få på plads enligt rykte var det 17000 stykker.

Topbroen forstærkedes med 2 lag, på broen gik de fra golv til tag, 3 små glugger i øjenhøjde og en ved maskintelegrafafen forblev fri så vi havde en smule sikt.

Brovingerne var nogenlunde, men fra broen var der stærkt reduceret sikt, men vi mente at det skulde gå at lede sig op til Saigon.

Snesejler 5

Turen til Saigon gik ganske smidigt, bortset fra at vi alle blev bidt ordentlig av små sultne myg, Sandfluer kaldtes de av dem som var forstod sig på. De passede på i ly av mørket at ta små bidder sömand.



Olaf Rasmussen.

Kaptejn og matros smagte lige godt, så kaffet indtogs i brovingen hvor de små bäster troligvis bläste bort.

Tidligt om morgenen kom vi til lodsens som kom ombord samt et par vakter med medbrakt maskinkanon. De instalerede sig i et eget skytteværn längst ud på bakken, foran ankerspillet så de syntes ikke fra broen, jeg er overbevist om at de sov hele vejen op.

Skudsikker väst og shorts deles ud til de som tjänestegjorde på broen. De så mest ud som de var tilvirket av lugepresenning så om vietkong holdt sig til luftbösser var vi helt sikre. En rigtig USA hjälm fik vi placeret längst op og så var vi klar at gå ind i kriget. Varmt og fuktigt var det, og sandfluerne gjorde klart til frokost i sikkerhed bag väst og shorts.

Navigeringen op for floden var ganske spändende. Jeg var placeret ved maskintelegrafens og havde nogenlunde udsigt. Skipperen havde en egen glug,

Snesejler 5

rorgängereren havde et per meter frem til sin glug, så for den stakkell var det som at se gennem et nøglehul.

Lodsen måtte springe mellem brovinger og gluggerne, og efter nogen time begyndte det lugte overophedet Vietnames, jeg befandt mig heldigvid tæt ved styrbord brovinge så jeg kunde snuppe en mundfuld frisk luft ved behov, den stakkels rorsmand blev efterhånden ganske bleg og så frem til avlösning.

Avlösende rorsmand berättede med store öjne at nogen havde skudt efter ham da han var på vej fra akterbygningen til midtskibs, så han fik springe for livet, så jeg besluttede an jeg ikke var sä sulten og kunde hoppe over morgenmaden.

Vi sejlede i nogen form av konvöj, tror mig mindes der var 4-5 timer op til Saigon.



Boribana i Hongkong.

Snesejler 5

Første gang jeg var der fölte man sig som en myre i en langhåret gräspläne, grön og tät vegetation og man så ikke mange meter ind i junglen, denne gang var det mest avlövede stubbe og man havde tre fire hundrede meter fri sikt på begge sider. Enkle småbuske havde trodset kemikalierne og stod op nogen meter.

En engelskmand gik et par hundrede meter foran Boribana og ved 10 tiden var den midt i en styrbord gir og jeg så lodsens der stikke hovedet op og forsvinde lige så hurtigt igen og straks efter lagde de ud styrbord anker. Det var nok ikke velovervejet.

Anker var lagt i straks inden giren så på vejen rundt drogs käden over landtangen og ryddede den avbrändte jungel så träene flöj. Jeg så ankeret havne midt i trästubbene på tört land og tänkte det skulde ligge der for al evighed.

Et völdigt kaklende bryder ud på VHFen og det fremgik at lodsens havde fået et skud i underkäben, og var udslået.

Vi havde efterhånden nået helt op på siden av engelskmanden men vores skipper klarede sig elegant forbi.

I min lille glug så jeg et amerikansk jaktfly stryge forbi mellem formasten og broen. Det var bare en brökdels av et sekund men han droppede 6-8 bomber. Endnu en fulgte ham tæt i hälene.

Jeg nåede knapt hoppe til för bomberne slog ned i junglen tæt på vores bagbord side, det var napalm og jeg holder ikke med om at det luktede godt om morgenen, og Hollywood kunde lære sig en hel del om ild. Hele junglen på bagbord side var et ildhav og på broen fölte vi varmen.

Engelskmanden havde da gravet hele stävnen flere meter ind i junglen og lå stille med ankeret langt inde blandt trästubbe og buske.

Vi fortsatte mod Saigon men var en del rystede. Vi indså at de mente alvor.

Vietkong havde tydeligt planeret at lukke floden op til Saigon. Det var nær på at lykkes, om vores skipper ikke havde reageret så hurtigt kunde vi kört ret op i häkken på engelskmanden og blokeret hele floden.

Snesejler 5

Nu gik det ikke efter vietkongs beregninger og de fik det ganske varmt om ørerne, jeg kan ikke forestille mig at noget kunde overleve i ildhavet men når jeg senere har set deres tunler har de måske haft en mulighed.

Efterhånden blev det middagstid og jeg blev avløst. Vejen til akterbygningen forefaldt mig usædvanlig lang, og jeg tog et spring over dækket. Jeg hørte kuglerne slå i stålet og holdt hovedet langt under rælingen til jeg så gnister flyve mellem foderne og indså at de skød gennem länseportene for at træffe benene.

Så jeg slog over til olympiade gear og nåede akterbygningens tryghed på få sekunder.

Middagspausen blev usædvanlig lang men kojen lokkede så jeg tog en tilbagetur som blev en blanding av bukkespring løp på huk.

Trods alle hændelser var det ingen problem at sove et par timer, er man 29 tror man at man er udødelig. Jeg var mest forbavset over at nogen kunde finde på at skyde efter mig.

Den skudsikre udrustning var avleveret på broen til avløseren og den havde nok ikke gjort nogen større forskel.

Vel fortøjet i Saigon fik vi besked at al landgang var forbudt, aftenen inden havde vietkong sprængt en bar og et antal bargæster med. Det blev siden foreviget i "Good morning vietnam", men jeg hørte aldrig udtrykket på radio, så det meste av filmen er nok påhittet.

Derimod patruljerede flere amerikanske kanonbåde på floden.

Det var helt surrealistisk at se en gammel laset vietnames fredfuldt padlende ned av floden pludselig få en kanon under næsen og med hænderne i vejret blive visiteret av 18 årige amerikanere.

Havnearbejdere myldrede ombord og losningen kom igang. Der var knap nogle mænd med i gänget, det var mest småpiger nogle av dem så ud at være 10 år alderen så de var omkring 14-15.

De blev visiterede og lotset ned i de forskellige lastrum av bevåbnede vakter for at ingen sprængladninger skulle smugles ned under vandlinjen.

Snesejler 5



Meonia som en af mine slægtninge sejlede med..

kl.2000 gik jeg på vekten igen, mørkt var det men helikoptre snurrede rundt bygningerne og skød vildt med deres maskinkanon. Vakter ombord beråttede at fronten lå 500 meter fra havnen.

Helikopterne havde fuld belysning i lastrummet hvor maskingeværskytten stod så han stod i fuld silhuet.

Havde jeg stået der skulde jeg hurtigst muligt få slukket lyset men det så ikke ud at bekymre skytten.

Losningen gik ganske hurtig, det var mest store trækasser med det kendte mærke, en brun og en hvid hånd i et håndslag, om det var våben eller kasseroller vidste ingen.

Arbejderne udfodredes med små plastposer med en håndfuld ris, visse fik et par dråber soja i, det kaldtes luksus ris, kun de mest bertoede kunde gå op fra lasrtummene vakterne var ganske nervøse for sabotage de havde friskt minde fra gårddagens bombe midt i byen som havde rystet dem en hel del.

Ude ved første lastrummet lagde jeg mærke til en lille pige som havde fået hånden under en tønne og blødte ubehageligt og det var ikke nogen særlig ren miljø for åbne sår så jeg dumpede ned mine arbejdshansker til hende, jeg havde dem

Snesejler 5

hovedsaglig for ikke at blive sort om fingrene og havde en vis medlidenhed med den lille pige, hun var ikke meget længre end tønderne hun flyttede rundt med.

Hun blev helt overvældet og signalerede budistiske velsignelser og jeg følte mig som en god mand, så jeg fik det størst udbytte av transaktionen.

Hørte mystiske lyde fremför ankerspillet og kikkede derud. Tre ældre damer havde fundet et stykke klipfisk som de bankede på med en shakkel den var åbenbart for seg at tygge uden forbehandling.

De böd gavmildt på en smagspröve som jeg venligt men bestemt takkede nej til.

Undrede om de havde fundet det i lasten, men jeg syntes det var dem välundt.

Aftenpasset var halvfärdigt og jeg stävnedede mod mässen for at ta en bid natmad da jeg så en maskinist komme farende op fra maskinrummet.

Han berättede med stor bekymring at han havde hört nogen hamre en bombe fast på udsiden og at han ikke havde nogen plan at gå ned i maskinrummet igen.

Set fra hans side var det jo ganske forståeligt. Han kunde nok forestille sig et väkkeur som tikkede mod en pludselig eksplotion.

At nogen havde banket på udsiden var han helt sikker på og det var definitivt ikke noget godt, så jeg fik kontaktet en av vakterne med største gradsbetegning og med fakter og pidgin fik ham indsat i situationens alvor. Han fik startet sin valkietalkie og udsendt et almänt nödsignal.

På få minutter kom en större konvoj av jeeps rundt hjörnet på 2 hjul med skrigende däk. Et tyvetal sydvietnamesiske soldater sprang op ad landgangen og dirrigeredes mod stedet hvor maskinisten var sikker på at have hört de mystiske bankelyde.

Allerede inden de nåede sösidene havde soldaterne trukket pindene ud af håndgranater og dumpet dem i floden. De bragede lös og vandet spröjtede langt ind på däkket. Efter megen kastende og dirrigerende begyndte de at löbe tör for ammunition og en häftig diskution avlöste bombardemanget.

Resultatet av diskutionen blev at et par soldater blev sendt ned i maskinrummet, også maskinisten fulgte modvilligt med for at udpege stedet hvorfra den mystiske lyd havde kommet.

Snesejler 5

Alt var tyst og fredfuldt og alle genoptog sine sysler. Maskinisten overtalede modvilligt til at genoptage sin vakt med forlængede breaks som indtogs på däck.

Nogen forklaring kunde ikke fremlægges men teorierne surrede. Jeg tror hele besætningen var dukket op da bombardemanget satte igang, men efter orientering om situationen forsvandt de fleste.

Alle havde vakt at passe så det var vigtigt at passe köjen. En forklaring kom senere da vi senere var i dok i Århus.

2 Zinkanoder var huggt av og 1 var halvejs gennemhugget. Man så tydeligt at det var hugget og ikke bortrustet. Det var en foretagsom mand som havde fundet en indkomstkilde der. En zinkanode koster omkring 10000 kr for de störste. Men det kostede ham mer end han havde planeret.

Efter en bid mad i mässen og et par nye arbejdshansker var det tid for en ny runde på däk. Men nogle större oplevelser indträffede ikke. Ved luge 1 så jeg at den lille pige havde blevet av med sine nyforvärvede hansker og en stor havnearbejder som körte spillet havde lagt beslag på dem.

Ved hjælp av auktoritet og ½ meter större längde gik han med på at avlevere dem hvor jeg syntes de gjorde större nytte. Resten av vakten forlöp uden större incidenter. Aftenvakt var behagelige. Luften bliver renere og temperaturen bliver behagelig, nästen en smule koldt efter dagens hede.

Avlösningen dukkede op enligt planeret skema og jeg dykkede i köjen efter en hurtig dush. Sov som en sten indtil jeg blev väkkt for avgang Derefter endnu en kort tid på ryggen inden näste vakt.

Turen ned for floden gik helt efter planen, engelskmanden lå stadig med stävnen på land og udgjorde ingen större hindring for trafikken.

Näste havn var Hongkong og vi så frem mod en behagelig rejse. Men väl ude til sös löb vi ind i en rygende tyfon, regnet faldt i spandervis. vinden piskede og båden rullede. Vores sandsække havde trukket vand og vägten blev et problem. Rulningerne blev värre des mere det regnede og skipperen så at noget måtte göres.

Snesejler 5



Samoa i Seattle 1965.

For første og eneste gang under mine 45 år til søs hørte jeg skipperen beordre alle mand på dæk. Det var virkelig også nødvendigt. sandsækkene var som bly og der var mange. Jeg tog mig til topbroen og fik nogen langerkæde i gang og de forsvandt hurtigt ud over siden.

Matroser som havde kniv sprættede nogle op og smed sanden på dækket, det var malet stål og ganske glat i regnen så det var livsfarligt ude ved kanten, men sanden var til stor hjælp. Det var et under at ingen trillede i havet.

Efter nogen halvtime kunde man mærke at gamle Boribana fik livslysten tilbage. Rulningerne blev hurtigere og hendes opretninger kom direkte.

Da vi satte i gang hængte hun i flere minutter, føltes som evigheder inden hun begyndte at rette op.

Snesejler 5

Vi fölte at situationen var under kontrol og overgik til normalt arbejdstakt, og de sidste säkke forsvandt i havet.

Väl tilbage på broen holdt skipperen en lille tale. "Godt gjort drenge. Tak skal I ha." Det var ikke kotyme med lange tirader. Og det sagde alt som behövedes. Vi havde alle arbejdet for livet. At svömme til Hongkong var et dårligt alternativ.

Jeg har ikke minde av nogle navn på kolegaer fra tiden ombord. Vi var arbejdskammerater og tiltalte hinanden med efternavn og man kom snart til en ny båd så nogen personlige väänner fik man sjældent. Det var en rejse man aldrig glemmer.

Olaf Rasmussen.



Malacca ved Orientkajen.

Snesejler 5

Og min overraskelse var enorm da jeg så hvem der har lavet den. Kunne kende dig med det samme, for vi var jo sammen på Malacca på 44. rejse 1965-1966 til Indien.

Du var så vidt jeg husker stort set sygemeldt på hele rejsen (ligesom kokken), mens jeg jo knoklede som styrmandskammerdreng. Kan huske de andre drenge, Jens fra Brønderslev (mesterkammerdreng), Niels Skotvig fra Esbjerg (messedreng, som jo senere rømmede i Bremerhaven), ungtjeneren John og koksmathen Kim fra Esbjerg, som begge er på nogle af dine billeder - sjovt nok har jeg nøjagtig samme foto, optaget af mig selv ?

Jeg blev senere maskinaspirant i ØK, og sejlede i alt som aspirant, juniormester og maskinmester i knapt 5 år, bl.a. på Atrevida på Australien, Sibonga på West Pacific ruten, Azuma på Østen samt Basra på Sydøstasien.

Har i øvrigt hele mandskabslisten, samt et hav af fotos fra denne rejse. Har tillige den ægte ØK-sang nedskrevet i bedste festsang-udgave. Kan huske en masse fra dengang, var jo kun 17 år, så det var jo livet. og din Snesejler-side er bare aldeles fremragende - SUPER !

17-årige styrmandskammerdreng Henrik Steen Mortensen Malacca's 44. rejse eastbound 1965-66. Efter påmønstring på Orientkajen den 5. december 1965, lå vi 2 uger i København før afsejling den 19. december til Göteborg, hvor vi holdt jul.

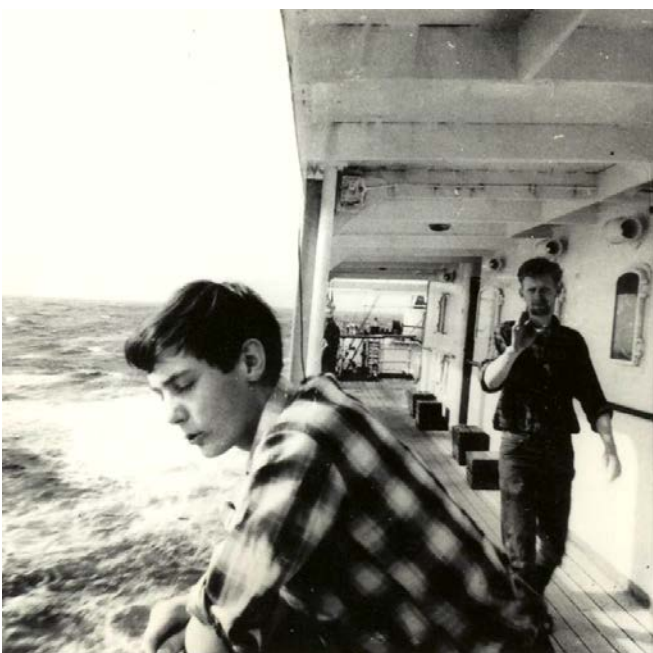
Herefter hed schedulen Oslo, Hamina m/nytårsaften i minus 39°, Göteborg, herefter det lange stræk gennem Kanalen, Biscayen, Gibraltar, Middelhavet og gennem Suez-kanalen. Derefter bunkring i Aden, hvorefter vi endelig ankom til Indien den 8. februar 1966 om aftenen, hvor vi ankrede op på reden i Bombay.

Der var stort fødselsdagsgilde ude på poop'en, det var koksmathen Kim som blev 19 år. Det var en vældig og noget uvant form for fest for mig, som indtil da ikke havde drukket noget stærkere end cola og et glas sødmælk. Vi kunne se byens lys. Men først næste dag om aftenen kom vi derind. Jeg var uhyre spændt.

Snesejler 5



Ungtjener John og pantrydreng Willy spiller dard.



Messepeter Niels Skotvig og Willy i sidegangen.

Snesejler 5



Willy på poopen.

Vi kom i land med en shore-båd, som sejlede frem og tilbage mellem skibene og havnen. Vi lå jo stadig ude på strømmen, og det tog hele 45 minutter at sejle ind, hvor vi blev sat af lige ved den berømte Gateway of India.

Benene gyngede under mig endnu, selvom vi ikke havde haft hårdt vejr siden Biscayen. De første par minutter så vi ikke noget specielt fremmedartet - tværtimod - den første mand der stod på kajen sagde til os, (vi var ca. 10 mand), på pæredansk : "Skal vi gå op og handle tæpper?" De af os som havde været med på sidste rejse sagde at det skulle vi, så vi kom op gennem tolden og ud til nogle taxaer, som gratis kørte os hen til "Tripathi & Co.", et tæppefirma som vistnok havde eller havde haft en lille filial i København, og derfor kunne tale lidt dansk. Eller også havde de lært sig det som de fremragende businessfolk de jo var, idet der dengang anløb mange danske skibe fast til Bombay.

Udover ØK var der især mange Mærsk-både, en enkelt fra Norden, og derudover mange andre skandinaviske fra bl.a. Wilhelm Wilhelmsen, Svensk ØK, Johnson Line, mfl.

Snesejler 5

Det blev ikke en taxa-tur som dem man tager hjemme i Danmark. Først og fremmest var der jo nu i fuld skala alt det fremmedartede, men i særlig grad var der den måde som chaufføren kørte på. Overalt var der en enorm trængsel og trafik, ikke af biler, men af gående og hestekøretøjer. Hvis I tager Strøget, som jo er en gågade, og forestiller jer Vesterbrogade som en gågade i samme forhold som Strøget, altså størrelse i forhold til antal mennesker (hvis I forstår hvad jeg mener), så er det således i alle gader. Og så kørte han som en vild.

Det man ser i Gøg og Gokke-film og andre stumfilm om vilde køreture, er vand ved siden af dette. Og det er ikke engang løgn (et stående udtryk om bord). Og så bruger de hornet 10 gange mere end den værste italiener, og endnu vildere, de kører med 50 - 60 km/t gennem sådanne gader.

Ustandselig kom der en inder, en hund, en ko, en to-dækker bus eller en anden taxa- de eneste biler i Bombay er ældgamle Morris/Austin/Vauxhall-taxaer, omtrent - i vejen. Men han kørte bare til, og alle nåede altid lige akkurat at komme væk, men heller ikke mere.

Men trods det vilde jag var der meget der slog i øjnene. Først og fremmest at folk sov på gaderne. Gamle, fattige indere rullet ind i en sæk, små børn på 2 år samt alle mulige andre folk sov på fortovene. Man kan næsten ikke beskrive det voldsomme indtryk dette gjorde på jeg 17-årige knægt, som aldrig havde været uden for Europa, det skal næsten fortælles. Og stanken, ja den var forfærdelig, det var ikke en bestemt stank, hver gade havde sin egen stank, og man kan ikke lugte hvad det er, det er indisk stank - det nærmeste man kan komme er en blanding af uvaskede mennesker, sæbe, urin og anden afføring, parfume og dieselolie.

Nu var det om aftenen, og det vrimlede overalt med folk på gaderne, endnu flere end om dagen viste det sig senere. De kønneste børn jeg nogensinde har set, chokoladebrune, kulsort hår og kridhvide tænder, men med laset og beskidt tøj, eller rettere tøjstumper. Desuden uanede mængder af tiggere, handelsfolk o. lign., som falbød alverdens mere eller

Snesejler 5

mindre lødige varer. Man kunne ikke gå to skridt uden der var en flok omkring en, Her vakte en hvid jo altid opsigt.



Jens, John, Jimmy og Willy, længere fremme ses Chifen.

Snesejler 5

I toldlisterne om bord skulle man angive hvor mange engelske pund man havde med, mange havde overskud af dem fra Aden, hvor der jo virkeligt kunne gøres gode handler, især Rolex-ure var i høj kurs, og så var de oven i købet - vistnok - ægte, men formentlig stjålne, men blev alligevel leveret med fuld certifikat samt original æske.

I Bombay var alting ualmindeligt billigt. F.eks. købte jeg en dag nogle bananer. Jeg bad om for 5 rupeé, og gjorde store øjne da jeg fik en hel stor klase, jeg talte dem da jeg kom ombord nede i Alexander Docks, og der var 81 store modne stykker, så der var bananfest et par dage hos drengene på Malacca. Lidt af et paradys syntes jeg, hvis blot ikke det var Indien.

Jeg opdagede for alvor hvor godt man har det. Jeg tror ikke det er noget man kan skrive om, det skal opleves. Man har fået det fortalt, men har næppe troet på det, men jeg stod nu med en eller anden form for følelse af at jeg aldrig mere ville kunne beklage mig, og proklamerede at alle der gik rundt og brokkede sig, bare skulle kunne se dette, så ville de være kureret, og ville nok ikke spise meget til aftensmad.

Nå, nok om det, jeg var som sagt også glad for at være der, og der var da også mange dejlige og lyse sider ved Indien. Varmen var der stadig her i februar, mange gange oppe på 35-40 grader, men så skal det altså heller ikke være varmere, så syntes jeg det er for slemt.

Jeg var efterhånden brunere end jeg nogensinde havde været, også da jeg var mindre. Endvidere var jeg blevet plysset, hvilket næsten alle om bord var nu.

Jeg vakte også enorm opsigt i Bombay med det lange Beatles-hår som jeg havde, hvilket i 1966 endnu var uset i Indien - det var næsten som om al trafik stoppede og gloede på mig - ligesom de gloede på Willy, som var rødhåret - (der er aldrig født en rødhåret inder). Selv de hellige køer kiggede så intenst på os, så vi blev helt forskrækkede. Dog var det for intet at regne med hvad de små indiske bondepiger på diverse "special locations" gjorde, især i Foras Road "behind bars" husker jeg.

Snesejler 5



Koksmat Kim Thøgersen, Kok Arne Christensen

Efter 6 dage i Bombay afgik vi så til Colombo, som vi ankom efter 2 ½ døgn i søen. Det var dejligt igen at sejle !! – med frisk luft og masser af plads på det åbne hav, det var en meget dejlig kontrast til det hektiske Bombay.

Colombo på Ceylon var noget helt andet end Bombay, idyllisk med palmer, aber og papegøjer. En dag var skibsklubben på udflugt til Candy, et fantastisk flot sted, hvor vi red på elefanter, og badede ved en helt utrolig lækker strand i Det Indiske Ocean, og spiste hajfinnesuppe og barracuda-fileter. En aften var vi oppe på et stadion i byen og spille fodbold mod ØK's "Mombasa" samt A. P. Møller's "Anna Mærsk", som også lå her.

"Mombasa" og "Malacca" var de 2 mest berømte danske skibe i Indien, da de i en årrække begge gik her på ØK's faste Indien-rute. Når vi sagde : "We're from Denmark" , svarede de oftest: "Oh, Malacca ?, Mombasa ?"

Vi havde om bord en matros som hed Basse, der var meget kendt og berømt herude, og som de indfødte kaldte "Ali Baba", hvilket var meget rammende, da han var en lille bred fyr med veludviklet ølmave, et stort

Snesejler 5

viltert hår og fuldskæg - og med et hjerte af guld. Ham og så vores mindst lige så berømte 2. mester "Kubik-Hansen" fra Holbæk var det derfor en sand fryd at være i byen med, der åbnede sig altid nogle døre som ellers ville være lukkede.

De indfødte var ikke meget bedre end inderne, de tyvstjal. De stjal bl.a. mine badebukser, men jeg fik et par nye, så vi kunne bade fra skibets gangvej i havnens hajfyldte farvand.



John, Willy og Jens.

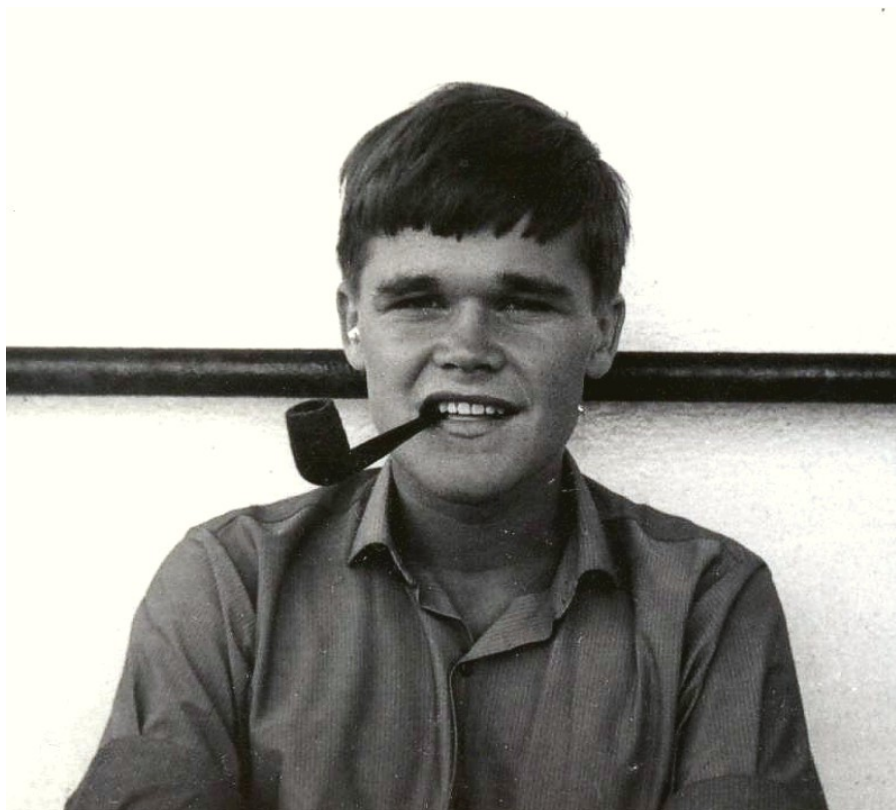
Med lidt held kunne vi opleve giftslanger, men jeg holdt mig til gaderne, og der mødte man dem vistnok ikke, det skrev jeg i hvert fald hjem til min mor og far. Sådanne episoder elskede man jo at skrive hjem om, og bedyrede at ingen skulle være nervøse, selv om der vitterligt forekom sådanne episoder. Fortalte f.eks. at vi havde haft 5 brande i maskinen, men at det ikke var noget særligt, de plejer at have 10 (skylleluftbrande), i Biscayen

Snesejler 5

skulle vi have haft bådmanøvre, men blev afblæst pga. storm, osv. af samme skuffe.

Efter Colombo gik "Malaccas" rejse til Madras, Calcutta, Chittagong i Østpakistan, som det hed dengang, Madras, Cochin, Calicut, Bombay (hvor vi lå i 28 døgn pga. maskinskade samt diverse havnearbejderstrejker), Karachi, Aden, Suez, Port Said, op gennem Messina-strædet, og hvor kaptajn Lassen lod skibet sejle rundt om Stromboli i udbrud i den stjerneklare aprilnat, helt fantastisk.

Marseille, Antwerpen, Amsterdam, Bremerhaven, gennem Kieler-kanalen til Stettin, Oslo, Göteborg og endelig hjem til Frihavnen ved Orientkajen pakhus 54 den 28. maj 1966.



Henrik Steen Mortensen. Med sin nye Orlik-pibe.

Snesejler 5

Om det var før eller efter, at jeg blev rullet i Antwerpen husker jeg ikke, men jeg havde været i Skipperstrasse og var blevet forelsket, det blev der dog ikke så meget ud af, jeg havde nok fået noget at sove på. Politiet fandt mig og jeg fik en overnatning på stationen.

Da jeg blev vækket kunne jeg ikke finde ud af hvor jeg var, men politiet fortalte mig, at de havde fundet mig i en port med kun ganske lidt tøj på og de skulle lave en rapport. Så fik jeg morgenmad og når jeg havde spist det, så skulle jeg bare gå hen af gangen og så til højre der var et kontor hvor de ville skrive en rapport.

Da jeg gik ned af gangen fik jeg kvalme og skulle kaste op, men hvad skulle jeg gøre? Jeg kunne ikke finde et wc, men jeg fik åbnet et stålskab og så stod det bare ud.

I skabet var der et par motorcykel støvler, stakkels ham der skal ud at køre, når han træder ned i dem. Det var godt at de ikke så det, for så var jeg sku nok ikke blevet lukket ud.



Kim Thøgersen med venner på Ritz Bar i Singapore.

Snesejler 5

De havde kontaktet skibet for at meddele, at de havde en mand på stationen som de ville komme om bord med. Alle stod ved landgangen da jeg kom om bord, jeg var ikke stolt af den episode.

Kim Thøgersen.



Mombasa på "strømmen" i Colombo.67 - 68

Ved ankomst Oslo, var det et kendt fænomen, at vi fik en masse piger om bord. I "sø sprog" betegnet som sprit ludere.

Festen varede vel et par dage og vi skulle afgå til Hamborg. Vel ude i af Oslo-fjorden, blev jeg en sen aften, i egenskab af valgt tillidsmand, kaldt op til skipper Hjaltason på broen.

Vi har blinde passagerer om bord, kender du noget til det? Jeg fyrede en "lille hvid" af og sagde nej.

Chifen havde gået en tur og kom forbi fyrbødermessen midtskibs og da han hørte højt musik, så han inde i fyrbødermessen 2 "damer" der dansede med hver sin fyrbøder, og så var det jeg blev kaldt til broen.

Snesejler 5

Jeg kunne jo godt gætte hvad dette tilkald var til for og for ind på Stones kammer, for her var også en "dame". Få hende væk sagde jeg og gik op på broen.

Der blev iværksat skibsundersøgelse og jeg var med ostm. rundt for at "søge".

Alle kamre fik "besøg" også letmatros Sivertsens, han lå "fromt" og læste i en bog da vi kom ind.

Han havde det agterste kammer i stb. side, henne agter. For enden af hans køje rundede skibsskroget, så der var en lille plads, og der sad "damen" tildækket med beskidt arbejdstøj og hun kom i land i Hamborg.

De 2 andre blev under hujen og skrigen firet ned i havlodsens båd, de turde ikke kravle ned af lodslejderen, der var også langt ned, vi var næsten i ballast.

Man ser på billederne ostm. lægger en strop rundt om en af damerne, den anden står i lods båden og er lige firet ned.

Dagen efter var der søret, den ene fyrbøder, som var ugift røg i land i Hamborg.

Den anden som var gift, slap med at blive logget for 7 dage. Skipperen ville ikke risikere at ødelægge hans ægteskab sagde han.

Siden drillede skipperen tit, chifen med, se mine matroser, de gør ikke sådan noget som dine fyrbødere gør.

I Madras havde vi alle 5 luger åbne og alt på dækket flød, pludselig skulle vi sejle, jeg husker ikke hvorfor det lige pludselig skulle gå stærkt.

Vi begyndte at gøre søklar hvor vi kunne og styrmand tog et gæng fra land, til at rigge vores sværdvægter af, som vi havde brugt. Han mente ikke vi selv kunne nå det.

Imens vi gjorde søklar på fordækket, begyndte sjakket fra land at rigge den agterste sværdvægter af. Der gik ikke lang tid før gænget opgav, de kunne ikke finde ud af det.

Bådsen Børge Larsen (i "folkemunde, Børge lossekrog") tog spillet til hanger wiren og begyndte at toppe sværvægteren og den blev koblet ud. Da Børge så ville fire den, stod den i frigear og sværdvægteren begyndte så langsomt at fire. Børge kunne intet gøre, den tog mere og mere fart, så forsøgte han at holde den med hånden, med det resultat, at han blev løftet ca. 1½ meter op.

Snesejler 5

Så slap han hanger wiren og faldt ned mellem spillene, hvor han råbte nej nej og bang sagde det så, sværvægteren slog med et ordentligt brag ned på bagbords lønning.

Der skete intet med Børge eller nogen anden. Få minutter før den faldt, var vores ca. 50 havnearbejdere lige gået i land.

Men skaderne var store, spillet og gelænderet på dæks huset var smadret og lønningen havde fået en stor bule.

Samtidig havde hanger wiren skåret ud af alle blokke og da sværvægteren lå på lønningen, kunne hanger wiren ikke nå op til spillet, så vi kunne toppe den igen.

Vi måtte lave en langsplejs med et stykke wire for at forlænge og hvorfor så en langsplejs, jo fordi en kortsplejs var for tyk til at kunne skære gennem blokkene.

Vi fik den på plads og rigget af og derved blev vi ca. 4 timer forsinket i afgang og overstyrmanden tog aldrig mere nogen fra land til at udføre vores arbejde.

Til gengæld fik vi en "stjerne" mere hos skipper Hjalte Hjaltason, ha ha, jeg kunne godt tænke mig at være en flue på skottet og se hvordan vores "knægte", befarne skibsassistenter i dag ville klare det.



Undertegnet med nystrøget skjorte og slips, ja der var stil på i ØK dengang.

Snesejler 5

Nytårs aften 1967 lå vi for anker ud for Capetawn og skulle ind kl.06.00 nytårs dag.

Jeg vågnede ved at nogen stod og hamrede på mit bord og hver gang gik der en "håndgranat" af i mit hoved.

Gør han det igen tænkte jeg så. Han gjorde det igen og som et lyn var jeg oppe, greb ham i kraven og skubbede ham gennem moskitonet i min dør.

Samtidig hørte jeg ham sige. Du skal op tømrer, vi skal ind og du skal hale krogen op.

Nu så jeg en person med kasket på stå på dørken, satans det var overstyrmanden, jeg mener han hed Boyhus.

Nu var jeg helt vågen, men nok ikke helt frisk. Jeg skyndte mig ud på bakken, hvor de andre ventede, fik krogen hevet op, så vi kunne sejle ind.

Vel fortøjet sagde overstyrmanden henvendt til de andre på bakken. Da det er nytårs morgen, vil jeg give en pils henne i stb. sidegang og 20 sekunder senere vendte han sig om til mig og sagde, det gælder også dig tømrer.

Jeg undskyldte min lidt "klodsede" måde at reagere på, hvortil han sagde; ja ja tømrer, det er også dig der skal lave moskitonet og din dør. Så var den sag ude af verden, men han var også altid en fin fyr og god sømand. Respekt.



Snesejler 5

Vi havde hørt at koksmaten var tørnet til om aftenen, for at lave lun and til skipperen og chifen, og vi bestemte os til, at skulle de havde lun and, skulle vi også.

Vi vidste godt det kunne blive yderst vanskelig, og vi valgte at forsøge at "organisere" den der var beregnet til skipperen.

Så gik vi 2 mand hen mod kabyssen. Matros Helge Nielsen gik ind i stb. sidegang, der var der en dør ind til kabyssen og jeg gik ind i kabyssen fra dækket.

Da jeg så "smaten" sagde jeg, hej smat, har du set den sputnik der flyver rundt på himlen?

Straks var han ude på dækket og jeg pegede op for at vise ham hvor den var.

I mens var Helge listet ind i kabyssen og kunne nu roligt fjerne skipperens and og servere den henne agter i vores rygesaloon på et sølvfad.

Vi hørte aldrig et ord for det.

Vi lå i Genova og var for hjemadgående. Jeg var gået ind i fyrbødermessen, for at "snakke" Vi sidder og får en øl, da det banker på døren og ind kommer en fyr iført et par cowboybukser og en lidt slidt trøje.

Vi troede først det var en af datidens spritbumser der kom ind. Daws sagde han på pære dansk.

Sæt dig ned og få en øl sagde Johannes (donkeymand). Vi sad og snakkede da en af motormændene sagde, hvor kommer du fra.

Jeg er ostm. fra Poona, vi er lige kommet ind og ligger agten for jer.

Nå nå blev der sagt og så ikke mere om det. Han blev der et par pils tid og gik så over til Poona.

Ca. 1½ måned senere på værftet i Nakskov sad vi i messen da overstyrmanden fra Poona i Genua kom ind, daws sagde han. Jeg skal være skipper på næste rejse, så jeg vil gerne sige goddag.

Vi gloede noget, nå sagde han, i troede ikke på hvad jeg sagde i Genova, og vi måtte indrømme at det gjorde vi ikke. Det var så 2. gang jeg traf skibsfører Hjalte Hjaltason.

Vi talte lidt sammen og så siger han. Så længe jeg er skipper her, er øl og spiritus fri, i kan købe det i vil, men den første der "brænder den af", lukker jeg permanent for.

Vi skulle gå syd om Afrika, for Suez-kanalen var lukket fordi et par beduiner var røget i totterne på hinanden.

Snesejler 5

Ankom Cape Town for bunker og her bunkrede vi også øl og spiritus. På ca. 2 måneder havde vi næsten tørlagt skibet og ikke en eneste havde "brændt den af".

Det gik dog ikke helt efter planen. En ca. 3-4 dage efter afgang Cape Town på vej til Karachi, havde jeg overtaget John Sundstrøms vagt, da han var blevet syg. På 2. stms. vagt, var jeg til rors (jeg vidste godt der var gang i den i fyrbødermessen) og klokken var vel omkring 03.00.

Pludselig kommer en af motormændene ind på broen, (her nævnes ingen navn) og siger, hvor er skipper. Han er vel på sit kammer og sover svare 2. stm.

Motormanden går så forbi os og direkte ind til skipperen, hvor han siger: Capten, skibet synker, men jeg har gjort stb. livbåd klar til at køre.

Inden motormanden havde talt ud, stod Hjaltason i pistøfler på broen, hvad fanden sker her?

Ikke noget svarede 2. stm. alt kører stille og roligt.

Det viste sig at motormanden havde fået delirium. For at holde ham måtte vi tilkalde både udkik og fløjtetørn og iført håndjern blev han lænket til steamrøret på hans kammer.

Det viste sig at han havde gjort forreste livbåd i stb. side klar, bare ved at løfte håndtaget til bremsen var den kørt.

Der var nu permanent lukket for motormanden. (Jeg kender navnet).

Hjalte Hjaltason var en fantastisk skipper, altid til at tale med og omsorgsfuld for både skib og alle i besætningen.

Fredag eftermiddag efter uds kajning, afholdes "dagmandsmøde, midtskibs ud for fyrbøder messen.

Fra v. Palle, undertegnede, Røde Svend og en af drengene (han var over 18 år) Disse "møder" kunne godt trække ud til langt ud på natten.

Vi havde 3 guitarer med. 3. stm, Helge og Hasse havde hver en. Det passede med at Helge startede til han skulle på vagt kl. 20, så overtog Hasse til 3. stm. og Helge kom fra vagt kl. 24. og så fortsatte "mødet" til lukketid kl. ??

Der var altid problemer med guitarstrengene, de kunne ikke holde i den salte luft så de sprang tit. Når vi ikke havde nogen, kunne der sagtens spilles videre på resten.

Engang var vi nede på 3 strenge, det var der ikke mange der opdagede før dagen efter.

Snesejler 5

Vi havde også en rejsegrammofon, med desværre kun en plade, det var Lets twist again, den blev afspillet et hav af gange, den glemmer man ikke, jeg kan den i hvert fald udenad.

Men han var ikke Nordmand. "Jeg er fa'en inte Nordmand, jeg er Bergenser sagde han." Så vi kaldte ham Bergen og det navn fulgte ham til hans død i 1999.

Thorolf stak til søs som 15 årig og sejlede i norske skibe, til han mønstrede et dansk skib som letmatros. Han bosatte sig i København.

Kun de sidste år af hans liv var han i Norge nogle få gange, hvor han besøgte sin søster.

Hans far var præst og var måske derfor ikke accepteret som sømand.



Den lille dreng var chifens, som også havde hans hustru med på hele rejsen, 1/2 år. Vi havde alle 2 jobs i det 1/2 år, med at passe vores job og passe på ham.

Han ville hellere være i vores messe end i officersmessen og kom meget tit hen til os, der var sjovere at være fortalte han. Han var vores alle sammes. Når der var "gang i den" i messen, sagde vi til ham, at han hellere måtte gå hen midtskibs

Så kom han igen dagen efter.

Snesejler 5

Vi lå længe for anker ud for Madras og her fangede letmatrosen denne fætter.

Da jeg tager dette billede er den levende, men den var fredelig over for letmatrosen.

Vi puttede den ned i en flaske og hældt sprit på, og stillede den i køjet inde i messen.

En havnearbejder fik øje på den og fortalte at den var meget giftig.

En dag med dårligt vejr røg den på dørken og gik i stykker, fy hvor det lugtede af sprit.

Vores båds Børge var rædselsslagen for krybdyr. Hvis vi fortalte ham, at der lå en slange på hans kammer, turde han ikke gå ind.

Han havde i en 2 måneders periode været aldeles "tørstig" og som ikke gjorde rædslen for kryb mindre.

En af de ting der irriterede alle var, at han aldrig havde tændstikker og når han skulle havde en smøg, var det altid med, har du ild. Jeg fik så den ide at stoppe kræet, som vi havde fanget, ned i en æske tændstikker.

Afgangen var sat til kl. 04.00, den 27.2.1968 i Chittagong og der blev purret ud kl. 3.30. Børge kom ned i messen lidt i kl. 4, han satte sig i sin stol, lige over for mig.

Med rystende hænder fik han hældt en ½ kop kaffe op og han fik en slurk (uden at spilde) Han tog en smøg og spurgte, er der nogen der har ild. Jeg pegede på æsken og lidt påtaget irriteret sagde jeg DER.

Jeg havde sat de andre i messen ind i min plan. Børge åbnede nu æsken og ud sprang kræet.

Børge udstødte et HYL og vi andre lå flade af grin. Da grineriet havde varet i ca. 5 minutter og Børge stadig sad helt blå i hovedet og hev efter vejret var det ikke så sjovt mere.

Jeg var nød til at fortælle overstyrmanden at Børge ikke kunne tørne til p.g.a. det med kræet. Børge kom sig, men nogle år efter døde han af dårligt hjerte. En af mine 3 gode venner var væk.

Snesejler 5



Calcutta, 35 til 40 grader i skyggen og 1 el-vifte på hvert kammer og en stank som ingen kan tænke sig.



Losning af varer enkeltvis tager tid.

Snesejler 5

Fyrbøder Randa havde i Genova taget en fridag, han ville i land og nyde byen og det gode vejr, og nobelt påklædt var han gået tidligt.

Sidst på eftermiddagen var Bergen og jeg gået op på den "første" for at nyde en enkelt. Vi fandt en der så indbydende ud og gik ind af en dobbelt glas-svingdør. Der sad Randa og man kunne godt se at han havde nydt fridagen. Han sad og skændtes med en Italiener, om hvad fandt vi aldrig ud af. Pludselig smækker Italieneren Randa en på hovedet, så Randa ryger ned af bar stolen. Randa var hurtig på benene og løb efter Italieneren, som løb ud af glas-svingdøren.

Italieneren tog den åbne del af døren, men uheldig for Randa tog han den lukkede. Klir sagde det og så manglede der en halvdel af døren.

Randa løb, men nu ikke efter Italieneren. Værten løb også, men det var efter Randa, som havde taget kursen ned mod Mombasa.

Randa kom om bord, det turde værten sikkert ikke, for nu lød der råben og skrigen nede fra kajen. Det hørte skipper Hjalte Hjaltason, som gik oppe på broen.

Efter han havde vekslet et par ord med Randa, gik skipperen ned til værten og sagen blev ordnet i mindelighed



I døråbningen kok Bjarne Jacobsen, og bageren, bådsmænd Børge Larsen er på vej ned af lejderen.

Snesejler 5

Jeg gik i København i begyndelsen af 1967 og stemplede på Sømændenes Forbund, sådan hed det. Hver dag fik vi 1 stempel og med disse stempler kunne vi byde på de skibe der hver dag kl. 10 kom op på tavlen.

Jeg gik sammen med min kammerat Thorolf Schjetne (Bergen) Vi boede på Søfolkenes Mindehotel Peder Skrams Gade 19, ikke langt fra forbundet. Jeg havde sejlet sammen med Bergen i et par skibe før.

En dag vi kom på forbundet kl. 10, kom Mombasa op på tavlen, den skulle bruge 5 matroser. Bergen og jeg bød med de stempler vi havde, dvs. 32 og fik den, der var ingen der bød over.

Vi mønstrede dagen efter ude i frihavnen d. 2.3.67 og afmønstrede samme sted d. 17.9.67.

Inden afmønstringen blev vi af ostm. Boyhus spurgt om vi ville med igen på næste tur, der også gik til Indien. Helge Nielsen (Stones) sagde ja. John Sundstrøm (Smiling) sagde ja, jeg sagde ja. Bergen ville ikke med, han ville over i Mærsk. Børge sagde også ja, men ostm. Boyhus mente at Børge havde bedst af at komme over i et andet skib og et andet rederi. Her var så kun Helge, John og mig der kom med igen af os matroser.

Omkring d. 5.11.67 lå der en dag et brev fra ØK. Du skal mønstre Mombasa, der ligger i dok i Nakskov d. 10.11.67. Rejsen til Nakskov bliver refunderet i din næste måneds hyre. Med venlig hilsen ØK.

Jeg tog toget til Nakskov dagen før og fik et værelse på hotel Harmonien. Om aftenen mødte jeg John Sundstrøm, der også skulle mønstre dagen efter.

Da vi dagen efter kom ind i matros messen var der mange nye kollegaer. Jeg fik dog mit gamle job som tømrer igen.

Dengang var en tømrer på skibe en der gik dagmand med almindelig arbejdstid og gik kun med i vagterne, ved evt. sygdom.

En matros, letmatros og ungmændene, gik vagterne dvs. styre, udkig og fløjtetørn.

Samtidig alt forefalden vedligeholdelse på skibet, her under klargøring til losning og lastning, ankomst og afgang. Vagterne gik fra kl. 08 til 12, 12 til 16 og 16 til 20 osv. med 3 mand af gangen på vagt. Under land tørnede man om at gå vagtsmand. 2 mand. de 2 delte om vagten gennem døgnnet.

Hvad var mit job så. Pejling af alle tanke, minus maskinens olietanke, hver dag. Bunkre ferskvand, smøre alt på dækket og ordne gier og gajer på bommene og skifte losseløberne når de trængte, være med til at gøre søklar,

Snesejler 5

herunder sementering af anker klydsene, smide anker og hive det op igen, og så var der jo alm. tømrearbejde, jo der var nok at lave for en på 22 år.

Jeg var mønstret Mombasa 2 gange, men var kun med på 1½ tur.

Den 27.2.1968 lå vi i Chittagong, og skulle afgå kl. 14. Da vi ankom, havde jeg smit bb. anker ude på floden, for så kunne vi spare en bugserbåd, det var så bare at hive på ankeret for at få stævnen ud og så langsom frem og så ville vi være klar af land.

Der var modstrøm og for at vi ikke skulle svaje for hurtigt rundt før vi fik styrefart, skulle vi holde en af fortrosserne. Alle spring og trosser var bjærget på nær fortrossen og jeg begyndte at hive på ankeret og samtidig skulle jeg fire på fortrossen, men det ville den ikke.

Jeg opdagede så at en eller anden ved ankomsten havde lagt 2 tørner under stopperøjet på pullerten og derfor ville trossen ikke skranse med. Jeg tog en tørn af og en til, men nej den ville ikke. Nu havde strømmen fået fat i skibet og fortrossen var meget stram og pludselig sprang den.

Jeg fik et svirp over begge knæskaller og røg 6 meter gennem luften. Mit ene ben var bukket i 90 grader og umulig at rette ud og det gjorde forbandet ondt.

Hvordan vi kom til kaj igen aner jeg ikke, måske havde de henne agter nået at få en trosse ind igen.

3. stm. kom oppe fra broen med et skud morfin og så lå jeg ellers og glanede. Jeg blev båret hen til 4. lugen og firet i land med en af vores 2 kraner. Så lå jeg på kajen til der kom noget der lignede en ambulance og samtidig kom gutterne og sagde farvel.

Skipper Hjalte Hjaltason (ham der i 1971 var skipper på Poona, da den sprang i luften i Gøteborg) kom, sammen med ostm. Boyhus med mine papirer og så var det af sted til noget der lignede et hospital.

Der opdagede de at min ene knæskal var knust og det andet var flækket midt over. Efter 14 dage blev jeg fløjet hjem. Efter 4 måneder var jeg klar igen, men mit tøj var ikke kommet.

Jeg kontaktede ØK og kom til at tale med en fyr, der undersøgte sagen og 3 dage efter, kom der et brev hvori de beklagede og fortalte, at jeg ville modtage tøjet om ca. en uges tid.

Snesejler 5

Samtidig lå der en check på 2.500 kr. med venlig hilsen og at de håbede jeg igen ville mønstre et af deres skibe.

Bjarne Skov Poulsen.



Hermed mit bidrag til historien om livet på ØK's skibe.

Jeg hedder Klavs Bender og sejlede som ungtjener med Sumbawa fra januar til august 1964.

Jeg var blevet student i sommeren 1963 og var indstillet på at læse videre men trængte også til et ophold, det man nu kalder et sabbatår. Jeg er senere blevet havbiolog og husker stadig tilbage på min tid på Sumbawa med glæde. Jeg mødte mange prægtige mennesker om bord og i land og jeg havde store oplevelser i det vi dengang kaldte fjerne, fremmede lande.

Efter et par uger i Bottenbugten (Gävle og Sundsvald med sne og is) kom vi tilbage til København, derefter syd over til Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Le Havre, Marseilles, Genua, Port Said, Sueskanalen, Aden, Fremandle, Port Adelaide, Melbourne, Tasmanien, Sydney, Brisbane og så...

Snesejler 5

Ja, ØK sendte dengang ca. 12 skibe på Australien om året og man sagde, at i snit kunne de 9 laste op i Australien for tilbageturen. De 3 sidste blev sendt til New Zealand for last, men helt usædvanligt glippede det denne gang. Så vi gik til Bangkok hvor der altid var last af ris og teaktræ, så Singapore, Port Swettenham, Penang og retur til Europa hvor vi ankom til København midt august 1964.

Da vi sejlede ud af København i begyndelsen af januar mod Gävle passerede vi et andet ØK skib der var for hjemadgående fra Østen. Jeg ser endnu for mig hvordan vi stod der på dækket og hilste på hinanden, så råbte de "Snesejlere" over fra det andet skib.

Bortset fra en afløserkaptajn på turen til Sverige sejlede jeg under kaptajn Sørensen på resten af turen, en sympatisk og venlig mand som ikke sagde ret meget, men folk "hoppede og sprang" når cigaren vippede i munden på ham oppe på broen, samtidig med at han mumlede et eller andet. I rederiet gik han under navnet, "den tavse dansker".

Hovmesteren hed Hansen, lidt spinkel af bygning med et temperament der af og til kogte over, men han "faldt hurtigt ned igen". Jeg mindes stadig hovmesteren med glæde.

Han lagde stor vægt på, at han efter eget udsagn var ØK's billigste hovmester når det gjaldt forplejning; 7,35 kr. pr. mand pr. dag og gennemsnittet ligger over 12 kr. ... som han klukkende fortalte mig og tjeneren.

Denne rekord var selvfølgelig kun opnået gennem en målbevidst indsats; en kødside der viste sig at veje 4-5 kg for meget, i forhold til den portion af kød 1 mand gennemsnitligt skulle have pr. middag, kunne blive taget ud af kølerummet, for så at blive båret ned igen, mens kokken fortvivlet så til.

Snesejler 5



Sammenkomst på lugen.

Jeg husker en aften i Adelaide hvor kokken lige var tørnet til, en del af besætningen var gået iland og kokken stod og stirrede fortabt på 16 sild som hovmesteren havde taget ud til aftenmaden; i det samme kom hovmesteren ind i kabyssen, kokken så op og udbrød spontant: Hovmester, tror de jeg er Jesus.



Dåbs-ceremonien kan begynde.

Snesejler 5



Til slut skal "fangen" vaskes.

Vores bager var en ældre lidt stille og lun mand. Blandt mange gode ting var især hans pandekager berømte. Foruden basisdejen indeholdt de en del øl; når røremaskinen kørte, stod bageren med en pilsner i hånden, så tog han en slurk og hældte resten i dejen, derefter trak han en ny pilsner op og så gentog processen sig, mens bageren stod og funderede.

Dejen blev grundigt omrørt i lang tid, til de middage spiste alle dessert!

Bageren kom sjældent op og skændes med nogen. Dog husker jeg en enkelt gang, at han og kokken stod og diskuterede. Pludselig råbte kokken: Det er også lige meget bager, jeg har nemlig hørt, at man nu kan fryse friskbagt brød ned, og det skulle være lige så godt som dine rundstykker når det bliver tøet op i ovnen om morgenen, sådan bliver udviklingen bager, og så er vi fri for folk af jeres slags til søs.

Bageren tav, han var tydelig chokeret, men han fik dog lige fremstammet: Nej sådan ville udviklingen aldrig blive!

Snesejler 5

Men hvad kokken (og vi andre) ikke rigtig havde fantasi til at forestille os var; at både bagerens, kokkens, tjenerens, ungtjenerens, koksmatens og alle andre funktioner i "restaurationen" ville forsvinde i udviklingen.

Besætningen på Sumbawa var på 46 mand da jeg sejlede.

For nogle år siden havde jeg lejlighed til at komme om bord på Albert Mærsk da den helt nybygget lå ved Langelinie i nogle få dage.

Albert Mærsk laster ca. 10 gange så meget som Sumbawa gjorde, til gengæld er de kun 13 i besætningen! Det eneste der muligvis var mindre på Albert Mærsk sammenlignet med Sumbawa er kabysen.

Kun en mand stod for det hele de kaldte ham hovmester, men han var også alt det andet; kok, bager, tjener osv., når det var nødvendigt.

At "udviklingen" skulle gå så langt, havde vi godt nok ikke lige set i 1964.

Som mange andre, der skriver på de her sider, kan jeg huske handelsfolkene i Sueskanalen. Deres metoder var virkelig "nye" for mange af os. Men det var jo skønt at være sammen med folk der havde været her før.

Hovmesteren havde advaret mod at handle på kamrene; "de kan stjæle alt, også lagnet under en, når man ligger og sover" Det havde han eksempel på.

Diskussionerne startede altid om priserne; jeg kan huske at jeg begyndte med at handle om en kamel taske, handelsmanden startede med 8 engelske pund, jeg foreslog 6 pund, manden vred sig og sagde, jeg har 2 koner og 8 børn jeg er nødt til at have lidt ind, 8 pund er ingenting for en taske af den kvalitet, **Special price for you.**

På 6½ pund var jeg lige ved at slå til, da 2. styrmand kom forbi og råbte: Muhammed, hvad koster tasken? 3½ pund sagde han så uden at fortrække en mine. Jeg nåede sådan lige at fremstamme, jamen du sagde da lige 6½ pund, nej, det havde han aldrig sagt, aldrig.

Snesejler 5

Hvis du snyder drengene så bliver du smidt fra borde, nu er du advaret sagde styrmanden. Jeg fik uden yderligere diskussion tasken for 3½ pund.

Som for mange andre der skriver her på siderne står oplevelserne i Bangkok særlig på Moskito bar i et mytisk skær. Som en detalje ser jeg endnu for mig en pige der gik rundt fra kammer til kammer på Sumbawa og solgte frugt. På et af kamrene blev hun ret længe, vi andre var enige om, at den service er der ikke mange frugtsælgere der yder i Danmark!

Som en helt speciel detalje fra Bangkok kan jeg fortælle følgende historie:

Det var drengenes job at vaske op i kabyssen, i Bangkok lejede vores drenge for nogle få bath lokale drenge til at stå for opvasken. En dag, kom en af dem ikke, så vi spurgte de andre hvor han blev af. Lidt undskyldende forklarede de; jo han går i skole, når han har arbejdet et par måneder på et skib, har han penge nok til en måned i skole, det kan han godt lide.



Byggeriet af Oprahuset Sydney 1964.

Det var lidt af en øjenåbner for os unge, flere af os var noget skoletrætte, vi havde ikke rigtigt forestillet os, at nogen savnede det at gå i skole så meget, at de arbejdede for at kunne gøre det.

Snesejler 5

Turen med Sumbawa gav mig virkelig et skub fremad i min oplevelse af verden, tak for den, til alle fra dengang.

Klavs Bender.

Bintang.



E Petersen, J A Holm og F Mortensen.

Snesejler 5

Hej!

Mit navn er Flemming Mortensen jeg startede med kystskippereksamen så videre til en sætteskipper, derefter styrmands og skibsførereksamen.

Jeg rejste med fly fra Kastrup til Johannesburg i Sydafrika sidst i januar måned 1965.

Det var en spændende rejse, specielt fordi jeg aldrig havde lært engelsk, men det gik meget godt alligevel, min svaghed for kvinder blev min styrke så da vi kom til Johannesburg og ventede på næste fly slog jeg mig sammen med en yndig dame der snakkede engelsk hun skulle til ambassaden i Capetown.

Vores eftermiddag gik fint, men alt har en ende og damen tog flyveren til Capetown så var jeg for alvor alene i den store verden, der kom dog nogle mænd og snakkede noget om booking, jeg forstod dem ikke, så de gik igen og da tiden nærmede sig flyafgang gik jeg til gaten. Da jeg ikke var booket var der ikke plads i flyveren, men det lykkedes mig på en eller anden måde alligevel at komme med et fly til Durban, hvor jeg ankom ca. klokken 22.

Jeg tog en taxa til skibet og melde min ankomst til kaptajn Mouritzen.

Han havde fået en fax hvori der stod, at de havde mødt mig sammen med en dame og jeg havde sagt "til helvede med Bintang".

Jeg forklarede min uskyld til kaptajnen og han så lidt tvivlsom ud, men jeg mønstrede næste dag 1. februar 1965.

Min første dag i Afrika var dejlig, det var varmt ca. 28 grader og jeg kom lige fra frostvejr i Danmark.

Min første opgave var at rengøre og efterse alt grejet i redningsbådene det var et dejligt arbejde, der var bare lige det, at det var varmt og jeg drak alt hvad der var koldt, så efter 3 dage havde jeg slået min mave i stykker.

Så gik turen til overstyrmand Erling Petersen han anbefalede saltabletter i store mængder og varme drikke, efter et par dage var jeg OK.

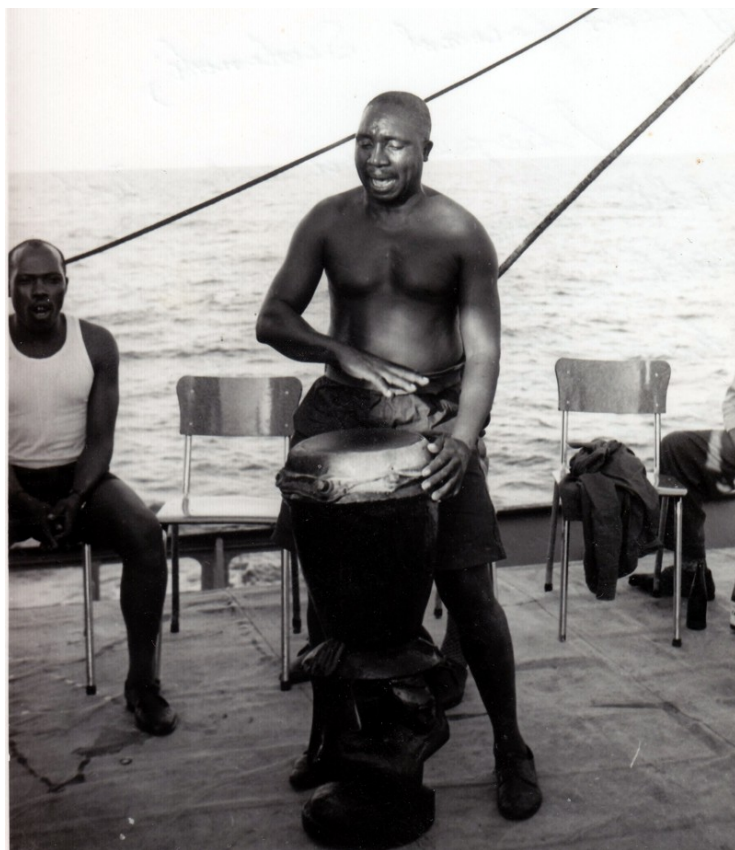
Snesejler 5

Det var et gammelt og rustent skib og når der blev malet i vandlinjen, måtte førstehjælpskassen frem, så blev der sat plastre på de små rusthuller inden der blev malet, og alt blev så godt som nyt.

Det var et godt skib man var aldrig alene, om natten faldt man over rotterne og når man tændte lyset et sted var alt dækket med kakerlakker og det var ofte svært at tænde lyset da kontakten var fuld af kakerlakker.

Først men ikke mindst telegrafisten Gerda Mørk, kaptajn Mouritzen. overstyrmand Erling Petersen. 2. stmd. Jens Anker Holm. 3. stmd. Flemming Mortensen og en hovmester som jeg ikke kan huske hvad hed.

Men nok den vigtigste person om bord var bådsmand og høvding, Luthuli.



Høvding Luthuli.

Snesejler 5

Han blev min ven, vi havde fælles interesser når vi tog en tur i byen var vi aldrig uenige, hans damer var altid mindst en meter over bagdelen, hvor jeg kunne klare den med en tredjedel.

En anden som vi måske også skulle præsentere, er en der hed Rudi han gik med revolver og kom fra Østeuropa og var negerhader.

Durban som var vores hjemhavn var en rå men også dejlig by med apartheid og hvad dertil hører, man kunne ikke færdes på havnen efter mørkets frembrud og en aften hvor jeg havde været i byen og skulle om bord mødte jeg Rudi som tilbød mig et lift til havnen.

Da vi kom om bord tilbød jeg ham en øl som tak for hjælpen derefter foreslog han et vi skød til måls efter de tomme flasker, han skød først derefter fik jeg også et skud, og så var festen forbi.

Om morgenen spiste jeg morgenmad med gnisten og fortalte om aftenens hændelse.

10 minutter senere mødte jeg kaptajnen og han spurgte, var det dig der skød med pistol i nat?

Jeg svarede ja, sagde derefter undskyld det skal aldrig gentage sig.

Man lærer jo at holde sin mund med tiden.

Som sagt var Durban vores hjemhavn og en formiddag faldt en havnearbejder i havnen, vi ringede straks til de relevante myndigheder der kom i løbet af eftermiddagen og trak vod 1 gang langs skibssiden så sagde de, ham kan vi ikke finde.

Det overraskede mig lidt med den ligegyldige indstilling til menneskeliv. Men der var mange ting man skulle vænne sig til, der var blandt andet en tysk formand der gik med træsko og når han sendte arbejderne i lasten sparkede han den sidste bagi og den sidste var som regel en gammel mand som ikke var så hurtig mere.

Snesejler 5

En dag var der kommet en fisk i klemme mellem skibet og kajen, den var stor som baghjulet på en traktor og finnerne var som en hånd på hver side og halen var som to hænder og så havde den åndehul som en hval, den blev kaldt for Sonfish. Havnearbejderne fik sat lossekrogen i den og så blev den solgt.

Men ikke alt var arbejde, jeg øvede mig lidt på det engelske og her hjalp gnisten Gerda Mørk mig.

Gerda var elsket, og hadet af mange, men hun er død nu. Ære være hendes minde.

Af andre ting som jeg lærte var at klippe hår, det var overstyrmanden der lærte mig det, så det blev en fast rutine, han klippede mig og jeg klippede ham.

Vi fik et rigtigt godt samarbejde, han er færing og stærk som en bjørn. Jeg har set ham tage to havnearbejdere en i hver hånd og ryste dem, men han var samtidig blid som et lam, så der var aldrig problemer.

Vi havde engang en last med flødekarameletter, sandt at sige kunne jeg godt tænke mig nogle, men man åbner jo ikke lukkede pakker, men så opdagede jeg en arbejder der havde åbnet en kasse, jeg tog kassen og fyrede arbejderen og han gik op og beklagede sig til overstyrmanden som så ansatte ham igen.

Det var lidt som en leg for mig, men en dag blev det alvor vi lossede træ og jeg havde vagten på dækket, så kom en af de sorte matroser og diskuterede med hovmesteren, jeg tror han havde røget marihuana, men jeg fik ham gennet væk med hjælp af en anden sort matros, alle matroser var sorte men deres mentalitet var, at mænd er født til at slå.

Snesejler 5



Tømreren om bord på Bintang laver danseopvisning.

Efter 5 minutter hvor det hele var fryd og gammen kom den sorte matros luskende med en kniv efter den matros der havde hjulpet mig.

Jeg må med skam indrømme at jeg er bange for at slås med kniv, specielt når jeg er uden, men jeg følte mig moralsk forpligtet til at hjælpe ham som hjalp mig.

Jeg kikkede efter noget til at slå med, men der var ingen ting at se nogen steder, så jeg mandede mig op og gik imod ham, velvidende at jeg kun fik 1 chance og den tog jeg, han lagde sig ned, og jeg skreg på politi, men det brugte vi ikke her.

Snesejler 5

Så jeg kom i skole hos båsen og han spurgte mig, ville du ikke også have politi hvis det var 2. stmd og jeg bedyrede, at jeg ville have politi selv om det var kaptajnen.

Jeg var lidt nervøs i et stykke tid, men det viste sig at være ubegrundet, efter et stykke tid afholdt vi en grillfest hvor jeg fik et nyt navn, jeg kom til at hedde Stendiman som betyder "den store kriger" på Zulu.

Jeg var stolt af mit navn, men nogen stor kriger bliver jeg aldrig, jeg fik et godt venskab med båsen som hed Douglas, men det blev til "sorte ven" og "hvide ven".

Efter et par ture til Vestafrika kom vi som sædvanlig forbi Afrikas sydligste punkt Cape Agulhas og jo mere sydlig man kommer jo koldere og renere er vandet, her så jeg for første og eneste gang en blåhval, da vi nærmede os hvalen, dykkede den ned, så halen stod op i luften, og den var stor som bagsmækken på en lastbil, det var et prægtigt syn.

Af andre ting som jeg mødte på de lange vagter var sæler, når solen skinnede og vandet var spejlblankt, kunne man møde sæler der lå og soled sig med den ene luffe op i luften, det lignede piger der slikker solskin.

Efterhånden kom vi tilbage til Durban og så var det tid til at tynde ud i rottebestanden, ligeså med kakerlakkerne.

Hele skibet blev gasset og vi gik vagt på kajen så der ikke kom nogen om bord.

Det var efter sigende den samme gas som blev brugt i koncentrationslejrene under anden verdenskrig.

På frivagterne boede vi på hotel, det var godt for mit engelsk, for jeg var 3. officer, boede på 3. floor and room number 333.

Snesejler 5

Alt medens dette stod på traf jeg en pige som var 17 år. hendes mor var Italiener og faderen sort og resultatet var en drøm, selv om hun manglede en fortand.

Hun hed Yvonne boede i noget der lignede et sommerhus og det lå i et slumkvarter, og når man kom der efter det var blevet mørkt, skulle man helst have en lille fjer på for at holde modet oppe, jeg husker stadig hvor mørkt der var og den stadige sang fra fårekylinger og alle de andre insekter, det var som om det hele var levende.

Jeg behøver vel ikke at sige, at jeg var den eneste som tjente penge, ud over min svigermor som var "klog kone", hun var altid med og passede på sin datteren håbløs opgave.

Til festen leverede jeg vinen og en der hed Braun leverede musikken.

Han spillede guitar og de andre gæster var Yvannes venner og veninder, der blev spillet og sunget blandt andet, "One night with you" til den lyse morgen, så blev der lagt et tæppe over Braun og vi gik hvert til sit.

Yvannes mor havde forretning på 1. sal i hovedgaden i Durban og i stuen havde hun et udstillingsskab hvor jeg var udstillet sammen med hende, hun læste i min hånd og spåede mig, at jeg kom på lang rejse og at jeg nok var gift, hvilket jeg benægtede.

Det var svære tider med apartheid, så vi mødtes mest om natten for samkvem med sorte blev straffet med piskeslag på torvet, og det ønsker ingen.

Det var efter hånden ved at være min fødselsdag og jeg ville gerne have et lille party og da jeg kendte kaptajn Mouritzen ret godt, gik jeg op til ham for at få tilladelse imens agenten var på besøg.

Svaret var, at hvis det gik ordentligt til, var det OK med ham.

Da den store dag kom, stillede Yvonne med to veninder, men der stillede også en politibetjent, jeg tænkte den klarer jeg og jeg gav ham en flaske

Snesejler 5

whisky, og så langt så godt, så begynde pigerne at føle sig overmodige, det var dumt, han var hvid og de var farvede, jeg forstod ham godt.

Han gik til kaptajnen og klagede sin nød og satte Yvonne i spjældet natten over.

Jeg måtte betale 10 ran for at få hende ud næste morgen.

Jeg husker stadig kaptajnen kom ned om morgenen og sagde.

"Er det nu dig igen".

Et par dage efter fødselsdagen kom Yvonne og sagde at hun var en lille smule gravid, jeg fik hende til at få det fjernet og jeg gik til gnisten Gerda og fik 800 kr. i forskud, det var en halv månedsløn dengang.

Damen blev sur og gik på druk, hun fødte senere en søn.

Hele stemningen var lidt oprørspræget og jeg aftalte med båsen at hvis det brændte på skulle de skåne min søn, men det kom til alt held aldrig så langt.

Pludselig kom der udskiftning i kabyspersonalet, der blevet ansat en uden om båsen og kaptajnen fik stjålet sit ur.

Båsen var bange for at der ville blive foretaget en undersøgelse efter uret. Det skete dog ikke, men båsen var bange og kom til mig og spurgte, om jeg ville opbevare en kuffert for ham, jeg tror at der var marihuana i.

Jeg sagde det er OK til vi kommer til Abidjan, men du får den tilbage inden ankomsten.

Jeg kunne nok snakke mig ud af det med kaptajnen, men jeg ville nødtigt i klørene på tolderne.

Da vi var vel ankommet spurgte jeg, hvad sagde tolderne? De spurgte hvad det var, og svaret var, det er medicin til mit hår!

Snesejler 5

I Abidjan besøgte vi, i en anspændt stemning noget af båsens familie, og den var stor som det fremgår af billedet, de små drenge gik med bukser og pigerne havde en perlekrans om livet, men der var også de giftefærdige piger på 12 til 14 år, de blev hevet frem så jeg kunne føle på deres muskler, så jeg kunne se at de kunne arbejde.

Jeg sagde selvfølgelig at de var meget fine, men jeg skulle hjem og læse så det var ikke det rigtige tidspunkt.

Derefter gik turen til Congofloden rejsen var fin, der er bare et **men** -

En 3. stmd. har ikke noget at skulle have sagt, han er der bare, også selv om der er en sort lods, og det var tilfældet da vi sejlede ind i skrænten på Congofloden, men det skal hertil siges, at jeg aldrig hørte et ondt ord fra nogen.

Vi fik hele stævnen trykket ind, men det vil jeg ikke kommenterer, det har 2. stmd. J.A.Holm gjort så udmærket på snesejler side 22.

Næste stop var Boma hvor der var et skibsværft, på værftet havde der været noget oprør, så der var en anspændt stemning, men vi fik vores vasketøj i land, det blev vasket i flodkanten og så soltørret, men ellers var der lidt stille.

Jeg arrangerede med vaskemanden at han skaffede 3 damer og så var vi klar til et lille party, men det var vist ikke lige den tanke at pigerne havde, de havde alle 3 en stor prangerpung med som de satte på bordet.

Vi havde sat øl, gin og whisky på bordet, det første pigerne spurgte om var, om de måtte få de tomme flasker og det måtte de selvfølgelig godt.

Så drak de såvel øl som stærk spiritus af flasken og det blev ikke bedre da der kom besked fra værftets ledelse, at der ikke måtte være damer på værftets grund.

Som sagt før, der var et spændt forhold i byen, men vi fik en halv time til at få damerne i land og som altid tog overstyrmand Petersen vagten.

Snesejler 5

Der havde været en del udskiftning blandt officererne på det sidste, så jeg husker ikke klart hvem der var 2. stmd. den aften, men 2. stmd. og jeg fulgte damerne hjem, det var mørkt som i graven og hele naturen sang som det gør i junglen om natten.

Min kollega gik foran og han råbte, hvor bliver du af. Jeg havde imidlertid fundet ud af, at min dame ikke havde bukser på, så da han råbte igen svarede jeg, nu går jeg jo kun med for din skyld.

Herefter mistede jeg kontakten til ham og lidt senere kom vi til en negerhytte hvor en olielampe blev tændt, på gulvet lå en tynd stråmåtte, for der findes ikke hårde gulve under Sydkorsets stråler.

Det blev efterhånden tid til at vende næsen hjemover og jeg blev afmønstret i Capetown den 15. februar 1966.

Der gik 3 - 4 år før jeg så Bintang igen, det var i Orehoved da hun skulle hugges op.



"Straffeskibet" Bintang.

Der var stor gensynsglæde, jeg hørte om det sidste nye fra Afrika, og jeg var ikke den eneste der var mødt op, jeg tror 7 - 8 stykker af de gamle officerer var der.

Snesejler 5

Bintang var ikke bygget til dansk klima, så alle de sorte gik og frøs. De fleste af de gamle styrmænd tog hjem til klædeskabet og tog det de kunne undvære, det var alt fra børnetøj til frakker, så da vores venner rejste hjem havde mange af dem 2 overfrakker på samtidig.



Flemming Mortensen.



Hej!

Jeg startede til søs i 1950 som hovmestermath (opvasker) i DFDS's Oslobåd, Kronprins Olav, og i tiåret inden jeg begyndte min navigatøruddannelse, sejlede jeg i adskillige danske rederier.

Snesejler 5

Oktober 1959 startede jeg på et forberedelseskursus på Københavns Navigationsskole.

Kurset var obligatorisk for elever, der ikke havde real- eller studentereksamen.

Der var i øvrigt adskillige med realeksamen som deltog.

Det gik egentligt vældigt godt. Til min egen – og sikkert adskillige andres – overraskelse, fik jeg de højeste karakterer i min klasse. Jeg har desværre ikke noget bevis på det, men husker, at jeg scorede 33 point ud af 35 mulige. Dengang gik karakterskalaen til syv som det højeste, så jeg har haft en del 7-taller.

I dag når jeg tænker tilbage, lyder det stadig lidt usandsynligt, men tallene har ligget i min hukommelse, og det er ganske vist.

Mine karakterer til styrmands- og skibsførereksamen var knap så spektakulære, men jeg lå da et stykke over gennemsnittet.

Herunder en oversigt over skibe hvor jeg har sejlet som styrmand:

Busuanga 61, Falstria 62, Basra 61-63, Dronning Alexandrine 63, Bintang 64-65, Patagonia, Pasadena, Magdala, Manchuria, Beira, Boma og Andorra 65-66, Korea 66-67, Kambodia 67-69, Boribana 69, Beira 70, Bogota 70, Atrevida 71, Ayuthia 72, Sumbawa 72, Busuanga 74, Sibonga 74, Siena 75-76, Simba 76, Sargodha 76-77, Asmara 77-78, Falstria 78, Boringia og Fionia 78-82.

Derefter som Kaptajn i ØK indtil 1993, og i APM indtil 2000.

Herunder et udpluk fra rejser, jeg som ung styrmand foretog i ØK's skibe.

Snesejler 5



Busuanga.

Jeg mønstrede i København den 21. juli 1961 og afmønstrede i Hamburg den 6. august. Jeg har åbenbart været afløser for skibets faste 3 styrmand. Skipperen hed Quist, jeg mindes at han råbte af mig ved flere lejligheder, men det er heller ikke let at få en helt grøn styrmand med. Det kræver i virkeligheden, at kaptajnen selv går vagt sammen med styrmanden, og da specielt i de trafikerede europæiske farvande.

Dette at omsætte teori til godt sømandskab og sikker navigering er vanskeligt. Det ville have været en stor fordel for mig, hvis jeg havde sejlet som styrmandsaspirant og derved havde haft nogen praktisk indsigt i en styrmands arbejde.



Falstria.

Falstria var et kombineret last- og passagerskib. Det kunne laste knap 8000 ts. og havde plads til 60 passagerer. Med så mange passagerer var der særlige regler, der skulle overholdes, bl.a. skulle der være en læge ombord.

Restaurationsafdelingen med hovmesteren som chef var den største. I kabyssen havde vi en chefkok, et par ungtkokke samt kokkedrenge, desuden en bager samt en frisør. Der var tjenere med en overtjener i spidsen, en bartender og selvfølgelig en del stewardesser til rengøring af passagerernes og officerernes kamre.

I vaskeriet var tilknyttet fire vaskedesser. Derudover var der den sædvanlige sikkerhedsbesætning med kaptajn, styr mænd, maskinmestre,

Snesejler 5

matroser og motormænd og drenge. Jeg vil anslå, at med fuld passagerbelægning og besætning var vi ca. 120 mennesker ombord.

Jeg mønstrede i København den 1. nov. 1961 som 4. styrmand og allerede den 9. nov. blev jeg ommønstret til 3.styrmand og som sådan fungerede jeg på en rejse til Bangkok og Saigon, hvor skibet vendte. Den 7. apr. 1962 afmønstrede jeg i København og kunne holde fri indtil den 25. apr. hvor Falstria startede en ny rejse. Jeg afmønstrede igen den 13. okt. Det var næsten et år, jeg var med Falstria, og havde i den periode kun haft tre uger hjemme hos min familie. Jeg mønstrede i øvrigt igen den 5. dec. på Basra til en ny Østenrejse.

Falstria sejlede på det vi i ØK kaldte den korte Østenrejse, hvor skibene vendte i Bangkok eller Saigon. Det var kun de hvide passagerskibe, Falstria og Jutlandia, der sejlede på den rute. Den lange Østenrejse gik til Philipinerne, Hongkong og Japan. Rejserne startede for alle ØK's linieskibe i København, hvorefter de lastede i Skandinaviske og Europæiske havne.

Passagerbådene anløb desuden Dover i England, hvor de indskibede de fleste passagerer. Det foregik lidt specielt, idet, vi kastede anker i selve havnebassinet, som er meget stort, og passagerne med deres bagage blev sejlet ud i fartøjer, de såkaldte "tenders". Vi tog ingen last ombord, så opholdet var kort.

Sidste havn i Europa var Genova inden den lange rejse til Østen gennem Suezkanalen.

I Port Said, i den nordlige ende af Kanalen, var der arrangeret busser, således, at passagererne havde mulighed for at se pyramiderne, medens skibet sejlede gennem Kanalen. De kom så tilbage i Suez, den sydlige by, inden vi fortsat rejsen gennem Rødehavet.

Vi anløb Aden (i det nuværende Yemen) hvor vi tog bunkers og frisk proviant ombord. Aden var dengang et Engelsk protektorat. Næste stop var Colombo på Ceylon (nuværende Sri Lanka), også en engelsk koloni, hvor nogle passagerer stod af.

Snesejler 5

Under passagen af Ceylons sydkyst, sejlede vi – for passagerernes skyld – ganske tæt under land, ja helt ind i bugterne. Det er en meget smuk ø med skovbevoksede bjerge, hvide strande med palmetræer, og mange fiskekanoer.

Et billede, som stadig ligger i min erindring, er af en kano med en enlig fisker, som havde fanget en stor sejlfisk (blue marlin) den med et sværd og en stor rygfinne. Den kæmpede og sprang højt op af vandet i cirkler omkring kanoen.

Jeg tænkte på Hemingways lille roman "Den Gamle Mand og Havet", hvor den gamle Cubanske fisker havde fanget en tilsvarende fisk og kæmpede i dagevis med den. den var så stor at han ikke kunne få den ombord, men måtte surre den til båden. Han nåede i land med den, men hajerne havde da ædt det meste

Vores første havn på Østen var Penang i Malaysia, derefter Port Swettenham, Singapore og Bangkok. I disse havne gik de fleste af passagererne fra borde.

Det var hovedsagelig Englændere, som arbejdede i deres tidligere kolonier. Englænderne har et udtryk, som betegner en velhavende magtfuld person "**he is posh**". Det er i virkeligheden en sammentrækning af ordene "**port out - starboard home**" og stammer fra passagerskibene på ruterne til Østen, hvor det var en fordel af have en kahyt på bagbord side for udgående og styrbord side for hjemgående.

Dengang var der ingen aircondition. og bagbord side var for udgående skyggesiden som styrbord var for hjemgående - pudsigt ikke?

Den sidste havn på ruten var Saigon Vietnam. På det tidspunkt var det Franskmændene, der kæmpede mod kommunisterne og Nordvietnam, og under sejladsen på floden havde vi franske soldater fra Fremmedlegionen med som vagter, hvis vi skulle blive angrebet fra flodbredden. De skød et par gange ind mod bredden, men det var vis nærmest fordi de kedede sig.

Snesejler 5

En enkelt gang anløb vi også Sihanoukville i Kambodia, en helt ny havn opkaldt efter Prins Sihanouk deres præsident. Havnen var kun en mole, der strakte sig ud i Siambugten, men med nogle vanskelige besejlingsforhold, og da vi afsejlede, skulle vi bakke et stykke ud igennem et smalt sejløb

Vores skipper benyttede da et smart trick, for at sikre at boven holdt sig i sejlrenden. Han "linede" skibet op for løbet og firede et anker ud med ca. 2 sjækler (30 favne) og bakkede så igennem løbet. Ankeret slæbte efter skibet, og sørgede for at boven holdt sig i sejlrenden.

Jeg har som skipper selv benyttet metoden, og den er effektiv, men risikabel, for hvis ankeret får fat i noget på bunden, kan man få alvorlige problemer.

Skipperen på Falstria hed Bogø Larsen en type, som en "landkrabbe" ville tage for en rigtig skibskaptajn. På engelsk har man et udtryk "**old salt**" om en gammel garvet søulk. Det passede godt på Bogø Larsen. Passagererne beundrede ham og han underholdte med sine historier om aftenen i baren. Vi kaldte ham lidt spydigt "**then I said and then I did**". Han kunne drikke de fleste under bordet, og var det vi kaldte "**one set a day**" kaptajn. Det betød at han hver dag konsumerede "**one set**" som er 1 flaske gin samt 1 flaske tør Martini, men han var tildrukken og kunne bære det.

Disse gamle skippere var specielle. De havde sejlet under krigen, og havde oplevet og været udsat for mange farlige situationer. De var også meget nøjeregnende og sparsommelige.

Bogø Larsen lærte mig bl.a., at inden vi gik ud på de længere stræk skulle alle flagline knobene hales til bloks. Dette for at slitagen opstod på enderne og ikke midt på linen.

Vi var tre styrmænd 1. 2. og 3. styrmand. Det var inden man "forfremmede" os ved at kalde dem overstyrmand, 1.- og 2. styrmand.

3. styrmand havde søvagten fra 0830 - 1230 og igen fra 19 - 24. ud over det havde jeg normalt et par timer med check af sikkerhedsrej, redningsudstyr m.m., hvilket var 3. styrmandens ansvarsområde.

Snesejler 5

Det var også 3. styrmanden som sørgede for at opdatere rutekortet i hall'en således, at passagererne kunne se skibets position, og som noget meget vigtigt, at regne sandtid ud, og stille skibets ure derefter.

Sandtid kræver en forklaring. Det brugte man i forbindelse med skibets stedbestemmelse på de lange stræk over havene. Når solen kulminerer, og er på sit højeste, så er klokken 1200 efter sandtid på netop denne position, så det er en måde, at justere skibets tid på.

Dette var dog ikke det væsentligste, men det at have en nøjagtig position hver dag, og her er middagsbredden en af de mest nøjagtige (og simple) astronomiske positions-bestemmelser, der kunne foretages.

Det blev omhyggeligt indført i skibsjournalen sammen med de øvrige observationer, der førte frem til positionsbestemmelsen kl. 1200. Det var ret højtideligt, nærmest lidt rituelt, at hver dag lidt før kl. 1200 samledes skipperen, 1. styrmand og 3. styrmand på broen med hver sin sekstant og målte solen når den var på sit højeste.

Når vi havde bestemt højden, kunne vi med få simple udregninger (solens deklination samt et par rettelser) bestemme den bredde skibet befandt sig på. Man kan måske forestille sig den ærefrygt som passagererne og den øvrige besætning så på dette middagsritual.

Vi var alle tre i hvide tropeuniformer med distinktioner, hver med et avanceret præcisionsinstrument, en sekstant, i hånden, og ud fra målinger og trigonometriske beregninger, kom vi frem til skibets position.

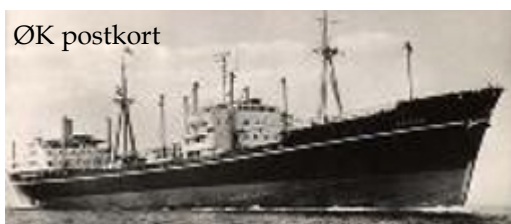
Det var så min opgave, ud fra anslået fart og kurs, at beregne den omtrentlige position, hvor skibet ville være næste sandmiddag, og igen ud fra det, at bestemme hvor meget skibets ure skulle stilles enten frem (østover) eller tilbage (vestover).

Med den fart Falstria løb (12-14 knob) var urstillingen normalt 22 til 26 min. Det blev slået op på skibets tavler, og om natten blev urene så stillet. Inden vi anløb første havn justerede vi til den gældende landtid.

Snesejler 5

Efter min første rejse med Falstria havde jeg fri medens skibet lå i København fra den 7 til 25. april 1962.

På min anden rejse kom Karin ombord i Genova i september og sejlede med til København.



Basra.

Jeg mønstrede i Hamburg den 5. dec. 1962, så det var den anden jul jeg ikke var sammen med min familie. Basra sejlede på "Den store Østenrejse" dvs. ruten der fortsatte hvor Falstria vendte, og gik videre til Hongkong og Japan.

Skipperen hed Pittelkow, og var en flink kaptajn. Han kunne oveni købet godt lide mig. Hans datter var blevet gift med en godsejer med et flot gammelt navn, men ham brød han sig ikke om. Meget smigrende sagde han, at han ville have foretrukket en type som mig som svigersøn. Jeg havde en god tid om bord, men husker ikke noget specielt fra rejsen.



Bintang.

Efter Dronning Alexandrine og min afskedigelse fra DFDS, var det gået op for mig, at ØK var det rederi, der passede mig bedst.

Deres skibe kom, for lineskibenes vedkommende, altid til København, og selv om en Østenrejse normalt tog 4 til 5 måneder, var det dog bedre end hos Mærsk, som aldrig anløb Dansk havn, og derfor havde en minimum udmønstringsperiode på et år.

Snesejler 5

Og så var der selvfølgelig pengene. Karin kunne ikke arbejde ude med 2 små børn, så jeg var tvunget til at finde et nogenlunde betalt arbejde. Jeg havde også noget studiegæld, der skulle betales af på, så jeg henvendte mig på ØK, og bad om, at de ville tage mig tilbage.

Det gjorde de, men ikke uden, at min tidligere lidt uheldige afgang fik konsekvenser. Det skib de tilbød var, lille gamle Bintang, kendt i ØK som et "straffeskib", et skib hvor de, der havde gjort sig uheldigt bemærket fik deres måske sidste chance.

Bintang var speciel. Den sejlede i fast fart mellem Sydafrika og Vestafrika, og kom derfor aldrig hjem. Den var bygget i 1942, og derfor et ældre skib med en del alderdomsrelaterede skavanker.

Vi var i alt 10 ØK folk ombord, dvs. alle officererne. Besætningen var Zulunegre fra Sydafrika. Bådsmanden, der var deres leder og høvding, hed Luthuli og var i familie med den Luthuli, der fik Nobels fredspris.

Han sørgede for alt mht. ansætte og lede besætningen, og jeg vil tro, at det foregik som hjemme i kraalen i Zululand, hvor de alle stammede fra.

Der var en god besætning, og vi, de hvide, og Zuluerne kom godt ud af det sammen. En af årsagerne til, at vi kom godt ud af det med hinanden var, at vi behandlede dem på samme måde som vi ville behandle en hvid besætning, altså uden at diskriminere dem, som de blev i det Sydafrikanske samfund.

Et udtryk, der findes i de fleste sprog er "apartheid" og er et Boer udtryk for adskillelse. Boerne, som havde den politiske magt stammer fra Hollandske nybyggere. De talte Afrikaan, som er gammeldags hollandsk som det blev talt for århundreder siden. Jeg fandt, at det var forholdsvis let at læse f.eks. en avisoverskrift, så Hollandsk må dengang have været tættere på Dansk.

Jeg mønstrede den 23 marts 1964 i Abidjan, hovedstaden i Cote de Ivory, en tidligere fransk koloni. Rejsen var omstændig. Først til Paris, hvor jeg skiftede til et fransk flyselskab. Vi mellemlandede i Niger i udkanten af

Snesejler 5

Sahara, og efter det vinterkolde Skandinavien, var det som at få et hedt slag i ansigtet, da vi trådte ud af flyet.

Der var mere en 40 gr. varme, og støvet og isoleret, men Abidjan var grøn og frodig med smukke boulevarder med træer langs, man kunne tydeligt se, at det var franskmændene, der havde anlagt byen. I de lande hvor franskmændene havde haft kolonier, har de opført smukke byer med elegante bygninger og boulevarder. Jeg er en stor beundrer af fransk arkitektur.

Jeg blev skuffet første gang jeg så Bintang, et lille klodset udseende skib, nærmest en slags coaster, som ikke synede af ret meget. Det var en gammel skude, bygget under krigen på B&W. Den havde sejlet på Østen i mange år, men var nu indsat på Afrikaruten.

Den var afgjort en omvæltning i forhold til de store ØK skibe jeg hidtil havde sejlet med. Vi var 10 danskere ombord: 4 maskinmestre, 4 navigatører, en hovmester og en telegrafist. Kaptajnen hed Lassen, 1 styrmanden, Harboe, som jeg tidligere havde sejlet sammen med på Falstria, og 2.styrmand Mogens Hansen.

Telegrafisten Olesen blev kaldt "Lillemor". og var erklæret bøsse, og havde været formand for de homoseksuelles forening i København, en intelligent og morsom fyr.

Hovmesteren husker jeg ikke navnet på, men en omgængelig fyr, som jeg tit gik i land sammen med. Af maskinmestrene husker jeg kun 1 mester, Enevold Sørensen. En speciel type. Han havde en ganespaltning (hareskår) og derfor talte læspende, og kunne være svær at forstå. Han var meget vidende, og kom fra en "god" familie, faderen var redaktør på Politiken.

Han blev gift med en Thaikvinde, og de åbnede sammen den efter sigende første Thai-restaurant i Danmark.

Resten af besætningen, i alt 16, var Zulu'er. Allerede på den første rejse, blev jeg ommønstret til 2.styrmand, og der kom en ny 3.styrmand ombord.

Snesejler 5

Abidjan er en smuk by, og dengang i 60'erne var den stadig fuld af franskmænd, der sørgede for, at alt fungerede. I Abidjan lastede vi forskellige landbrugs- og træprodukter, det samme som i de øvrige Vestafrikahavne.

Det jeg husker bedst er de store logs, træstammer, vi lastede på dækket. Det var kæmpestore logs, nogle med en diameter på mere end 2 meter, og kunne veje op til 20 tons. Det var også det maksimale vores sværvægtsbom kunne løfte.

Jeg blev efterhånden ret skrap til at laste disse logs, og man sagde om mig, at jeg havde "a carpenter's eye", når det gjaldt om at bedømme, hvor netop denne log skulle placeres.

Men sørgeligt var det, når man tænker tilbage. Disse kæmpetræer, som havde groet i hundreder af år i regnskovene, blev hensynsløst fældet, og inden for få årtier var skovene udryddet for de store træer.

Den store bordplade af tropetræ vi har i vores havestue, stammer netop fra Ivory Coast, den er halvanden meter i diameter og ca. 10 cm. tyk.

I bymidten lå Grand Hotel, med en stor fortovsrestaurant, hvor mest hvide mødtes. Overfor lå et parkanlæg med en del boder, der solgte afrikansk kunst, træskærearbejder og lignende. Jeg har købt adskillige masker og smykker der, bl.a. et par smukke armbånd af elfenben.

I gaderne omkring hotellet lå restauranter og flotte forretninger. Det var en livlig og smuk by. Det var også i Abidjan, i slutningen af 70'erne, jeg købte de smukke udskårne træfigurer, der forestillede hvide mennesker.

De kom fra Mali. Jeg var ret fascineret af dem og har i alt en halv snes stykker. Ville man have andre oplevelser tog man til Trixville, en indfødt bydel, med barer og damer.

Havnen er en naturhavn og ligger i en lagune. Adgangen fra havet sker via en gravet kanal, som kan være vanskelig at anduve. Meget ofte står der en

Snesejler 5

høj dønning og strømmen løber langs med kysten, på tværs af sejlrretningen.

Man skulle derfor have rimelig høj fart på – 10 til 12 knob, for at sikre en god styring, og formindske det farlige tidsrum lige inden molerne hvor dønningen og den tværgående strøm, gør det vanskeligt at holde kursen. Det var altid et spændende øjeblik. Som et "memento mori" lå der flere skibsvrag på stranden.

Matadi, en af vores havne, ligger ca. 100 km oppe af Congofloden i Congo Leopoldville, det "store" Congo.

Matadi er den sidste besejlbare havn. Efter den kommer en række vandfald, idet, landet stiger til det Afrikanske højland. Det var dog ikke hele året vi kunne anløbe. I regntiden var strømmen så stærk i de smalleste steder af floden, at Bintang ikke havde maskinkraft til at kunne forcere.

Det kunne tage 10-12 timer at sejle derop. Bintangs maksimale fart var 10-11 knob. Det var især lige før Matadi, hvor floden løb igennem et smalt klippeområde, som meget passende hed "Devils Qualdrum", en slags hvirvelstrøm. Selv under almindelige forhold havde vi kun lige tilstrækkelig maskinkraft til at passere.

Efter jeg var kommet fra skibet havde de et uheld under passagen af Devil Qualdrum. Skibet blev taget af strømmen og ført ind mod klipperne. En del af forskibet blev trykket ind, og man blev nød til at tætnes med mange tons beton og sejle til Durban, hvor man på et værft havde fabrikeret en hel ny stævnektion, men først skulle det ødelagte betonfyldte forskib bortskaffes, hvilket man gjorde ved at sejle uden for Durban og på dybt vand skære det af.

Det var i Matadi jeg på et torv så en buste af en Løjtnant Nielsen. Sikkert en af de danske søofficerer, der i slutningen af 1800-tallet var med til at kolonisere landet, en blodig affære, der kostede millioner af Congos beboere livet.

Snesejler 5

I en mindre forretning, fandt jeg 2 bredbladede afrikanske sværd eller knive, som jeg stadig har. Det er ikke turisteffekter, så de har haft en betydning engang. Congo blev selvstændigt i 1960, men stadig i 1964, hvor jeg var der, var det Belgierne, der styrede det.

Længere sydpå i South West Africa (nuværende Namibia) anløb vi Walvis Bay, en lille havn i et nærmest ørkenlignende område. Gaderne var sand, men husene havde alle en smule grønt, græs eller buske, det må have krævet omhyggelig pleje og masser af vand.

Sydvest Afrika var dengang administreret af Sydafrika og en stor del er ørken. Indtil 1.verdenskrig var det en tysk koloni, og der er mange tyskklingende stednavne. Der var store områder hvor rådiamanter kunne samles op direkte fra jorden. De var afspærret og bevogtede, fordi det ville være ødelæggende for de Sydafrikanske diamantminer, hvis de kom på markedet.

I Sydafrikanske aviser kunne man læse om udenlandske sandsugere, der opererede lige uden for nationalitetsgrænsen, hvor de sugede sand og rådiamanter op.

Der var også en historie om en mand, der blev stoppet udenfor et afspærret område, og i hans bil fandt man et større antal strudsemaver. Strudse er en hønsfugl, som bruger sten i deres kro til at findele føden, altså en mulighed for, at strudsene også havde slugt rådiamanter. Historien skulle være sand.

Den første havn i Sydafrika efter Vestafrika, var Cape Town. Inden da passerede vi Robben Island den ø hvor Nelson Mandela sad fængslet siden 1964. Et goldt og trøsteløst udseende sted.

Cape Town var en flot og moderne by med Taffelbjerget (Table Mountain) som et dominerende vartegn mod syd. En Europæisk udseende storby med brede gader og elegante forretninger, men apartheid reglerne kunne man ikke undgå at lægge mærke til.

Snesejler 5

I parkanlæggene og andre steder, var bænkenene mærket "niet blankes" eller "blankes" i Afrikaan, som betyder ikke hvide henholdsvis hvide. Det var også anført på engelsk, så ingen skulle være i tvivl.

Jeg var inde på et posthus, og der var der skranker for hvide og for sorte og farvede. Hele samfundet var delt op på alle tænkelige måder. f.eks. i Durban, var den bedste strand forbeholdt hvide, de sorte fik dog lov til at servere.

De sortes og farvedes strand lå et sted langt derfra. En af de groteske ting jeg husker er, at der var etableret hajnet hos de hvide, men ikke hos de sorte.

Durban, var den største by, og det var der vi havde de længste havneophold. Medens jeg var ombord lå vi på værft i ca. fjorten dage, så vi havde rig lejlighed til at se byen.

Nogle af os blev inviteret til at besøge "Bådsmanden" i Zululand - det var til et bryllup, men vi fik ikke tilladelse af myndighederne, i stedet tog vi på en biltur, vi havde fået stillet en Singer personbil til rådighed af værftet op til en slags dyrepark et stykke fra Durban.

Vi overnattede på et hotel der. Det var mig, der kørte bilen, hvilket ikke var helt ligetil fordi de har venstrekørsel i Sydafrika. Det gik nu meget godt og uden uheld.

Jeg havde bedt Luthuli, vores bådsmand, om at tage et par af de karakteristiske korte Zuluspdyd med til mig fra hans landsby, helst et par gamle, men det kunne ikke lade sig gøre, idet man ikke blot kunne tage et spyd i brug, det skulle indvies med blod, så derfor er de to spyd jeg har nye, og har aldrig "smagt blod"

Sejlturen langs kysten fra Cape Town til Durban var smuk og udfordrende. Vi sejlede tæt på land for at undgå den kraftige vestgående Agulhasstrøm. Derved kunne vi endda være heldige, at få medstrøm, det såkaldte idvande. Men det krævede årvågenhed og nøjagtig navigation. Vestover holdt vi os længere fra kysten, der hvor strømmen var stærkest.

Snesejler 5

Hvad husker jeg ellers, der er værd at nævne?

Jo, at vi lastede sandballast. Vi skulle sejle fra Durban op til Vestafrika, men der var ingen last at få, så skibet ville komme til at ligge meget højt på vandet. Det kan være meget uheldigt, hvis vi løb ind i dårligt vejr, idet, et tomt skib kan være meget besværligt at manøvrere i en storm - og det var netop årstiden for det.

Bintang var et forældet skib, og havde ingen ballastbundtanke, man kunne fylde med søvand. Kaptajnen besluttede derfor at laste sand i lastrummene. Jeg husker, at der kom 6 eller 8 store jernbanevogne med sand. Det blev så fyldt i lastrummene og trimmet således, at det ikke kunne forskubbe sig.

Det tog det meste af en dag, og må have været kostbart, men vi kom af sted, og vejret var selvfølgelig fint hele vejen. Da vi kom op i mere rolige farvande, tog det besætningen flere dage at skovle sandet op, og få det lempet udenbords. Jeg var selv med til at køre lossespillene.

Undertiden holdt Zuluerne fest agterude, og til det formål havde de brygget "Zulu Beer" i en beholder, der stod inde i skorstenen og gærede. De havde også en kæmpe stor tromme, som kunne lyde hele natten mens de sang og dansede. De havde en særlig dans, hvor de sprang højt op i luften og knaldede så hælene ned i dækket. Det så virkelig voldsomt ud. De genoplivede deres gamle sange og ceremonier fra deres krigeriske fortid.

I 1969 ophørte ØK's Syd-Vestafrikafart, og Bintang blev sejlet til Masnedø med en last tømmer, for derefter at blive hugget op.

Zulubesætningen blev sendt hjem til Sydafrika, men inden da kørte Karin og jeg der ned for at se skibet, og jeg for at hilse på Zuluerne.

Det var de samme som, da jeg var ombord. Jeg husker, at da jeg gik over kajen mod skibet var der en, der råbte "Hello second mate".

Det var rørende, at de kunne huske mig.

Afløsnings job ØK.

Snesejler 5

Efter Bintang havde jeg megen frihed til gode, men i midten af juli måtte jeg igen ud at sejle. Jeg fik en aftale med ØK, at jeg, pga. Karins sygdom, kunne nøjes med afløsningsjob, og indtil marts 1966 havde jeg en hel række skibe som 2 styrmand.

Skibene var ØK's almindelige 10.000 ts linjeskibe som: Magdala, Pasadena, Manchuria, Patagonia, Beira, Boma og Andorra.

Her var Andorra det nyeste, et meget specielt skib, dengang det største handelsskib nogensinde udstyret med en KaMeWa (vendbar) propel. Dvs., at skruebladene ved hjælp af et hydraulik kan ændre stigning, således, at når man f.eks. skal bakke ikke behøver at stoppe hovedmotoren og starte den i en modsat rotation, men blot kan vende skruebladene, Lyder som et smart og revolutionerende måde at manøvrere et skib, men det havde sine minusser, først og fremmest, at det var et kostbart og sårbart system, og virkningsgraden på propellen var dårlig i forhold til faste propeller.

Andorra var også det første af ØK's hurtige A-både, der blev udstyret med dette system. Jeg husker en episode ved afgang fra København. Jeg var agterude, og vi havde "kortet op" til trosse og spring, dvs. vi havde kun to trosser tilbage. Så starter de hovedmotoren og skibet springer frem, trossen sprænges som sytråd gudskelov blev ingen ramt.

Brudstyrken på en sådan trosse er 30-40 ts, så det er store kræfter, der bliver udløst. Skipperen tog det nu meget roligt, han kaldte ned og sagde "sådan plejer vi nu ikke at gøre 2. styrmand".

Det viste sig, at da man startede stod skruebladene på stigning fremover, og ikke i neutral position. Det burde ikke kunne lade sig gøre, men jeg husker ikke nogen forklaring på, om det var en menneskelig eller teknisk fejl.

Snesejler 5



Korea.

Mønstrede som 2.stm. i marts 1966 til en fuld Østenrejse og afmønstrede i København den 29. august. Vi havde de sædvanlige lastehavne for ØK's linjeskibe på Østenfarten.



Korea i Suezkanalen.

Startende i København, og muligvis i Finland sandsynligvis Kotka, hvor Øk's skibe ofte anløb for at laste papir- og træprodukter. Derefter Gøteborg, Hamburg, Bremen eller Bremerhaven, så Rotterdam, altid en stor lastehavn, Antwerpen og til sidst Le-Havre.

Snesejler 5

Derefter Middelhavet hvor Genova som oftest blev anløbet som sidste havn i Europa. Derefter gennem Suezkanalen, som stadig var åben i 1966. Inden rejsen over Det Indiske Ocean bunkrede vi i Aden i det nuværende Yemen.

Dengang var det et Engelsk Protektorat, som lå meget strategisk. Desværre trak Englænderne sig ud i 1967, samtidig med, at Suezkanalen lukkede, og Sydyemen overtog. Det var et toldfrit område, og vi søfolk kunne købe elektronisk udstyr, radioer, camera, kikkerter m.m., meget billigt. Vi nåede aldrig at komme i land, idet, vi normalt kun lå 5-6 timer på Reden.

Første havn på Østen var altid Penang, hvor vi lå til ankers og lossede og lastede til og fra lægtene. Penang Red var et forholdsvist smalt og afskærmet farvand mellem hovedlandet og Øen. Af en eller anden grund besluttede skipperen, at vi skulle ankre med begge ankere, måske forventede han dårligt vejr, men det er altid en risikabel affære, at ligge med to ankere ude, og specielt i et farvand med vekslende tidevandsstrømme som ved Penang.

Der skete selvfølgelig også det, man burde have forudset. Ankerkæderne var snoede rundt om hinanden, og vi kunne ikke få ankrene op. Vi måtte have slæbebåd og en lægter, således at vi kunne holde skibet i position, medens vi fik kæderne redt ud af hinanden. Det kostede os et par dages forsinkelse.

Næste havn var Port Swettenham som ligger ca. midtvejs i Malaccastrædet, havnebyen for hovedstaden Kuala Lumpur. Derefter Singapore, den største havn i Sydøstasien. Havnene først på ruten anløb vi både ud og hjemgående, først for losning, senere for lastning.

Bangkok anløb vi altid to gange, det var en af de store losse- og lastehavne. Derefter vil jeg tro, at vi gik op til Hongkong, også en af vores faste havne. Dengang lå ØK stykgodsskibene helt oppe ved Ocean Pier på Kowlon siden, meget centralt og ikke langt fra centrum.

Snesejler 5

Fra Hongkong fortsatte vi til Shanghai. Rejsen dertil blev kompliceret af, at udenlandske skibe dengang ikke måtte komme nærmere den Kinesiske kyst end 25 sømil. Med skibets gamle halvdårlige radarer, kunne vi ikke række kysten, og fik derfor ingen radarpejlinger og positionsbestemmelser, og da det var overskyet pga. Nordøstmonsunen, måtte vi navigere efter bestikket.

Da vi mente at være på højde med Yangtze Kiang, floden op til Shanghai, ændrede vi kursen mod land. Det var mørkt, og vi havde ingen landkending, så skipperen besluttede at ankre indtil det blev lyst. Nu viste det sig at vores ekkolod ikke virkede, så vi måtte finde håndloddet frem.

Det består af et 5 kg tungt blylod og ca. 50 m. line, afmærket i favne, på en rulle. 3 styrmand og jeg gik forud, og medens skibet langsomt gik fremover loddede vi, indtil vi fik bundberøring. Så kunne vi ankre skibet for natten.

Om morgenen viste det sig, at vi var ankret et stykke nord for flodmundingen, og kunne nu sætte kursen og sejle ind til fyrskibet og der få lods ombord.

Dengang var Den Kinesiske Folkerepublik, set med en udlændings øjne, grebet af den helt store paranoia. Det var under Kulturrevolutionen, som startede i midten af 60'erne, og udviklede sig til et sandt massehysteri. Jeg var i Shanghai 2 rejser med Korea, og 3 rejser med Kambodia i 1967 og 1968, medens Kulturrevolutionen var på sit højeste.

Men nu første gang med Korea startede vi ved munden af Den Gule Flod, et bredt delta, hvor man ikke kunne se land på nogen af siderne. Der kom to mand om bord, en lods og en slags sikkerhedsofficer, og straks begyndte mærkværdighederne.

Radarerne skulle stoppes, radiostationen blev lukket af og forsegle, Vhf radioen på broen også. Inden da var alle private radioer og

Snesejler 5

fotografiapparater og alt hvad der havde den mindste antydning af pornografi blevet indsamlet, og rummet blev nu forsegleet. Også de kort, der hang på skotterne, hvor Taiwan, The Democratic Republic of China, var anført som en selvstændig nation, blev taget ned, eller navnet Taiwan blev fjernet.

Det var inden Kina blev optaget i FN i begyndelsen af 1970'erne. Indtil da var Taiwan eneste, der repræsenterede Kina. Senere blev Taiwan slettet som selvstændig nation under FN. Det var Kinas krav ved optagelsen.

Der var virkelig kold luft mellem de to nationer. Man kunne ikke komme fra en Taiwanesisk eller Sydkoreansk havn, inden anløb af Kina, så man skulle sørge for at have f.eks. Japansk havn ind imellem, således, at spørgsmålet "Last Port of Call" ikke blev besvaret med en havn fra disse to nationer. Det var på den anden rejse, at vi begik en fejl, som i dette hysteriske politiske klima, kunne have givet alvorlige forsinkelser for skibet.

Inden anduvning af lodsskibet, havde vi som altid sat flagene, det danske under gafflen, kendingsbogstaverne og andre signalflag under bagbord flagrå, og under styrbord flagrå Kinas nationalitetsflag, i fortoppen ØK's rederiflag.

Desværre skete det uheldige, at man havde forvekslet de to Kinaer, således, at i stedet for "The Peoples Republic of China" flaget, havde taget "The Democratic Republic of China's" flag, altså Taiwans. Det kunne næsten ikke være værre, men heldigvis blev det opdaget i tide inden vi kom til Shanghai.

Shanghai ligger lidt oppe af en forholdsvis smal biflod til Yanghze Kiang, og derfor lå vi ofte til ankers og ventede på kajplads ude på selve hovedfloden. Pga. deres forbud mod radiokommunikation foregik al udveksling af oplysninger om skibet, last og besætning vha. morselampe.

Snesejler 5

Det satte os styrmænd på noget af en opgave, idet, vores træning i at morse ikke slog til her, vi måtte have telegrafisten på broen for at hjælpe.

Når skibet endelig kom til kaj, kom en masse sikkerhedsfolk ombord, og besætningen blev samlet i skibets salon, medens soldaterne gennemgik hele skibet fra for til agter for at finde ulovligt gods og spioner, der ville forsøge, at komme ind i denne "Big Brother" nation.

Hvis undersøgelsen ved ankomst var omfattende, var det dog intet imod, hvad vi skulle igennem ved afgang. Her kunne det tage helt op til seks timer for dem at undersøge, om nogen prøvede at slippe ud af "Folkets Republik".

Jeg har gudskelov ikke hørt om, at de har fundet nogen. Befolkningen var lige så kontrolleret og terroriseret som de er i Nordkorea i dag.

Det var en totalt ensrettet befolkning. Alle var ens klædt i blå bomuldstøj, bukser og jakke. Var det koldt havde de en slags vatteret tøj, også helt ens, nogle af kvinderne havde dog et rødt tørklæde om halsen.

Om morgenen når de startede arbejdet kom de marcherende i kolonner, og stillede op nede på kajen, hvor deres leder læste op af "Mao's Lille Røde". Først efter denne indoktrinering begyndte dagens arbejde. Og så var der højtalere på kajen, som dagen og natten igennem højt og skrattende, udsendte (må man gå ud fra) politiske sange og brandtaler.

Havnearbejderne ombord opførte sig også atypisk. På disse stykgodsbåde, var der i havnene inden Shanghai blevet "brækket" last og ofte flød det med resterne i lastrummene. Disse havnearbejdere kom pænt og afleverede, hvad de havde fundet, kuglepenne eller lignende. De turde simpelt hen ikke stikke noget til side til eget brug.

Snesejler 5

Shanghai var ikke en havn, hvor man bare kunne gå i land, når man havde fri. Alt var overvåget, og de udenlandske søfolk havde en meget begrænset bevægelsesfrihed. Der var kun tre steder vi kunne tage hen, "Friendship Store", en Antikvitetshandel og den tidligere Engelske klub, Friendship Club, sidstnævnte lå helt nede ved den ældre del af havnen, og efter sigende havde verdens længste bar.

Vi startede, blev kørt til "Frindship Store" et stort varehus, hvor kun udlændinge kunne handle. Udenfor skulle vi igennem en kødrand af mennesker, hvis aftenunderholdning var at se de mærkelige fremmede. Inden for kunne vi købe tøj, porcelæn, tæpper og primitive radioer m.m. Alt var yderst billigt. Det var et propagandanummer for at vise hvor pragtfuldt, der var i "Folkets Republik".

Jeg købte dengang min store læderjakke, og jeg har den endnu, og bruger den jævnligt. Ved et senere anløb købte jeg et gult (ægte) tæppe, som vi også stadig har, samt en meget karakteristisk vase, som jeg faldt for, da jeg opdagede, at på bjergvejen i det ellers helt klassiske kinesiske landskab, kørte en lille rød bus. Den har vi stadig.

Jeg besøgte også Antikshoppen, som lå ganske tæt ved. Det var der jeg købte den lille guldmalede træelefant. Den har et laksegl på siden, som angiver, at der findes en eller flere kopier i Kina og, at det således var tilladt at eksportere den.

Jeg faldt for den fordi kunstneren, tilsyneladende aldrig kan have set en rigtig elefant. Snabel, stødtænder og kroppen er nogenlunde korrekte, hvorimod ører, hale og ben ser ud til at stamme fra en hest.

Trafikken i Shanghai var ikke overvældende. Der var en del lastbiler og busser samt nogle få taxier, til gengæld var der utallige cykler og fodgængere. Der var også trafiklys, og mange tror, at dette er en skrøne, men i Kina kørte man frem for rødt.

Snesejler 5

I virkeligheden er der en vis logik i det. Kinas og kommunismens farve er rød, flaget er rødt, og farven rød symboliserede fremgang og alt det rigtige, så ud fra det tankesæt, kan rød ikke bruges som stopsignal. Jeg husker ikke hvilken farve der var stopfarven, måske hvid.

Fra Shanghai skulle vi til Manila på Filippinerne. På ruten sydover langs Stillehavssiden af Taiwan, fik vi melding om, at en tyfon var på vej fra Stillehavet ind mod strædet mellem Taiwan og Luzon, den nordlige ø på Filippinerne. "Gnisten" fulgte den konstant via radioen, og vi fik opdateringer flere gange i døgnet. Den havde en vestlig kurs, hvor vi styrede en sydlig, og det så ud som om vi ville mødes lidt syd for Taiwan.

Det måtte selvfølgelig ikke ske, og alle søfolk ved, at ingen, selv de største skibe, kan risikere at sejle ind i en "full scale" tyfon. Vi navigatører lærer om, hvordan man skal forholde sig i og i nærheden af en tyfon.

At sejle væk fra den, at undgå den nordvestlige kvadrant, hvor vinden blæser skibet ind mod centrum. Der er adskillige andre retningslinjer bl.a. hvordan man ud fra barometer, skydække og dønninger kan få et forvarsel om, at en tyfon er i anmarch.

Dengang i 1960'erne havde man ikke satellitter så positionsbestemmelserne af disse storme var ikke særlig nøjagtige, og det var vigtigt at kende tegnene på, at en tyfon var under udvikling. De optræder i sæsoner, og opstår lidt nord eller syd for ækvator i lavtryksområderne med høje vandtemperaturer. På nordlig bredde vil vinden blæse rundt om centrum af tyfonen imod uret (omvendt på sydlig bredde) og de vil, så længe de er på de lavere bredder, bevæge sig i vestlig eller nordvestlig retning. Der er dog mange afvigelser fra disse regler, og man må aldrig tage en tyfon for givet.

Vores kaptajn havde ikke læst på lektien, og gjorde det absolut dumme han kunne gøre. Vi havde fået melding om, at tyfonen tilsyneladende var

Snesejler 5

stoppet et stykke ude i Stillehavet, og han tog den risikable beslutning, at sejle på en vestlig kurs ind i Kinasøen for at komme et stykke foran tyfonen, og så gå sydover igen imod Manila.

Selvfølgelig skete det, som burde have været forudset, tyfonen fortsatte igen vestover og mødtes med Korea, der nu befandt sig i den farlige nordvestlige kvadrant, og blev derved udsat for nogle af de stærkeste naturkræfter, man har på havet.

Vinden var så kraftig, at bølgerne ikke blev ekstremt høje, fordi toppene simpelthen blev blæst af. Vinden kom ind ca. tværs om styrbord, og skibet lagde sig over til bagbord som et sejlskib for styrbord halse. Støjen fra den hylende vind var øredøvende, og sigtbarheden var nærmest nul pga. skum og søsprøjt, men vi bevægede os egentlig ikke særlig meget, fordi vinden holdt os over.

Jeg tror, at vi sejlede sådan i fire timer, men pludselig løjede vinden, og det blev nærmest uhyggeligt stille, bortset fra tågehornet på formasten hvor viren havde sat sig fast, og oven over os så vi den blå himmel. Vi var kommet ind i tyfonens øje.

Søen blev nu helt kaotisk og meget høj, der var ingen vind til at dæmpe den, og skibet rullede voldsomt fra side til side. Hvis det ikke havde været så farligt, var det en stor og frygtindgydende oplevelse, at befinde sig i øjet på en fuldt udviklet tropisk cyklon.

Barometeret var nu helt i bund, idet det laveste lufttryk, der kan måles i denne verden (ved havets overflade), er i centrum af en tyfon. Nede i lastrummene kunne vi høre, ladningen blive smidt omkring, alle surringer og afsprodsninger var uden tvivl røget.

Jeg, den unge modige (dumdristige og tåbelige) 2. styrmand, tilbød, at kravle op i formasten og frigøre viren til tågehornet. Det blev (også tåbeligt)

Snesejler 5

accepteret, og jeg kravlede derop, og fik også ordnet sagerne, og kom helskindet ned og tilbage i styrehuset.

Jeg husker ikke hvor længe, vi opholdt os i orkanens øje, måske en time, og så startede vinden igen, men denne gang kom den ind fra bagbord. Skibet smed sig over til styrbord, og igen stod himmel og hav i et. Men nu kunne vi se enden på, idet, vi styrede væk fra tyfonen, og i løbet af få timer blev vejret mærkbart bedre.

Alle var lettede, ja nærmest opstemte. Vi havde oplevet noget de færreste havde været ude for og sluppet godt fra, at sejle gennem øjet på en tyfon. Det hører med til historien, at Koreas søsterskib, Kina, forliste i 1947 under en tyfon ud for Manila og 30 besætnings-medlemmer omkom.

Vi var sluppet nogenlunde fra det, selv om en stor del af lasten måtte stuves om, en del var beskadiget, og vi brugte to ekstra dage i Manila med dette, inden vi kunne begynde at laste. På dækket var alle elektriske lampesteder, og i det hele taget alt elektrisk armatur ødelagt af søvand. Også nogle af lossespillene havde taget skade af søvandet, og "Trikkeren" og maskinmestrene havde nogle travle dage.

Skipperen var ikke glad for situationen. Han var klar over, at han havde udvist dårligt sømandskab. Først i Penang, hvor vi blev forsinket pga. sammenfildrede ankerkæder, og nu ved at sejle lige igennem en fuld udviklet tyfon, og derved udsætte skib, ladning og besætning for en alvorlig risiko.

Han forsøgte, at tale det hele ned, og rapporterede kun til Rederiet, at skibet havde været ude for en tropisk storm. Men radiojournalen og skibsdagbogen fortalte en helt anden historie, og alene skaderne på last og skib var bevis på, at vi havde været ude i exceptionelt dårligt vejr.

Snesejler 5

Desværre husker jeg ikke hvad denne tyfon hed, men et pigenavn havde den, for det var inden kvindeforeninger i Amerika fik vedtaget, at man skulle bruge skiftevis pige- og drengenavne.

Jeg ved ikke hvad der skete med skipperen, men han havde ikke skibet rejsen efter.

Den 29. august var vi tilbage i København, og jeg mønstrede af. Jeg havde dog kun ferie medens skibet var en rundt i Skandinaviske havne, og allerede den 6. sept. mønstrede jeg igen som 2.styrmand på en ny rejse med Korea.



Den 7. september 1966.

"Skagerak"

Jeg havde en mistanke om, at grunden til, at jeg fik bevilliget hustrurejse med 2 børn var, at så kunne de sende mig ud igen efter de få dages ferie. Den nye skipper hed Gunnar Jacobsen, en ikke særlig høj, men meget bred og imponerende mand, det sagdes om ham, at han var meget stærk, og søfolkene havde stor respekt for ham.

Rejsen startede ret dramatisk, idet, Korea var et af de første skibe, der var fremme ved færgen "Skagerrak" da denne drev rundt med stærk slagside i Jammerbugten. Den gik ned samme dag.

Vi var et af de første skibe, der var fremme ved havaristen, men havde besvær med at manøvrere, idet, vi kun havde lidt last inde, og lå meget højt på vandet, og derfor drev for vinden, og rullede kraftigt pga. vores store metacenterhøjde (hurtig rulningsperiode).

Snesejler 5

Dog reddede vi seks personer, der selv kom sejlede over til os i en redningsbåd. Vi havde rigget lodsledere og net ud, men det var vanskeligt for de trætte skibbrudne, at kravle den lange vej op af lejderen. En af dem, en kraftig mand, en italiensk præst, kunne ikke selv komme op, men hang afkræftet nederst på lejderen, han blev dog reddet op, ved at vi hev både ham og lejderen på dæk.

Vi lå "stand by" det meste af eftermiddagen. Der var kommet mange skibe til, bl.a. et russisk fiskeskib, det tog mange skibbrudne op, også nogle tyske flådefartøjer dukkede op.

Ca. halvdelen af de 144 besætningsmedlemmer og passagerer blev reddet af helikoptere, resten af skibene. Der var ingen, der omkom. Sidst på eftermiddagen fik vi tilladelse til at sejle videre. De seks reddede satte vi i land ved Middlesbrough, en havn på Englands østkyst. Jeg beholdt to redningsbælter fra Skagerrak, og havde dem liggende i garagen i mange år.

Den 20. feb. 1967 i Gøteborg mønstrede jeg igen på Korea som 2.styrm. Den havde været rundt i Skandinaviske havne, medens jeg har holdt ferie, og skulle nu tilbage til København og derfra til de sædvanlige Europæiske havne og laste til Østen. Dette skulle blive den sidste rejse, idet, den var solgt til ophugning i Hongkong.

På vej mod København havde vi et sammenstød med et Russisk fiskeskib. Jeg var i mit kammer i styrbord side på hoveddækket, da jeg hørte en dieselmotor tæt om styrb. Jeg sprang ud på dækket og så et skib glide ned langs siden på os og forsvinde agterude.

Efter sammenstødet fik vi radiokontakt med Russeren, for at høre om de havde brug for hjælp. Der var gudskelov ikke sket noget alvorligt ud over nogle indtrykninger og beskadigelse af noget opstående, så begge skibe kunne fortsætte sejladsen. Det gjorde vi så, og fortsatte efter København

Snesejler 5

ned gennem Europa via Suezkanalen og Det Indiske Ocean til de kendte lossehavne på Østen.

Eftersom det var sidste rejse gav det kaptajn, styrmænd og maskinmestre en mulighed for at lave lidt ekstra penge. Overstyrmanden solgte det dunnage (brædder af billigt træ) og de plywood-plader, der blev frigjort ved losning i havnene.

I et stort konventionelt stykgodsskib som Korea, blev der brugt store mængder dunnage til at lægge under og imellem ladningen for at forhindre fugtskader og for at holde sammen på godset. der blev også brugt mange krydsfinerplader (4 x 8 fod) også til at lægge mellem og sikre ladningen, desuden brugte vi 4" x 4" tømmer, surringsvirer og vantskruer til afsprodsning og sikring af ladningerne.

Jeg regnede engang ud, at der var mellem 100-200 ts af den slags materiale ombord. Jeg tror ikke de fik særlig meget for det, og jeg husker ikke, at der faldt noget af til os styrmænd, så kaptajnen og overstyrmanden har beholdt pengene.

Også mestrene solgte hvad de havde mulighed for. Mange af de messingskilte, der indikerede de forskellige rør og pejlehuller, blev fjernet og solgt som metalscrap, og der har sikkert været andet salgbart. Man skulle dog være forsigtig med at ribbe skibet for værdier, idet, det var solgt med fuld udrustning, og det ville uden tvivl blive checked af køberne.

Vi var helt udlosset da vi ankom til Hongkong, og jeg husker, at da vi ankom til Reden, inden vi fik lods, kom køberen eller hans repræsentant ombord. Jeg var på broen sammen med skipperen, og noget af det første han bad om var, at komme til at se reserveskruen, hvilket selvfølgelig undrede os lidt.

Snesejler 5

Den lå i luge 4. på mellemdækket, og jeg fik besked på, at vise ham derned. Han kradsede lidt på overfladen, og så pludselig meget glad og tilfreds ud. Den viste sig nemlig at være af bronze, og ikke, almindeligt, af jern. Han udtalte, at dette alene gjorde, at handelen gav et stort overskud. Han var så tilfreds, at han gav os lov til at tage de ting fra skibets udrustning, som vi var interesseret i, med hjem.

Skipperen havde selvfølgelig første ret, og han tog et meget smukt barometer der hang i bestiklukafet samt den lille messingklokke, der hang på forkant af styrehuset. Den store klokke ved udkikstønden i formasten skulle hjem til ØK's Direktion, så den hænger sikkert i en bar et sted i Nordsjælland.

Disse gamle skibe havde normalt også nogle smukke og værdifulde malerier og kunstgenstande i passagersalonen, også de er sikkert sendt hjem til ØK. Jeg selv fik lov til at tage et messing-skibsur, og en stor søkikkert. Begge hænger nu på væggen i stuen. Desuden fik jeg "krudtkassen", en meget flot kobberkiste. Den har vi også endnu. Her er lidt om tingene:

Kikkerten var inventar på broen. Dengang var alle skibe udstyret med en speciel stærkt forstørrende kikkert af teleskoptypen. Denne forstørrede 20 gange, men var i øvrigt helt ubrugelig, idet, den kraftige forstørrelse i forbindelse med det lille synsfelt, gjorde det nærmest umuligt at stille ind på et objekt. I virkeligheden var disse kikkerter et levn fra sejlskibenes tid, hvor der ikke var hoved- og hjælpemotorer, der sendte vibrationer ud i skibet. Denne kikkert var dog af en endnu ældre type end man normalt havde i skibene på den tid, så jeg regner med, at den stammer fra et ældre ØK-skib. Læderet på den var i meget dårlig stand, så Karin og jeg udskiftede det.

Skibsuret er fra "Sestrel" et gammelt engelsk firma. Skiven ser meget slidt ud, men det er der ikke noget at sige til, idet, uret blev stillet næsten hver

Snesejler 5

dag på de lange rejser frem og tilbage til Østen. Jeg husker, at det blev sendt til urmager i København for at blive eftersat, men specielt for at få malet tallene op. De var slidt helt utydelige af den megen stillen frem eller tilbage.

Hele besætningen skulle transporteres hjem til Danmark, og alle bortset fra kaptajnen, maskinchefen og overstyrmanden, rejste hjem allerede samme dag. Jeg havde fået til opgave at sørge for, at rejsen forløb nogenlunde ordentligt. Det skulle vise sig, at blive noget af en opgave.

Flyvemaskinen var en ældre propelmaskine, som ikke fløj særligt hurtigt, og vi skulle hele vejen ned om Sydøstasien, fordi det ikke var tilladt, at flyve over Kina og Sovjetunionen.

Vi mellemlandede i Singapore, hvor vi tog andre søfolk med, og så kom den lange rejse hjem til Europa. Eftersom det var et propelfly fløj den forholdsvis lavt, og med en marchhastighed på 4-600 km/t. Folk kedede sig, og desværre blev der serveret drinks, så det blev et værre rod med fulde søfolk, der antastede stewardesserne, og i det hele taget opførte sig temmelig uheldigt.

Vi mellemlandede et sted mere for at indtage brændstof, og jeg havde en del besvær med at få nogle af fulderikkerne gennet fra lufthavnsbaren tilbage til maskinen.

Ombord var det gået op for flybesætningen, at der ikke burde serveres mere spiritus, og der faldt efterhånden lidt ro over gemytterne. Bortset fra disse fortrædeligheder, var det en utrolig smuk tur over Saudi Arabien, Tyrkiet og Middelhavslandene. Flyet fløj så lavt og langsomt, at man kunne nyde de imponerende landskaber.

Vi landede i London om eftermiddagen dagen efter, vi var fløjet fra Hongkong. Vi skulle derfra med SAS-ruteflyet til København, og skulle

Snesejler 5

vente nogle timer, og selvfølgelig lykkedes det nogle at fyrene, at blive væk et sted i Heatrow lufthavnen, der er mange muligheder der. Nå, men det lykkedes til sidst at få dem ombord, men flyet blev en halv time forsinket pga. os.

Det var en stor lettelse, at komme til København og slippe for at være barnepige for de hundehoveder. Og nu ventede gudskelov en længere ferie fra 8. maj til 21. juli, hvor jeg mønstrede i Kambodia.



Kambodia.

Jeg mønstrede som 2. styrmand den 30. marts 1968. Kaptajnen hed Nils Agge, en lidt teoretisk type, men venlig og omgængelig. Overstyrmanden var Kurt Kaysen, som jeg senere sejlede sammen med da han var kaptajn på Boringia, og jeg var overstyrmand. Vi kom rimeligt godt ud af det med hinanden. Maskinchefen var Dvinge, som jeg ofte spillede skak med. Alt i alt et godt skib at være i.

På denne rejse var vi charteret til China Ocean Shipping Co., Det kinesiske statsrederi. De havde helt afgjort tænkt sig at udnytte skibets lasteevne, og eftersom det ikke var kubiklast (let stykgods) de var interesserede i, lastede vi stål og tunge konstruktioner i de Nordeuropæiske havne - sidst i Genova.

Derfra gik vi igennem Dardanellerne og Bosborustrædet ind i Sortehavet. Vi skulle laste lastbiler i Constanza i Rumænien, "buzegier", som var den rumænske betegnelse for lastbilerne. Det var i virkeligheden Ford modeller, man havde efterlignet. I underrummene havde vi gjort klar til at laste dem, idet, den underliggende ladning var planet ud, og et gulv af kraftigt tømmer og brædder var lagt over.

Lastbilerne skulle landes i lugeåbningen og skubbes ud i borde, og til sidst skulle selve lugeåbningen fyldes op, således, at al plads blev udnyttet,

Snesejler 5

inden mellemdækket blev dækket over, hvorefter man fortsatte på mellemdækket oven over.

Lastbiler fylder en del, men det hele var planlagt, så der skulle være plads til dem. Men som der siges "djævelen ligger i detaljen" og i dette tilfælde var det højden på lastbilerne, der ikke var korrekt. Det viste sig, at de var 10-15 cm højere end vi havde fået opgivet, det var en slags opsats midt på styrehuset, som gjorde, at de var for høje til at komme ind under lugekarmene, og det var både i underrummene og på mellemdækkene.

Vi blev derfor nød til at lukke luften ud af de forreste hjul, for på den måde at mindske højden, og man kan måske forestille sig, det besvær det var, at skubbe en stor lastvogn med flade dæk ind på plads. Det var af en eller anden årsag ikke muligt eller tilladt at starte motorerne. Jeg mener vi trak dem ind vha. virer og kasteblokke, og når de var kommet ind under den lavere lugekarm, skulle dækkene pumpes op igen.

Det var et langsommeligt arbejde. Vi lå der i fjorten dage, hvor vi oprindeligt havde beregnet en uge. Men til sidst blev vi da færdige, og havde fået plads til 115 biler. Jeg husker ikke meget fra selve byen. Det var i Ceausesco's tid, og Rumænerne var et fattigt og underkuet folk.

Da vi sejlede ud fra Constanza lå en lang rejse foran os. Suezkanalen var efter Seksdages-Krigen lukket, så den eneste vej ud til Østen var syd om Afrika. Da vi kun havde last til Kina ombord, skulle vi sejle direkte fra Constanza til Shanghai, med et kort ophold i Singapore for at bunkre.

Jeg har målt distancen - nogenlunde nøjagtigt - og kom frem til 16.500 sømil. I charteraftalen skulle vi holde en fart på 15 knob, og det lød rimeligt, idet, Kambodia normalt løb 17 knob, men igen var der overset en detalje.

Skibet var på denne rejse lastet helt ned på mærkerne, dvs. den lå dybt i vandet, hvilket gjorde, at der var mere modstand mod fremdriften, så vores maksimale fart nu kun var 15 knob, selv med fulde omdrejninger på skruerne. Vi brugte derfor meget mere brændstof end beregnet. Hvis man

Snesejler 5

regner med en gennemsnitsfart på 14.5 knob er sørejsen godt 47 døgn, hvilket også er ca. den tid som jeg husker rejsens varighed.

En ting der ikke gjorde rejsen kortere var, vores kaptajns ide med at sejle 50-100 sømil syd for Cape Agulhas (Afrikas sydligste punkt), for at undgå Agulhas-strømmen, der løber mod vest rundt Sydafrika.

Det blev ganske vist nævnt i vores "pilot books" (sejlhåndbøger) som en mulighed, men kun for sejlskibe og skibe med lille maskinkraft, og ikke et moderne skib som Kambodia.

Vi navigatørerne, rystede på hovedet af den disposition, men sagde det ikke direkte til Kaptajn Agge. Kaptajner dengang var (og er stadig) eneherkere ombord. Vi mødte da heller ikke et eneste skib på rejsen til Sundastrædet, idet, vi var kommet uden for de gængse skibsruter. Det var Agge i en nøddeskal, meget teoretisk, men manglende lidt praktisk sans.

I Singapore indtog vi bunkers, frisk proviant m.m. Liggetiden var omkring 6 timer, så ingen kom i land, hvorefter vi fortsatte mod Shanghai. Der blev vi anbragt på en ankerplads på Yangse Kiang floden ved Woosung, hvor vi skulle ligge og vente på kajplads.

Vi lå der i ti dage inden vi kom langs, og jeg vil tro, at det tog fjorten dage at udlosse, gå ud af chartreren, og begynde indlastning af stykgods til Europa. Shanghai var dengang ikke et sted, hvor man kunne more sig på en sømandsmæssig facon. Det eneste tilgængelige sted var "Friendship Seamans Club", den tidligere engelske klub, hvor man kunne købe "China Beer" og muligvis kinesisk brændevin. Der var ingen villige kvinder, så mulighederne var begrænsede og så lukkede de forholdsvis tidligt, og alle blev kørt ombord i skibene.

Fra Shanghai sejlede vi til Cebu City på Filippinerne. Cebu har en hel speciel klang i en sømands ører, og det er ikke pga. den smukke ø og omgivelserne, nej Cebu var mange søfolks drøm med barer og piger, og den første af de mange barer var placeret så tæt på skibet, at fortrosserne nærmest gik lige ned i bardisken.

Snesejler 5

For Kambodias besætnings vedkommende var det også tiltrængt. De havde nu været ombord i mere end tre måneder uden mulighed for at slå sig løs og more sig.

Jeg var sammen med hovmesteren inviteret op til den kvindelige skibshandlers hus, og jeg husker, at vi under samtalen kom ind på økonomi, og hun fortalte, at hun lånte penge ud til bønderne, så de kunne købe såsæd. Jeg spurgte så til hvilken rente, otte procent svarede hun, hvilket jeg synes det lød meget rimeligt, og nærmest for at afslutte og konkludere, sagde jeg: pr år? hvorefter hun så på mig som om jeg var mindre begavet og sagde, nej selvfølgelig pr. måned.

Dengang var Filippinerne noget af det mest korrupte man havde, det var Præsident Markos og hans hustru Ismelda (hende med skoene) der regerede. Der var bl.a. episoden med det forsvundne regiment. For at stoppe en smuglerring på en af de sydlige øer, sendte man et helt regiment soldater af sted. De fik bekæmpet smuglerne, men overtog selv gesjæften, så dem så man ikke mere.

På dette tidspunkt, sidst i tresserne var det marinen, der stod for bekæmpelsen af korrupsion, idet man mente, at de var de mindst korrupte.

Jeg var også i Tacloban med Kambodia. Tacloban ligger på en ø ude på Stillehavssiden af Filippinerne. Den er provinshovedstad, og de var meget stolte af, at "the first lady", Ismelda Marcos, kom derfra. Medens vi lå der, fik vi besked om, at en tyfon ville komme ind fra Stillehavet og passere nord om byen. Arbejdet blev stoppet, og vi dækkede lugerne over og skalkede ekstra godt, og vi nærmest syede skibet fast til kajen med ekstra trosser.

Hele besætningen var ombord og stand by, også maskinen, så vi var forberedt på det værste. Den kom da også, og det blæste rigtig meget. Mange hytter på kajen og længere inde blev ødelagt, og bladene blæste af palmerne. Der lå et andet skib agten for os, som ikke havde taget nogen forholdsregler. Hans regnsejl blev revet af, og det må have givet vandskader i lasterne. Ude mellem øerne forliste en færge, og mange mennesker omkom.

Snesejler 5

Filippinerne var på mange måder et lovløst samfund, og Tacloban levede op til den betegnelse. Jeg husker, at uden for værtshusene var der skilte der sagde "No Firearms allowed inside". Det giver et billede af forholdene. Vi søfolk skulle virkelig passe på os selv og vores ejendele, aldrig gå alene i land, og f.eks. aldrig sætte sig ind i en taxa, hvis der var mere end chaufføren i. Manila, hovedstaden, var den farligste, og næsten ved hvert anløb blev folk røvet og rullet. Mange af de lokale gik rundt med pistoler i bæltet.

Rejsen hjemover var uden problemer. Vi lastede i de sædvanlige havne og sejlede igen rundt Sydafrika tilbage til Europa. Da vi anløb Genoa den 16. dec. kom Karin og børnene ombord efter en længere og besværlig rejse, og vi var sammen jul og nytår 1967/68. Den 21. jan 1968 var vi tilbage i København, hvor jeg mønstrede af.

Inden jeg mønstrede på min anden rejse med Kambodia, havde jeg et kort intermezzo på Songkla, hvor jeg mønstrede til en Østenrejse den 5. marts 1968. Skibet skulle bl.a. anløbe Saigon, hvor Vietnamkrigen nu gjorde, at søfolk på skibe, der besejlede Vietnam fik "krigstillæg".

Jeg husker ikke lige hvor meget, men måske 100 % af den normale hyre i det tidsrum vi var inden for det berørte område. Problemet var, at der skulle betales skat af dette tillæg, og når det blev lagt oven i hyren, blev der med den tids skatteregler kun ca. en fjerdedel tilbage. Det var helt utilfredsstillende. Jeg havde ikke noget imod, at løbe en vis risiko, men ville så have en økonomisk gevinst ud af det.

Jeg oplyste derfor til skipperen og ØK, at jeg ikke kunne acceptere, at tage med skibet til Saigon, og forlangte, ud fra en paragraf i sømandsloven, der sagde, at man havde ret til at mønstre af hvis skibet anløb en krigszone, at blive taget fra skibet. Jeg mønstrede af i England den 22 marts.

ØK kunne ikke andet end at acceptere, men det gav sikkert nogle sorte streger i min bedømmelse. Men måske var det med til, at ØK gennem Rederiforeningen fik ændret skattereglerne, således, at der ikke skulle svares skat af krigstillæg.

Snesejler 5

På min anden rejse med Kambodia mønstrede jeg i Hamburg den 30 marts 1968. Skipperen var J.P. Berg kaldet Tante Berg, en noget forsigtig type deraf tilnavnet, men venlig og omgængelig. Han var en af de elever fra skoleskibet "København", der ikke kom med på den tragiske rejse hvor skibet forliste og alle omkom. Overstyrmanden var Kaysen og maskinchefen Dvinge.

Efter lastning i Europa, sejlede vi igen syd om Afrika. Vi var lige et smut inde på reden i Cape Town, hvor vi fik frisk proviant og post. Det var nu fast at skibene anløb Cape Town Red, både for ud - og hjemgående. Denne gang sejlede vi fornuftigvis den gængse rute tæt på kysten rundt Sydafrika, og forsatte mod Sundastrædet og Singapore.

Der bunkrede vi, men desværre tog vi fuld bunkers, hvilket resulterede i, at vi stak for dybt til at passere Bangkok Barre, et område med lavere vand ved indsejlingen til Mekong floden. Vi ventede i fem dage inden der var vand nok til vi kunne komme ind på floden. Det bliver man ikke populær af som kaptajn.

På Kambodia havde vi et Brown-gyrokompas, et mekanisk kompliceret og sårbart instrument, hvor selve gyroen blev holdt friktionsfri ved at hvile på en oliesøjle, der blev frembragt af en pumpe. Gyroskopet hoppede op og ned i takt med pumpeslagene, og den elektriske overførsel foregik vha. kviksølvkontakter.

Skidtet gik i stykker i Japansk farvand. Jeg brugte halve dage for at det i gang igen, men uden held, så vi sejlede hele vejen hjem til Europa kun med magnetkompasser.

Vi var tilbage i København i juli. Jeg mønstrede ikke af, men skulle fortsætte direkte på endnu en rejse, måske en slags straf, fordi jeg havde nægtet at tage med Songhla til Saigon. Men jeg havde fået bevilliget en hustrurejse, og Karin, Mia og Morten kom med fra København.

Kambodia var velegnet til en familie med børn. Jeg havde et rimeligt stort kammer i forrest i styrbord side, med udgang til en delvis overdækket

Snesejler 5

underbro og det store båddæk. Mia og Morten havde et ret godt kammer på samme dæk på forkanten.

Overfor mit kammer, også på forparten lå meget bekvemt officerernes rygesalon. På båddækket spillede vi dæks golf, et spil, der blev spillet på alle ØK's ældre skibe med passagerfaciliteter.

Til at spille brugtes stave med nogle gaffelformede hoveder, hvor "golfboldene", runde træskiver med en diameter på 10-15 cm passede i. På dækket var malet cirkler med numre, og man skulle så skyde/skubbe skiverne fra en cirkel til den næste, og den, der med færrest skub kom cirklerne igennem havde vundet.

Børnene havde deres skolebøger med, og Karin og jeg sørgede for, at de til en vis grad passede deres lektier. Om aftenen spillede vi kort, eller jeg læste højt af bøger som, "Toms Eventyr" af Mark Twain og "Drømmer Androider om Elektriske Får" af Phillip K. Dick.

Første havn på Østen var Penang, den lille ø, der ligger i den nordlige del af Malaccastrædet. Der skulle vi selvfølgelig i land efter den lange sørejse. Det vi husker bedst er vores middag på et hotel midt i byen. Det viste sig at være en ret fornem restaurant med et orkester og velklædte gæster.

Karin og jeg var blevet lidt betænkelige, fordi vi ikke var sikre på om vi havde tilstrækkeligt med penge, så vi valgte den billigste ret, oksekødstrimler sammen med nudler. Maden kom, men Morten nægtede at spise det, opførte sig temmelig uheldigt og støjende, og påkaldte sig de andre gæsters opmærksomhed. Det blev til sidst for meget for Karin, og pludselig stak hun ham en knaldende lussing, det lød meget højt - og havde vi ikke fået opmærksomhed før, så fik vi den nu, al samtale i restauranten forstummede, de øvrige gæster kiggede, og orkesteret stoppede midt i et nummer. Den berømte engel gik gennem lokalet. Men det hjalp, ungen spiste sin mad, og det viste sig, at vi havde rigeligt med penge.

Ellers anløb vi de sædvanlige havne, Port Swettenham, Singapore, Bangkok, Manila, Hongkong og Shanghai. Vi var selvfølgelig i land i

Snesejler 5

havnene. I Bangkok på udflugt til templer og andre seværdigheder, og vi brugte megen tid i "Mariners Club" et dejligt sted, lige uden for "gaten" med en stor svømmepøl, hvor der blev serveret kolde drikkevarer og god mad.



Langs kaj Klong Toy Bangkok.

Snesejler 5

Også i Hongkong var vi på udflugt. Det kunne være ret hårdt for mig med disse udflugter. Vi styrmænd, havde dæksvagt og tilsyn med losning/lastning, og da der som oftest blev arbejde "around the clock", havde vi hver 12 timers vagt i døgnet, 6 timers vagt efterfulgt af 6 timers fri, så turene med familien måtte ske i min sparsomme fritid, men med lidt bytten med vagterne fik jeg mulighed for at foretage udflugter med familien.

Dengang lå ØK's skibe enten ved Center Pier på Kowlonsiden eller i bøjer på Reden. Kowlon er den del af Hongkong, der ligger på fastlandssiden. Selve øen Hongkong er den oprindelige engelske koloni, og der ligger administrationsbygninger og institutioner. Vi tog bjergbanen op til toppen af Hongkong øen, hvor man havde den mest spektakulære udsigt over området.

Senere var vi i en fiskerestaurant i Aberdeen Bay, en fiskelandsby på østsiden af Øen. Der havde man den specialitet, at kunne vælge sin fisk direkte fra store akvarier i restauranten. De blev så fisket op, og bragt til køkkenet og tilberedt. Det gjorde vi nu ikke, der var temmelig dyrt, og vi brød os ikke om tanken at fiskene skulle aflives for vores skyld, så vi nøjedes med noget at drikke.

Efter Hongkong sejlede vi til Shanghai. Kulturrevolutionen var på sit højeste, og højtalerne på kajen kørte døgnet rundt med politiske budskaber og sange. Det var ret enerverende, og Karin og børnene fandt det forfærdeligt. Samtidig var der store demonstrationer mod Pekings borgmester, og hundredetusinder af mennesker marcherede i gaderne.

Stemningen var ret hysterisk. Det var et politisk opgør mellem fraktioner i Kommunistpartiet, der var i gang. Det var Mao der vandt, borgmesteren blev henrettet. Karin lagde mærke til en høj spinkel og pæn mand, der åbenbart havde forbrudt sig alvorligt mod partiparolerne. Han havde et skilt på brystet, som sikkert kundgjorde hans forbrydelse, og som en slags trækdyr, iført en sele, måtte han alene trække de tunge jernbanevogne.

Efter Shanghai sejlede vi til Japan. Det var de sædvanlige havne vi anløb, Yokohama, Kobe, og Nagoya, og vi var i land i dem alle.

Snesejler 5

I Yokohama besøgte vi "The Silk House" hvor man havde samlet nogle af de traditionelle japanske håndværk. Bl.a. så vi silkelarver, der gnaskede morbærblade i sig for senere at blive kogt og silketrådene udvundet, og det endelige resultat af processen de smukke kimonoer.

En pudsigt ting vi så, var en sikkerhedsforanstaltning, man havde ved fodgængerovergange. På hver side var anbragt en kurv med små gule flag, som man viftede med når man skulle over gaden, simpelt og effektivt.

Der var andre usædvanlige ting, f.eks. havde man sat papfigurer af politibetjente op i de befærdede gader, således, at bilisterne ikke kunne være sikre på om det nu var en rigtig betjent. Japanerne var og er et usædvanligt folk.

Nagoya var en noget speciel by, meget japansk, og indbyggerne havde vist ikke meget til overs for fremmede. F.eks. var alle vej- og anvisningsskilte kun på Japansk. Mindede om Otaru en by på den nordlige ø, Hokkaido, hvor de restauranter og forretninger, der kun skilte med Japanske tegn, ikke serverede for eller betjente ikke japanere - ren racisme.

Kobe var anderledes. Det er den japanske by, der først havde kontakt med udlændinge, og vist den eneste hvor udenlandske købmænd oprindeligt kunne oprette handelsstationer. Man var derfor vant til fremmede, og kunne se fordelene ved at behandle dem ordentligt. Kobe ligger i bunden af Osakabugten. Skibstrafikken er intensiv, der er så mange skibe, at man ikke ser noget tilsvarende andre steder i verden, måske lige bortset fra Tokyobugten. Dengang i 60'erne var der ikke lodstvang gennem bugten, først ved Kobe tog vi havnelødsen.

Det var en vanskelig opgave at navigere sikkert op til Kobe mellem mængder af fiskerbåde, coastere, store skibe og færger. Det var før trafiksepareringen var indført, og skibene sejlede mere eller mindre som det passede dem. En af årsagerne til den intensive trafik var, at sejlruten til "Inland Sea" begynder i bugten ved Kobe.

Men byen var spændende at besøge, og ligger meget smukt omkranset af skovklædte bjerge. Ved foden af bjerget lå en meget smuk japansk have

Snesejler 5

eller park, hvor vi tilbragte en del tid. Her købte vi bl.a. nogle frø til forskellige planter, en har vi endnu i vores have, en høj plante med en stor kugle bestående af små blomster på en lang stængel. Jeg har ikke set den andre steder herhjemme.

Vi var også på en tur i bjergene. Man kom derop med en togbane, der kunne køre op af de stejle skråninger, derefter en svævebane, meget spændende, og landede til slut på et plateau. Desværre, midt i den smukke natur havde man etableret en forlystelsespark med grelle farver og Disney figurer, totalt ude af harmoni med omgivelserne. Men derfra førte stier gennem smukke bevoksninger, langs vandløb og bjergsøer, i et pragtfuldt naturområde. Der var forbavsende i øvrigt få mennesker, så vi havde nærmest området for os selv.

Efter Kobe startede vi den lange hjemrejse tværs over Stillehavet, gennem Panamakanalen, og derefter over Atlanterhavet. Husker ikke hvilken havn vi først anløb i Europa.

Karin og børnene tog hjem fra København. Jeg fortsatte med skibet til Hamburg, hvor jeg blev afløst den 19. december efter mere end ni måneders udmønstring. Jeg havde en god lang, og sikkert tiltrængt ferie indtil jeg mønstrede på Boribana den 10. marts 1969.



Boribana.

Jeg mønstrede den 10. marts 1969 på Boribana som 2. styrmand. Skibet var den nyeste af B-båds klassen, og en forbedret type i forhold til de ældre B-både. Vi styrmænd var rykket et dæk op, således, at vores kamre ikke længere var placeret på hoveddækket, med al den støj og uro det gav.

Der var, også sket forbedringer med aircondition. På de tidligere B-både var kølemaskineriet anbragt i et rum i forbindelse med maskinrummet

Snesejler 5

agter, og den afkølede luft blev ledet gennem rør i kanalkølen frem til midskibs-bygningen.



Fra venstre: mig, stewardessen, elektrikeren og hovmesteren.

Denne lange transport gjorde at luften mistede meget af sin kølighed, og vi havde en elendig aircondition midtskibs. På Boribana havde man anbragt kølemaskineriet midtskibs, og det virkede fortræffeligt. Desværre var kompressoren anbragt i et rum lige op af mit kammer, og den støjede en del.

Selve rejsen var en af de såkaldte lange østenrejser, hvor skibet vendte i Japan. Suezkanalen var stadig lukket, så turen tog 4½ måned. Det var på den rejse, at vores stewardesse og vores elektriker blev gift på sømandskirken i Yokohama. Jeg kom en del sammen med de to og syntes rigtig godt om dem.

Snesejler 5



Beira.

Jeg mønstrede i Landskrona den 15. okt. Som 1. styrmand. Det var ikke en forfremmelse, men en slags koordinering til de internationale (engelske) stillingsbetegnelser, hvor man havde graderne chief officer, first officer, second officer og third officer, som nu blev til overstyrmand, 1. styrmand osv.

Lønnen var også den samme. Skibet skulle ud på den lange Østenrejse, syd om Afrika, til havnene Sydøstasien, Filippinerne, Hongkong, Shanghai og Japan. Vi var tilbage i København den 9. marts 1970, altså en udmønstring på godt fem måneder.

Jeg husker ikke noget fra rejsen, så den må have været ret begivenhedsløs.



Bogota.

Jeg mønstrede i Hamburg den 8. maj 1970 som 1. styrmand til en rejse på Østen og afmønstrede den 8. august 1970. Det var den "lille" Østenrejse på godt tre måneder. Mønstrede igen den 9. sept. i Antwerpen.

Kaptajnen var lidt speciel, noget friskfyragtig, men vi kom godt ud af det sammen, jeg kunne lide ham, og det var tilsyneladende gengældt, men han var en type, der undertiden tog chancer, og ikke altid slap lige godt fra det.

Jeg sejlede sammen med ham tre rejser på Bogota og lærte ham at kende temmelig godt. Han manglede lidt fantasi, det der gør, at man kan forudse, at ens handlinger kan få utilsigtede følger. Jeg husker nogle episoder.

Snesejler 5

Den nordlige del af Sumatra, hvor skibene passerer, inden de går ind i Malaccastrædet, består af nogle øer med smalle stræder imellem. Man kunne muligvis spare 5 til 10 sømil ved at sejle gennem strædet i stedet for norden om. Men det er risikabelt, idet, strædet er smalt og med grunde og skær, og der er ingen bøjer eller anden form for afmærkning.

Det holdt dog ikke vores kaptajn tilbage, vi kom vestfra og sejlede igennem strædet på min vagt mellem midnat og kl. 04, og navigerede udelukkende ved hjælp af vores radarer. Det var totalt mørkt, intet andet lys end fra en enlig fiskerlandsby.

Ved en anden lejlighed, havde vi losset i Penang – en ø ud for Malaysia – og skulle videre sydpå gennem Malaccastrædet. Kaptajnen og lodsens diskuterede om hvilken rute vi skulle tage. Vi stak temmelig dybt, og da det lige havde været højvande, var vandet faldende. Lodsens tilrådede derfor, at gå nord ud og vest om øen, hvor der var rigeligt med vand, men vores kaptajn insisterede på at tage den kortere sydlige rute, hvor vi kunne spare 10 til 15 sømil.

Det endte med, at lodsens indvilligede, og vi satte kursen sydover gennem strædet. Da vi var i det smalleste, løb vi op på en mudderbanke, og det var en noget speciel oplevelse, idet, farten gik af skibet, det mistede stabiliteten og faldt over til den ene side, men vi havde gudskelov tilstrækkelig fart til at komme igennem mudderet og ud i dybere vand.

Det skete endnu en gang, men også det klarede vi, og kom endelig helt ud. Jeg var ikke selv på broen, og husker ikke hvad der blev fortalt, men jeg kunne forestille mig, at lodsens har været meget nervøs, hvorimod vores kaptajn var helt rolig.

Ved slutningen af en af rejserne, hvor vi anduvede Den Engelske Kanal, løb vi ind i tåge og usigtbart vejr. Problemet var, at begge vores radarer var ude af drift, og selv om vi havde forsøgt, havde vi ikke kunne reparere dem. Vores første anløbshavn var Rotterdam, og først der kunne få dem repareret.

Snesejler 5

På trods af det, sejlede vi med fuld fart op gennem Kanalen, med den tætte trafik, og de mange grunde og afmærkninger. Det var noget hasarderet, men vi kom igennem uden uheld.

Om eftermiddagen på min vagt passerede vi en lille dansk coaster, og kaldte dem op på radioen, og bad om en positions-bestemmelse. De må have tænkt deres, da det store ØK-skib kom susende forbi, og bad dem, den lille uanseelige coaster, fortælle hvor vi befandt os.

I Japan, i den første havn vi anløb – det var den rejse Karin var med – blev Kaptajnen taget op til afhøring om en tidligere sag, hvor han i tåge i bugten ved Kobe, havde sejlet et fiskefartøj ned, og fire eller fem fiskere var omkommet.

Det havde de Japanske myndigheder ikke glemt, og Bogota blev undersøgt omhyggeligt, for at de - om muligt - kunne finde noget at anklage og chikanere Kaptajn og besætning med. Vi var dog forberedt, og ingen havde for mange cigaretter eller andet toldpligtigt.

Man kan så undre sig over, at han fik lov til at sejle videre, men han var en charmerende fyr, og flere af cheferne i ØK's skibsinspektioner var af hans årgang og hans venner. Men som sagt, jeg kunne godt lide ham, og det var gensidigt.

Efter min tredje rejse 27. dec. 1970 til 30 marts 1971 havde jeg ferie indtil 24. april. Jeg havde ansøgt og fået tilladelse til hustrurejse en hel rundtur med vores tre børn. Det var usædvanligt med tre børn og Kompagniets regler gav da også kun mulighed for at tage 2 børn med gratis. For det tredje barn, Martin, skulle vi betale – så vidt jeg husker - fjorten kr. om dagen, hvilket, i løbet af de knap fire måneder rejsen tog, ville løbe op i godt 1600 kr., et stort beløb for os dengang.

Personaleinspektionen i Frihavnen ville ikke gå med til, at vi fik Martin med gratis. Det var jeg utilfreds med, og skrev et brev til ØK's Direktion, hvor jeg argumenterede med, at sådan en lille størrelse ikke ville koste ØK noget, idet, vi havde modermælkserstatning og babymad m.m. med til ham hjemmefra.

Snesejler 5

Direktionen accepterede at vi kunne tage ham med uden at skulle betale ekstra, Det var en sejr, men samtidig fik jeg en fjende i "Styrmand Nielsen", den daglige leder af personaleafdelingen.

I slutningen af april kom Karin og børnene ombord i København. Herfra sejlede vi til Gøteborg, hvor vi lastede det sædvanlige stykgods, men også en del store 5 - 7 ts. granitblokke til Japan.

Vi skulle sejle direkte fra Gøteborg til Japan over Atlanterhavet og Stillehavet.

Vi havde fint vejr over Nordsøen gennem Den Engelske Kanal og ud i Atlanterhavet. Jeg havde fået Skipperens tilladelse til at opføre et svømmebassin, og letmatrosen og jeg begyndte på det. Han var den eneste, der var interesseret - senere blev det et tilløbsstykke.

Jeg havde arrangeret, at vi havde rigeligt med materialer, såsom 4 x 8 fod krydsfinerplader, og 4 x 4 " tømmer, virer og vantskruer, taget op fra lasterne inden afgang fra Gøteborg, så nu var det bare at sætte det op.

Det blev opført på styrbord. side af tre-lugen mellem lugekarmen og skanseklædningen i borde. Jeg er sikker på, at det er det største bassin, der nogensinde er opført i et ØK skib - måske i den danske handelsflåde. Det skulle dog vise sig, at jeg havde overset nogle fundamentale fysiske love i min planlægning og konstruktion.

Vi nåede, at få sat det meste op, men allerede et par dage ude i Atlanten løb vi ind i en kraftig storm. Den kom noget bag på os, idet, vi ikke havde fået de sædvanlige vejrudsigter fra telegrafisten, hvilket havde en helt bestemt årsag.

Skibet var blevet udstyret med en moderne faksimilemodtager, en trådløs faksmaskine, der kunne modtage og printe vejrkort ud. Den blev monteret på radiostationen, hvilket - fandt vi dog ud af - ikke var det optimale sted, men set ud fra den tids perspektiv, var det logisk nok, at den blev anbragt der.

Snesejler 5

Radiostationen var skibets kommunikationscenter, hvor man endnu kommunikerede vha. et mere end 100 års gammel telegraf-system. Det var derfor skipperen og telegrafisten, der betjente den og bedømte vejrkortene, og vi troede alle, at vi ville få godt vejr på turen.

Det viste sig, at de havde taget fejl, og havde printet et kort ud, der var beregnet til lufttrafikken, og deroppe var vejret fint.



Bogota storm i Atlanten.

Lidt nord for Azorerne løb vi derfor noget uforberedte ind i en vestlig storm. Skibet slingrede voldsomt i søen, og det var farligt og vanskeligt at komme over dækket fra midtskibs til agter. I flere dage fik vi ikke varmt mad.

Skibet var temmelig stift (kort rulningsperiode) pga. den tunge ladning af granit i underrummene. Vi havde nogle store motorbåde stuvet på 5. lugen, og en af dem sprængte surringerne og gled ud i borde på hoveddækket.

Også det halvt opførte svømmebassin blev lagt ned af en sø, men materialerne blev gudskelov ikke skyllet overbord.

Snesejler 5

Efter et par dage blev vejret fint igen, og letmatrosen og jeg kunne genoptage arbejdet med bassinet. Vi fik det sat op igen og fik den store presenning anbragt, og nu skulle det så fyldes med frisk havvand.

Da det var knap halvt fyldt, kunne jeg konstatere, at konstruktionen ikke var stærk nok, det skulle sprosses bedre af på de to frie sider, der gik fra lugekarmen til skanseklædningen. Vandets pres gjorde, at bassinet blev trykket ud.

Det gik op for mig, at den ideelle facon på et fritstående bassin er cirkelformet. Men firkantet skulle det være, fordi det gav det største og mest anvendelige her.



Kæmpe swimmingpool bygges, Bogota.

Vi gik derfor i gang med at sætte ekstra forstærkninger op af kraftigt tømmer, og spændte ekstra virer rundt, og så endelig kunne vi fylde det igen, og gudskelov holdt det, og handelsflådens største bassin var klar til brug.

Snesejler 5

Vi lavede også en vippe, der gik fra lugen ud over vandet, og i borde ud mod havet blev der spændt et sikkerhedsnet op, så børnene og de badende ikke blev skyllet udenbords, hvis skibet tog en overhaling.



Morten springer i poolen.

Der var konstant tilførsel af friskt havvand vha. skibets pumper, så på trods af mindre utætheder i presenningen var bassinet fyldt.

Panamakanalen ligger pga. de opdæmmede søer noget højere end havets overflade, og det er derfor nødvendigt, at skibene løftes op til søernes niveau.

På Atlanterhavssiden er der 3 sluser i forlængelse af hinanden, på Stillehavssiden 2. Det er et imponerende syn, især på Atlanterhavssiden, at se de store skibe i forskellige stadier af slusningen. Der er 2 sæt sluser ved siden af hinanden, således, at man samtidig kan sluse skibe op og ned.

Det foregår på følgende måde. Et skib sejler ind i den første sluse, holdt i position af 4 lokomotiver med wirer fastgjort ombord, og sluseporten

Snesejler 5

lukkes bag det. Vandet fra slusen oven over ledes ind i den sluse hvor skibet befinder sig, det går hurtigt, og skibet hæves indtil det er i niveau med næste sluse. Når vandniveauet mellem de to sluser er ens, åbnes porten, og skibet kan nu sejle ind i mellemste sluse. Porten bag skibet lukkes, og vandet fra den øverste sluse ledes ind i den mellemste, hvorefter skibet hæves igen indtil niveauet igen er ens.

Nu åbnes porten mellem disse og skibet kan forhales ind i tredje og øverste sluse. Porten lukkes igen, og slusen fyldes med vand fra selve Søen, og skibet hæves indtil det er i niveau med denne, og skibet kan begynde passagen af Panamakanalen.

Det hele foregår uden pumper blot ved at lukke vand fra Kanalen ind i sluserne, ret genialt, men det kræver selvfølgelig, at der er rigeligt med vand at tage af, - daglige regnbyger - Man har dog vandreservoirer, og kan klare en kortere tørkeperiode.

Efter Balbao havde vi næsten 20 dage inden vi kunne anløbe Yokohama.

I Yokohama, havde vi nogle gode ture i land, bl.a. var vi en tidlig morgen på fiskemarkedet, som skulle være Verdens største. Imponerende var det. Vi så store tunfisk, der blev savet ud med motorsave, men også hajer, skaldyr og meget andet. Japanerne er et fiskespisende folk.

Derefter besøgte vi grønsagsmarkedet, også meget stort og med alverdens frugter og grønsager. Det var i Yokohama, vi kom ud for, at en sirenealarm gik i gang, medens vi spadserede et sted i byen. Alle mennesker forsvandt fra gaderne, og røde lamper blinkede.

Vi var klar over, at det var noget særligt, men ikke hvad det var, indtil en politimand gjorde os forståelig, at vi ikke måtte være på gaden pga. luftforurening.

Vi fik fat på en taxa, og kom ombord på skibet. Det var i 1970'erne, at det rigtigt gik op for Japanerne og resten af verden, at man måtte gøre noget for at begrænse forureningen, men det var endnu i sin vorden, og

Snesejler 5

havnearbejderne smed deres plastikaffald og engangs-emballage alle vegne. Skibet og havnen flød med det.

Japanerne er et specielt folkefærd, med skikke man ikke ser andre steder, og dengang gik mange af arbejderne stadig i deres traditionelle beklædning, en slags ridebukser og fodtøj hvor storetåen var adskilt fra de øvrige tæer. Også deres værktøj var anderledes end andre steder. Men de var meget effektive og pålidelige og arbejdede hårdt.

Vi styrmænd havde sjældent problemer med arbejdet med lasten, alt blev gjort grundigt og planlagt. Det er også et meget ærligt folk. I Japan havde vi ikke samme problemer med tyveri fra lasterne, som i andre havne.

Ved en senere lejlighed, hvor jeg boede et par måneder i Japan, var en af de ting, der blev meget omtalt i nyhederne – de unge lømler, der lørdag nat kørte rundt på deres larmende motorcykler, så ordentlige folk ikke kunne sove – jo, de havde også deres problemer med ungdommen.

Af andre ting jeg lagde mærke til var, at man ikke låste cyklerne, og man fik indtryk af, at hærværk og tyverier ikke var et problem.

Den sidste havn i Japan var Kobe, vores ynglingshavn. Det var der, at vi på vores Kambodia-rejse havde haft nogle spændende udflugter.

Denne gang var den smukke Japanske have, som vi havde været meget betaget af, desværre lukket, men en udflugt med kabelbane op i bjergene til Mt. Maya fik vi.

Med på udflugten var Karin, jeg og børnene samt 2. styrmanden. Det var samme tur som Karin og jeg havde for tre år siden, da vi var med Kambodia. Vi spadserede omkring i det smukke område, vejret var dejligt, og der højt oppe over byen var der stille og fredeligt. Der var ikke mange mennesker.

På et tidspunkt kom vi til et mindre hus, hvor der stod nogle små trævogne på skinner. Vi regnede med, at det var en lidt primitiv udflugtsvogn som vi ville prøve en tur i.

Snesejler 5

Det ældre ægtepar, som bestyrede det, sagde en del på japansk og pegede på børnene og rystede på hovedet, men vi insisterede og ville selvfølgelig have børnene med. Vi burde måske have tænkt os lidt om, men alt så fredeligt og nærmest idyllisk ud.

Vi betalte og satte os ind i en vogn, som nu, vha. et viretræk, blev hevet op af en lang skråning, hvor der på toppen åbenbarede et storslået syn over bjergene og byen nedenunder.

Her blev vognen imidlertid frigjort fra viren, og pludselig suste vi med høj hastighed slingrende ned af et smalt spor, der løb langs en afgrund.

Vi klamrede os til hinanden og holdt godt fast i børnene, og var nærmest lidt chokerede. Turen tog nu ikke lang tid, måske tre til fire minutter, så var vi tilbage foran det lille hus, og kunne noget rystede stige ud. Men når man tænker tilbage, var det en spændende oplevelse.

Næste havn var Shanghai, og der havde vi også været med Kambodia i 1968. Jeg havde dog været der adskillige gange gennem 60'erne, og man kunne se at der var sket en udvikling til det bedre.

Kulturrevolutionen var overstået, og stemningen mere afslappet og mindre kommunistisk, f.eks. var beklædningen ikke helt så ens som tidligere, man kunne se khakitøj imellem alt det blå og grønne, der var også flere lastbiler og busser på vejene.

Men stadig var det et kommunistisk diktatur, med højtalere og oplæsning af Mao's Lille Røde, og vores byture var stadig begrænset til varehuset "Friendship Store", og den tidligere "Engelske Klub", hvor alt stadig var meget billigt. Også restriktionerne med radioer og radarer var stadig gældende, og ved ankomst og afgang gennemgik soldater hele skibet.

Der blev arrangeret en udflugt for skibets besætning ud til et landbrugskollektiv. Det var et mønsterkollektiv, man viste frem for besøgende, og det skulle fremstå som et vidnesbyrd om kommunismens fortræffeligheder.

Snesejler 5

Udflugten var en stor succes. Beboerne var rigtig søde og hjælpsomme, og børnene optrådte med sang og dans. Det var ganske givet ikke første gang de havde besøg.

Den 29. ankom vi til Hamburg, hvor Karin og børnene rejste hjem. Jeg fortsatte, og var med skibet i dok i Helsingør. Der mønstrede jeg af den 16. august, og havde nu ferie indtil jeg mønstrede på Atrevita den 29. sept.1971.



Atrevita.

ØK postkort

Jeg mønstrede som 1. styrmand i Genova den 29. sept. og afmønstrede i Norkøping den 18. okt. 1971. Det var kun en afløsningsrejse – desværre – jeg ville gerne have haft skibet fast.

Det var ØK's nyeste og mest moderne og avancerede skib på det tidspunkt. Det var også det største af A-bådene, og skulle blive det sidste, med en dødvægtskapacitet på mere end 14.000 tons, og med maskinkraft til en service-fart på 22 knob.

Det var udstyret med en Kamewa skrue, hvor man fra broen kunne justere stigningen på skruebladene, og derved, uden at ændre på hovedmotorens omdrejninger, tilpasse farten meget nøjagtigt.

Lastarrangementet var moderne, med seks lastrum, dobbeltluger og tre mellemdæk i 3, 4 og 5-lasten. Lossegrejet bestod af en kombination af bomme og kraner, med to 60 tons sværvægtsbomme ved 3 og 4 lugen. Lastrummene var desuden udstyret med et antal specialbehandlede højtanke, til transport af flydende ladninger. Den var udstyret med store kølerum, og kunne også transportere op til 350 containere.

Et på alle måder avanceret skib, bygget til at transportere varierende og værdifulde ladninger mellem verdensdelene. Lugedækslerne var også det

Snesejler 5

nyeste og mest moderne efter "McGregor" typen, stålluger i indbyrdes sammenkæde sektioner, som vha. viretræk kunne åbnes og lukkes. Der skulle ikke mere bruges lugepresenninger, idet sektionerne havde pakninger og dermed var vandtætte.

Det var virkeligt et stort arbejdsbesparende fremskridt. Atrevida var ØK's sidste moderne linie-skib fra tiden, inden container-skibene tog over, de store containerskibe, Selandia og Jutlandia blev bygget i 1972-73.

Man byggede ganske vist de såkaldte "Liner Replacement" skibe i slutningen af 70'erne, men de var forældede allerede inden søsætning, deciderede fejlkonstruktioner med for lidt maskinkraft, ingen bovpropel, kraner uden tilstrækkelig løfteevne og rækkevidde, et langsommeligt og besværligt lugesystem, ingen cellestyr i rummene m.m.

Det eneste der var nogenlunde var aptering og beboelse. Der er skrevet en del om disse skibe, og mange (også jeg) er af den opfattelse, at de var stærkt medvirkende til ØK's skibsfarts ophør.

Mht. kommunikation var Atrevida også det mest moderne i ØK-flåden. Den havde et "Inmarsat" telefon-satellitsystem som det første handelsskib i Danmark.

Dengang var det noget helt fantastisk, og for de fleste mennesker svært at fatte, at man via en kommunikationssatellit, der var fast svævende 20-30.000 km over Atlanterhavet kunne kommunikere med almindelige telefoner i land.

Jeg mener, at satellitten over Atlanterhavet var en af de første, der var opsendt. Vi havde vores - røde telefon som vi kaldte den - placeret på broen, og oven på styrehuset en dome hvori et gyrostabiliseret pejleinstrument var rettet ind mod satellitten.

Ringede man via "den røde" gik signalet til satellitten, og derfra til en landbaseret "tracking station" i Nordamerika og igen via det transatlantiske telefonkabel til Europa til det nummer, man ringede til.

Snesejler 5

Man kan forestille sig, at der var en vis forsinkelse i samtalen, og det var meget dyrt – mere en 100 kr. i minuttet, dengang et meget stort beløb. Den blev derfor ikke brugt til almindelige samtaler, men kun i helt specielle situationer til Kompagniet.

Jeg har selv engang, da det var blevet mere almindeligt og betydeligt billigere, ringet privat. Det kostede mig ca. 3000 kr.



Claus Philip Petersen.

Go' Vind !



Willy Brorson

"De 3 prikker"



Min onkel som havde været sømand, havde 3 prikker tatoveret i huden mellem tommelfinger og pegefinger, så langt inde at det var usynligt når de 2 fingre blev holdt tæt sammen.

Intet tegn i hele tatoveringens historie har vist været genstand for så mange fortolkninger som netop dette.

I følge fransk kriminalistiske forfattere, betyder det: "mort aux vaches" (død over panserne) mens andre mener, at det er et minde om Nelsons 3 sejre ved Abukir, Trafalgar og København, eller at det skulle være en forenkling af et gammelt kristen symbol, nemlig 3 fisk i en trekant. Det kaldes også "bumsemærket" og "kvindehadermærket"

I nyere tid er det blevet fortalt, at man brugte det på det gamle Christianshavn for at kunne skelne mellem betalende og ikke betalende skolebørn.

I Sverige kaldes det "Luffarprickor" (vagabondprikker)

Det mest kendte er som "sømandsmærket", her har det fra gammel tid været symbol på:

"Tro, Håb og Kærlighed"