



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.

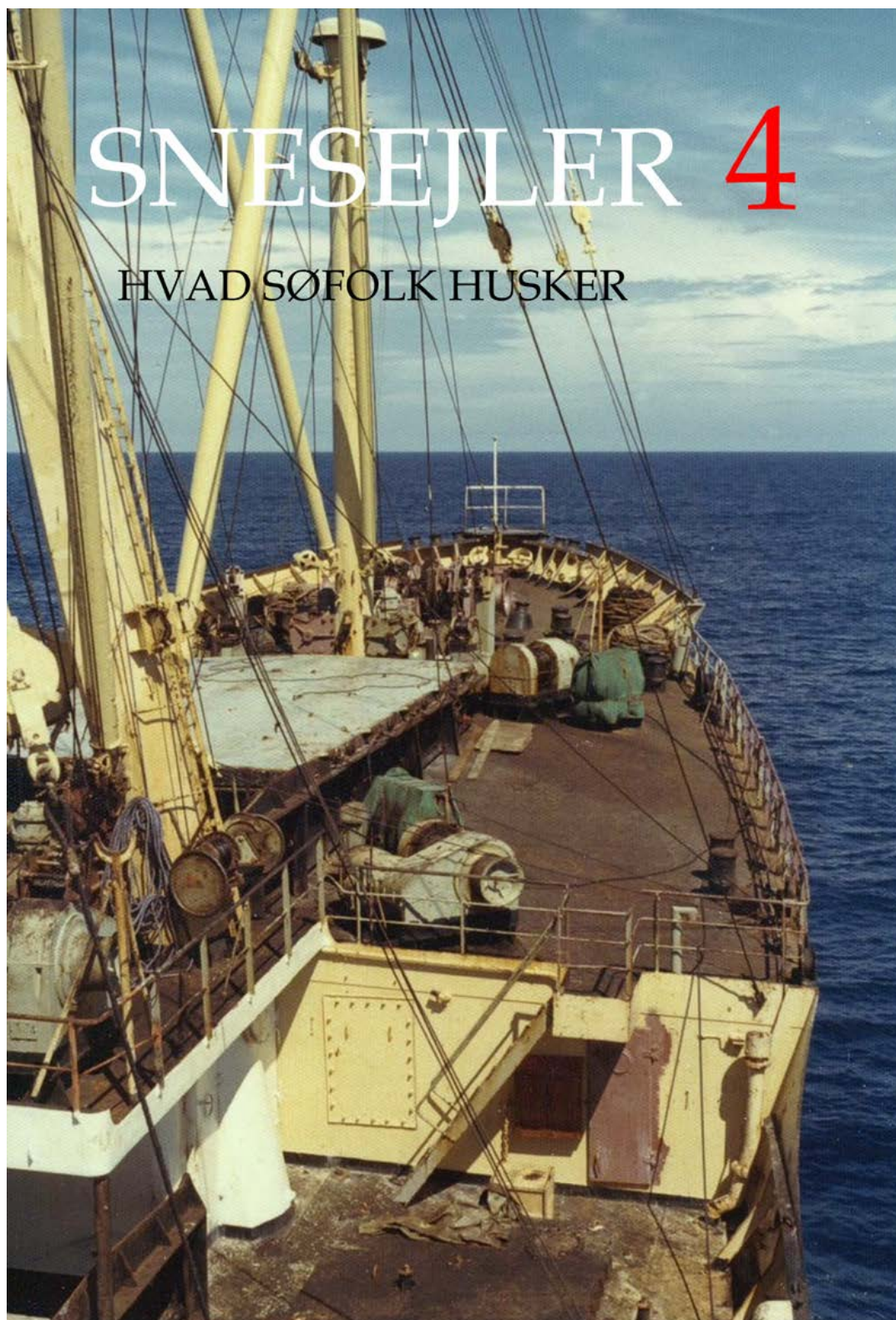
Links

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

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

SNESEJLER 4

HVAD SØFOLK HUSKER



SNESEJLER 4

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.

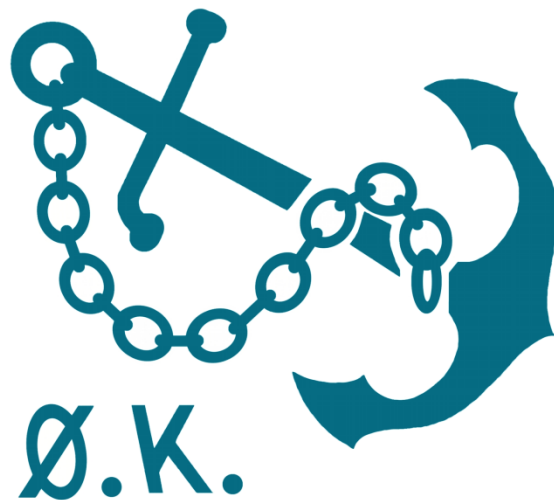
Endnu en gang TAK !
Willy Brorson.

Stor TAK til Museet for Søfarts billedarkiv i Helsingør

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sømandshistorier skrevet af søfolk til søfolk

Sprog: Sømandens egen jargon



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 4

Min første rejse med ØK. M/S Siena. Maskinassistent Hans Möller, Færing, og vor stewardesse Ami Andersen. Vores maskinchef var Lehmann og med Jens ?? som 1st mester. Da vi lå ved kaj i Bangkok skulle han afprøve sikkerheden på køleanlægget (ammoniak anlæg). Pu ha, sikkerhedsventilerne var placeret i sidegangen og det kan nok være der var nogle som fik travlt. Det blev han ikke populær på.





Søgang i Biscayen, ødelagte containere på fordækket hvor indholdet bestod af flyttegods til en dansk familie i Hongkong. Desværre måtte de ud at købe nye møbler.





Malergæng i Hongkong maler AZUMA. Sikkerhed ved arbejde over 3,5 m ?

Snesejler 4



Fra venstre: Messedreng (navn ?) – ungtok Martin Madsen fra Ølgod – motormand Rene (han havde lejlighed i Torremelinos i Sydspanien)



Så vidt jeg husker er billedet fra Kobe 1972: Fra venstre: Bådsmand Rene, motormand frisk matros fra København alle tiders matros som talte meget godt om M/S Boribana. Japaner matros John som altid tog hyre ud fra Yokohama sidste men ikke mindst en god messedreng.



Her er et billede med skibets stolthed: Greven af Fejø. Han var donkeymand og havde været om bord fra jomfrurejsen. Der var en klar aftale mellem ham og ØK om hustrusejlads på Østen. Der var faste veninder i de fleste havne samt hende på Japan som sejlede med fra første til sidste havn. Hvis nogen er i tvivl er det greven til venstre – derefter Rene motormand – maskinassistent Kurt fra Avedøre vi kaldte ham Kurt velfærd for han fik startet skibsklubben op igen.



Julehygge på broen. Kaptajn Marott stod for uddeling af julegaverne. Efter min bedste hukommelse er det, set fra højre: ½ Bornholmer - Elektriker -

Snesejler 4

Stewardesse - Maskinchef (færing) Ole (1st mester fra Ringkøbing) - Inge (2nd mester, færing) - Hovmester (midt i billedet med briller.) - Martin i baggrunden (ungkok) - Kaptajn Marott (med hænderne på ryggen).



Julen 72. Kaptajn Marott - Herren i hvidt til højre er 2 styrmand (færing) som klippede sig selv. Sådan kan det jo gå når det sker via spejl.





Dejlige AZUMA ved den korte pier. En af dagene hvor motormand Kurt skulle ombord for at hente flere penge smed han et cigaretskod ned på en af pælene hvor trosserne var fastgjort. UPS denne hændelse havde nær gjort ham mere berømt end han ønskede.



Så kommer vi til det herlige sted på Filippinerne hvor Rainbow Garden med tilhørende "Supermarked" er. Det er enhver sejler forundt at besøge denne lille havn.

Rainbow Garden er blandt søfolk et verdensberømt værtshus, hvor humør spiritus og søde damer, tilsammen går op i en højere enhed.

Stedet er ligesom alle de andre værtshuse derude i Østen, et sted med atmosfære hvor spiritusdampe sammen med røgtåger kunne fornemmes længe før man trådte ind i lokalet.

Hvis nutidens myndigheder var kommet forbi dette eventyrlige sted, ville de utvivlsomt lukke bixsen omgående, med besked om at det ville være sundhedsfarligt, ja måske endda livsfarligt at opholde sig derinde.



Assistent tager "familiebillede"

Preben Therkildsen

-0-

Asmara 76

Min kone og jeg havde fået vores første søn i 1974 og der optrådte komplikationer under fødslen så han fik en hjerneskade. Vi håbede selvfølgelig på det bedste, for der var ikke nogen tegn på noget unormalt. Vi lå i Yokohama og lastede som sidste havn før Rotterdam. Jeg ringede hjem (det var ikke bare noget man gjorde som i dag) for at høre hvordan det gik. Hun var helt ude af den fordi sønnen var blevet indlagt med kramper, som man vidste, ville medføre, at han endte som grøntsag.

Der stod jeg i Yokohama og kunne ikke andet end drikke mig skidefuld, hvad jeg også gjorde. Jeg skulle på 8 -12 vagten om aftenen, og var ikke i stand til det. Jeg fortalte til Boye, hvordan det forholdt sig. Det grundede han lidt over og sagde så stille og roligt, at jeg skulle gå til køjs og han ville overtage vagten.

Næste formiddag da vi var kommet til søs og jeg var blevet ædru, blev der ikke snakket mere om det. Det blev en helvedes lang tur over Stillehavet, og da vi kom til Rotterdam, stod min afløser på kajen. Jeg blev kaldt ind på inspektionen hos Kaptajn Krüger, og var helt overbevist om at jeg skulle ha` en fyreseddel. I stedet havde Boye sendt en forfremmelse.

I de måneder sønnen var indlagt i Odense boede vi i Troense og havde ikke bil. Mens jeg var på vej hjem, pendlede konen frem og tilbage hver dag på tommel i bus eller med tog. Det var ret opslidende.

En ældre sygeplejerske hun lærte at kende, tilbød hende at hun kunne bo hos hende i Odense. Den sygeplejerske havde en ven, som var pensioneret kaptajn i ØK. Det viste sig at være Bissegunnar.



Hans Klint og hustru.

Da jeg så var kommet hjem, kørte vi turen Troense - Odense - Troense hver dag på den gamle Nimbus.

Det gjorde vi hele november måned. Da sønnen omsider blev udskrevet inviterede vi sygeplejersken og Bissegunnar til middag. Om eftermiddagen

kørte vi alle fire over og besøgte Boye og hans kone i Lohals. Det blev meget vellykket. Ham glemmer jeg aldrig.



Reparation af spil



Losning i Hongkong

I 1963 var jeg dæksdreng i "Sinaloa" på en rejse til Australien. Der var, som du ved en en masse messer. I maskingangen i bagbords side lige over for kabyssen lå fyrbødermessen. Derinde sad fire gamle mænd, og her blev der drukket en bunke bajere.

Om aftenen når jeg havde fri, holdt jeg meget af at sidde derinde og lytte til deres historier. På det tidspunkt måtte jeg ikke købe våde varer, så jeg lyttede bare. Senere på aftenen, når der var kommet tilstrækkeligt indenbords, begyndte donkeymanden gerne at synge en sang. Han kunne kun een linje.

Den lød "Det var kolboxe så stora som hus" Den var svensk, og erfarede jeg senere, handlede om livet for fyrbøderne i de gamle kulbrændere.

Donkeymanden vidste ikke, hvem der havde skrevet den.

Mange år senere var jeg om bord i Svitzers "Sigyn" på Grønland. Vi havde fået til opgave at hjælpe et forsyningsskib gennem isen til blyminen i Marmorilik. Jobbet varede fire uger med en arbejdsdag på 18 timer. Isen var vel 80 - 90 cm tyk. Da det var en kæmpeopgave vi havde løst, besluttede minens ledelse at holde en fest for isbryderens besætning i flyhangaren.

Ud på de små timer, stod jeg i baren og snakkede med en mineingenør. Der manglede jo ikke drikkevarer, så på et tidspunkt hørte jeg, han begyndte og synge "Det var kolboxe så stora som hus". Jeg spidsede ører, og spurgte, hvad fanden det var for en sang.

Den havde ligget i mit baghoved i mange år. Han fortalte det var "Elderavalsen" af Evert Taube.

Næste dag fik jeg noder og tekst af ham. I den sang beretter Evert Taube så autentisk om livet for fyrbøderne i de gamle skibe. Så malende at selv "rigtige" fyrbødere i "Sinaloa", tog den til sig.

Hans Klint.

Min første tur var med M/S Siena - hvor jeg påmønstrede i Københavns Frihavn den 26. Maj 1962 som restaurationsdreng, eller styrmandskammerdreng og jeg skulle gøre rent i styrmændenes kammer, samt hjælpe til i officerernes pantry. Jeg kan huske, at første gang jeg skulle rede andenstyrmandens køje var det ikke gjort godt nok, så jeg måtte hente stewardessen så hun kunne lære mig det, så skælde hun styrmanden ud fordi hun syntes at køjen var redt godt nok og siden var jeg fine venner med styrmanden.

Turen gik til Australien og New Zealand via Finland derefter til Gøteborg og videre ned igennem Europa.

Bremen, Rotterdam, Antwerpen, Lissabon, Marseille og Genova, herefter igennem Messinastrædet hvorfra vi sende flaskepost.



Handelsmand om bord i Suez.



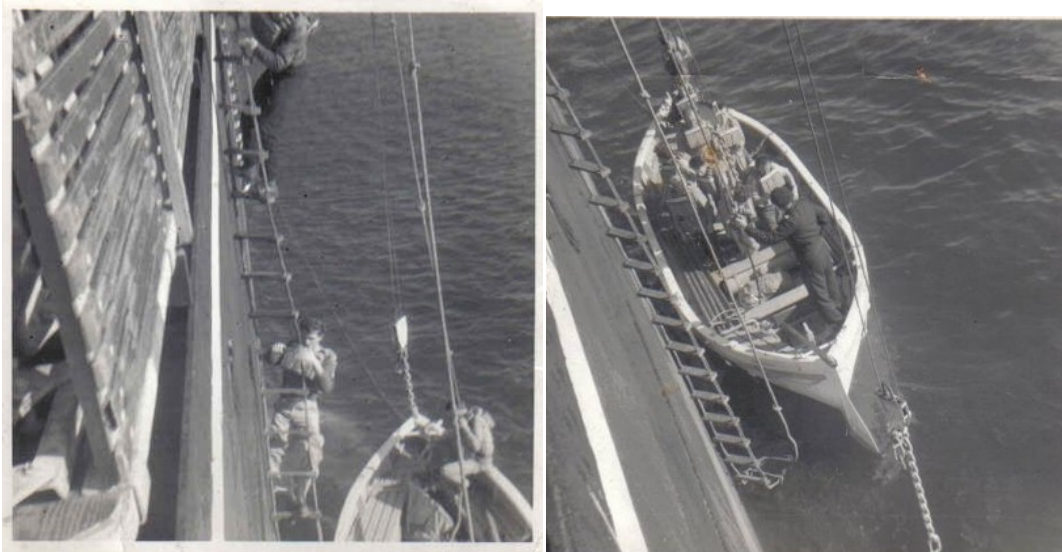
Fritz og Henry (undertegnede)

Vi lagde bare brevet i en flaske sammen med nogle mønter og lukkede den godt til, kastede flasken i vandet og håbede på at den senere ville blive samlet op af små lokale både og at der var mønter nok til et frimærke så brevet kunne blive sendt.

Videre til Port Said, og gennem Suezkanalen og Rødehavet ned til Aden.

Om bord på M/S Siena fik jeg en god kammerat nemlig Fritz som jeg delte kammer med og vi havde mange gode dage sammen på hele turen. På det andet drengekammer boede Mogens og en jeg ikke kan huske navnet på, men vi havde det skægt og hjalp hinanden meget.

Jeg kan ikke huske om det var på den tur at den dreng rejste hjem fra Gøteborg for han var blevet så ked af det på turen til Finland, at han ville springe overbord når vi sejlede forbi København, men vi fik ham dog overtalt til at vente til vi kom til Gøteborg og gå i land der for at tage toget hjem, --- det gjorde han så.



Bådmanøvre havde vi én gang hver måned, så vi hurtig kunne få bådene i vandet hvis vi fik brug for det, hvilket vi naturligvis ikke håbede.

Så kom den lange sejltur over det Indiske Ocean til Australien.

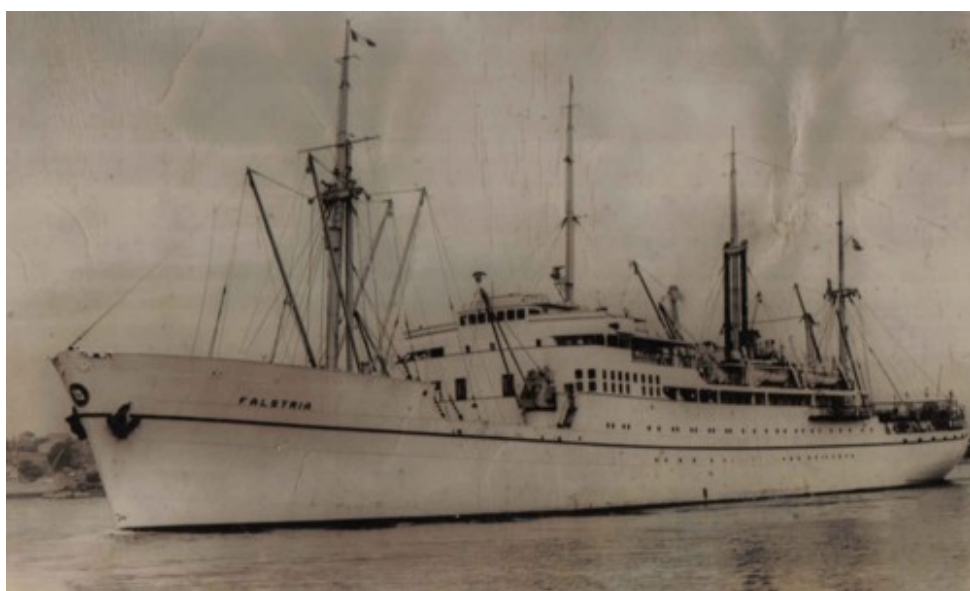
I det Indiske Ocean passerede vi Ækvator hvor alle der ikke havde passeret linjen før skulle døbes, men det har jeg ikke nogle billeder af desværre, men dem er der jo også så mange af på de andre sider, hvor man kan se hvordan det foregik.

Herefter ankom vi så endelig til Australien.

Devonport, Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney, Brisbane, og så over til New Zealand til Nordøen til byen Auckland og Wellington og herefter ned til syd øen til byen Dunedin og så på hjemadgående det var efter hvad jeg husker de sammen byer vi kom til, men hvor var der dejligt derover, Vi var på bjergtur i Auckland og oppe fra de høje bjergtoppe var der en fantastisk udsigt over de omkringliggende små øer.

Herefter fulgte der en tur med M/S Falstria hvor turen gik til østen, den blev påmønstret i Frihavnen den 7. marts 1963 under skibsfører H.

Philipsen, også denne gang som restaurationsdreng.



Falstria 63.

Det var en oplevelse uden lige, nu har jeg ikke kunnet finde nogen billeder fra den tur, men dem har www.snesejler.dk jo så mange af.

Det var en dejlig tur, og ligeså var byerne dernede, Singapore, Penang. Jeg husker både sumpen, Mosquito Bar, Venus Room, Mariner Club og det hele som vi kom meget på.

Vi havde en stewardesse, der hed Sofie, hun var en herlig dame, som havde sejlet på østen i mange år, så hun kendte det hele dernede.

Hun tilbød mig en tur derind, hvilket var en stor oplevelse. Hun kendte så mange i byen og vi var på nogle kontorer og tale med de lokale folk, og vi

så en masse ting. Jo vi var kommet på sightseeing, det var noget af en oplevelse at være med hende i byen.

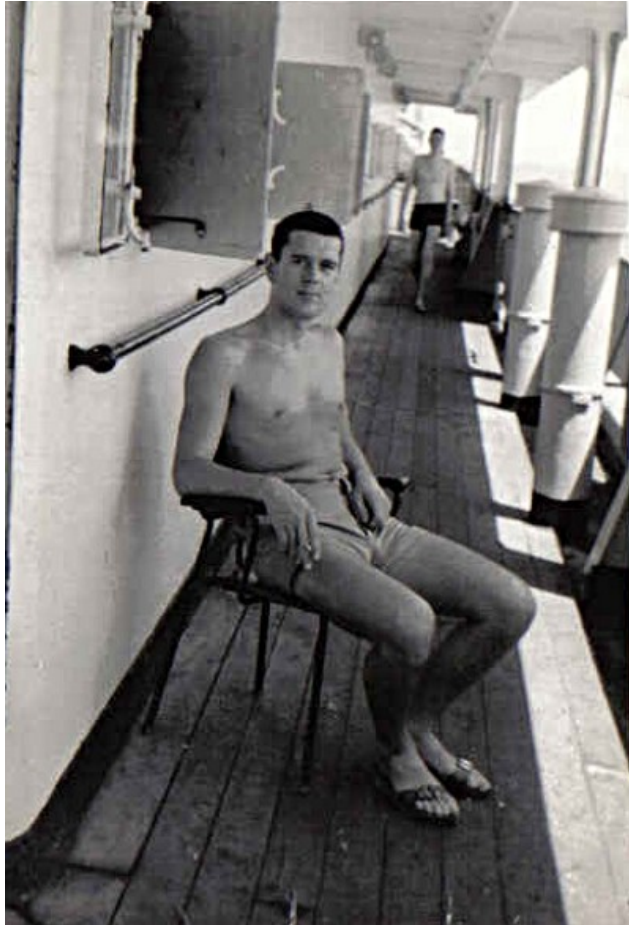
Vi lå lang tid i Bangkok, fordi der var så meget der skulle laves, vi fik også rensat latextanke, det gjorde vi på den måde at der blev sendt et hold piger ned i hver tank, og der skulle de skrabe tankene rene med nogle skraber og det tog jo nogen tid inden de var færdige med det. Jeg husker også en dag hvor vi stod på kajen og talte, at der kom et par af vore tjenere hjem fra en tur i byen, i en af disse trehjulede taxier.

De hoppede ud af taxien og betalte, og taxien kørte igen, den ene tjener kom pludselig i tanker om at hans fotoapparat stadig lå i taxien, hurtigt måtte vi praje en anden taxi for at køre efter den første, men de nåede ham aldrig, så det apparat var borte med alle de gode billeder som han havde taget på hele turen, det var ikke så godt men sådan kan det gå.

Herefter følger min tur med M/S Songkhla som startede den 22. april 1964 fra København til Australien.



Songkhla 64.



Lorentzen i sidegangen.

På denne tur havde jeg den oplevelse at komme med på Kænguru jagt, og mener det var fra Brisbane vi kørte.

Vi var langt ind i landet og kørte i en Land Rover. Vi kom igennem mange små landsbyer, hvor vi holdt pause og fik en forfriskning på den lokale bar. Vi var så vidt jeg husker 6 mand og langt om længe kom vi ud til en Farm hvor vores jagtherrer talte med Farmeren, og derefter gik det ud over sletten.

Vi sad tre mand bag i Land Roveren og en mand kørte og så var vi en mand på hver forskærm.

Hvor mange kænguruer vi fik husker jeg ikke, men af dem vi fik, tog vi en stump af halen med hjem som vi kogte suppe på. Det var en stor oplevelse.



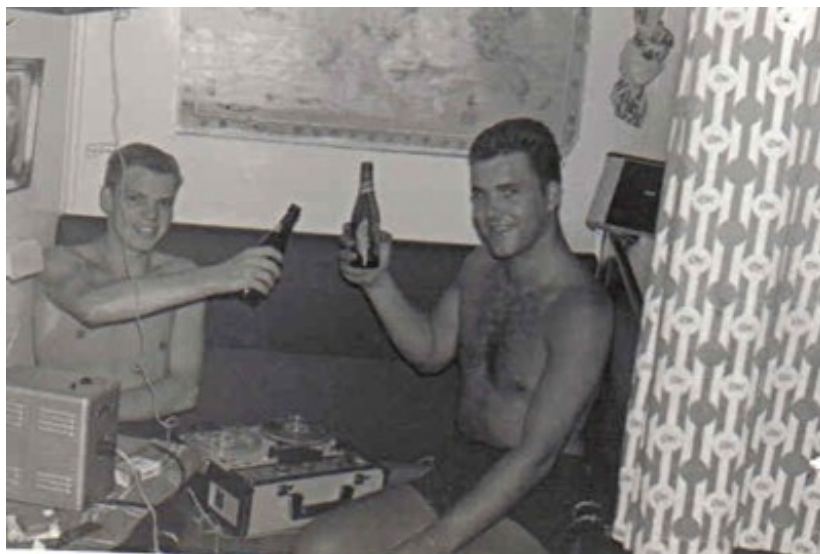
Sibonga 65.

Jeg var nu blevet dæksdreng og da vi sejlede fra København på vej til Århus kom en af matroserne og spurgte om jeg var kommet i fagforeningen?

Det var jeg selvfølgelig ikke, så da vi kom til Århus tog han mig med, som noget af det første ind til Sømændenes Forbund hvor jeg blev meldt ind. Herefter gik turen så ned igennem Europa og over til Panamakanalen videre til Long Beach, herefter til San Francisco, Seattle og Vancouver og samme vej tilbage. På tilbagevejen var vi også på Sct. Thomas.

På denne tur boede jeg agterude samme med matroserne, hvor jeg husker en letmatros, der spillede guitar og jeg nød det når han øvede sig. Ham havde jeg lånt en grammofon af og han havde en plade jeg spillede meget, den var med Conni Francis og hed Sailors.

Jeg husker også en matros som hed Ivan, der kom fra Tåsinge, han var en frisk fyr. Men de var flinke alle sammen og vi havde dejligt sammenhold, men desværre glemmer man navnene på dem efter så mange år.



Jeg og maskinassistent får en øl.

Især husker jeg også en matros, der hed Jimmy som jeg talte meget med. Han havde sejlet under krigen så jeg fik nogle gode historier fra ham, og fik postkort fra ham efter turen.

Denne tur med M/S Sibonga blev også den sidste for ØK, idet jeg herefter fortsatte som jungmand i Kosangas Tholstrup med M/T Mary Else Tholstrup. Men det er en hel anden historie.

Henry Angelo Jensen.



Roset for restaurationspersonale.

Snesejler 4



Stewardesse. Grete Koudal Knudsen.



Falstria ved kaj.



Her står jeg i Pantryet og gør bakstørn efter officererne.

Det var ikke altid at chief og kaptajn spiste sammen, en dag da jeg skulle servere morgenmad for kaptajnen, fik han et blødkogt æg som var muggent. Det ville han absolut ikke spise og hvad kunne jeg gøre ved det, men jeg følte mig skyldig over at han fik fordærvet mad.

Jeg husker også, at vi i Nordsøen havde virkeligt dårligt vejr og jeg havde det rigtigt skidt, hr. Bech sad ved morgenbordet, så siger han til mig; "Desse" de har det vist ikke godt og det kunne jeg kun give ham ret i. Derefter sagde han; De skal ikke være ked af det, for jeg har hørt at det kun er intelligente mennesker der bliver søsyge og jeg kan sige for mit vedkommende, jeg har aldrig været søsyg. Den tyggede jeg lidt på.



Overstyrmand J. M. Ambus og Hovmester Frank Thunø og vist en agent.

Chiefen var et godt menneske som jeg havde et fint forhold til, vi spillede skak når alt andet var kedeligt.



Ingeborg Brunkhøj

Dette er min kollega, hun var sygeplejerske fra Århus.

Hun var også et sødt og venligt menneske, men jeg har ikke opnået kontakt med hende siden hun afmønstrede.

Der skete en katastrofe nede i Le havre, hun mistede en fortand og der var ikke mulighed for at komme til en tandlæge. Det pinte hende meget.

Telegrafist Hans Andersen og jeg var rigtig gode venner, når jeg kom op til ham for at sole mig ude på dækket, så synes han altid at vi skulle have "en lille en" og for Hans var det en Krabask, det var ikke lige mig, men for at glæde ham, tog jeg en sammen med ham.

Jeg husker da vi kom til Cristobal, skulle de fleste fra mandskabet op i byen og jeg ville gerne med.

Skipperen sagde til mig, du skal passe på dine penge. (det har jeg aldrig haft problemer med).

Vi kom op i byen hvor der kom en indfødt som ledte os på vej op til et skummelt værtshus, jeg skal ikke bagtale nogen af mine medsejlere, men de forsvandt en efter en med de smukke damer der var til stede, men "gnisten" sagde til mig, jeg bliver her og passer på dig. Hans var virkelig en kammerat, han manglede et par fingre, men hans job om bord blev udført til "1. class".



1. mester Molsgård hygger sig med hovmesteren, panamakanalen.

På vestkysten havde vi som regel party om bord for prominente amerikanere, så kabyssen havde nok at gøre med at diske op til de fine gæster.

Hovmesteren blev helt unormal, han kunne ikke overskue situationen. Jeg bad ham om at slappe helt af for jeg var vant til at servere for mange mennesker, fordi min søster og svoger havde en kro og der havde jeg lært at håndtere en travl situation, det fik Frank til at slappe lidt af.

Jeg havde en dag taget en taxi til et stormagasin, hvor jeg købte en fin hvid bluse og en sort nederdel med lommer, så jeg kunne være præsentabel til de amerikanske gæster.

Jeg ville gerne ha' haft et hvidt forklæde, men det kunne man ikke købe derovre.

Da gæsterne kom, fik jeg lidt af en overraskelse, jeg havde aldrig set noget lignende. Amerikanerne havde overhovedet ingen madkultur, jeg var rystet over den måde de fyldte deres tallerkener, det var nærmest vammelt.

Rejer og frugtsalat med sild i en "pærevalling" det hele blev oversået med æg.

Frank var efter nogen tid blevet temmelig beruset og han fremstammede: Hvad skulle jeg ha' gjort uden dig.

Det var så den ros og så drak han ikke mere på den tur.

Grete Koudal Knudsen.



Kok Arne Christensen.

Malacca. Sådan hed det første skib som jeg (Willy Brorson) fik hyre på. Skibet skulle mønstres i Orientbassinet København for 44. rejse eastbound 65-66.

Turen gik til Indien med Øst-Pakistan (nu Bangladesh) som yderste destination.

Kaptajnen for skibet hed L. Lassen, men jeg havde min egen "kaptajn" Hovmester Svend Johansen, og det lykkedes mig at blive gode venner med ham, men de bedste venner jeg havde om bord var: Koksmath Kim Thøgersen samt Kok Carl Arne Christensen.

I starten var der lidt indlæringsproblemer for en ung bonderøv fra Kærby sø ved Kalundborg og en af de mest oplagte var at få noget at spise.

Jeg var temmelig urutineret i sømandslivet, da jeg aldrig havde set andet end roerækker og kornmarker og jeg var vant til at få serveret maden på køkkenbordet når det var spisetid.

Nu stod jeg på et kæmpe skib i et meget lille rum som man kaldte pantryet, det var placeret på 2. sal lige over kabyssen og min mave var begyndt at fortælle mig, at den trængte til føde.

I hjørnet af dette lille rum, var der et skab som kunne hejses op og ned mellem kabys og pantry, de kaldte det en madelevator, og denne elevatorskakt kunne man råbe beskeder ned igennem, så det kunne høres af personalet nedeunder.

Da jeg mente at tiden var inde råbte jeg: 2 stykker med rullepølse og et med leverpostej tak, efter kort tid kom der fint smørrebrød op, flot anrettet på en tallerken og jeg nød det.

Efter nydelsen synes jeg, at jeg kunne spise mere, så jeg bad om et par stykker med roastbeef, de kom også op uden problemer, men så fattede koksmathen mistanke, og han spurgte mig om kaptajnen virkelig var så sulten.

Jeg svarede tilbage, at det da var mig som spiste det.

Derefter brød der et helvede af ukvemsord løs, jeg havde aldrig før hørt så mange af de ord som ikke står i ordbogen, og nu blev de skreget op igennem skakten til mig, hvor det blev meget eftertrykkeligt gjort mig bekendt, at hvis jeg ville ha' noget at æde skulle han sgu ikke stå og smøre det til mig.

Siden da, sørgede jeg selv for min føde og det var tit levninger fra officersmessen og salonen, og det var tilmed det bedste om bord.

Koksmathen og kokken blev jeg senere meget gode venner med, især kokken som under min sygdomsperiode om bord tog sig af min pleje, han blev næsten som en far for mig og jeg glemmer aldrig hans godhed.

Overfor andre kunne han være skrap og bestemt, men han har aldrig ødelagt *mine* tromhinder.

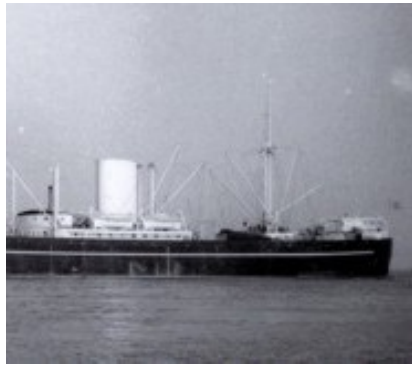


M/S Bolivia 62, i midten Kok Carl Arne Christensen.

Willy Brorson.



Korea.



Til Australien i 1962 med Korea. Maskinchefen hed Eriksen og kaptajnen hed Boye. Vi startede vi ud fra Gøteborg hvor jeg afløste en anden yngre elektriker.

Turen med Korea var en ret god tur med gode og mindre gode oplevelser, men under fagligt bedre betingelser end min første tur til søs med et skib fra Dansk-Fransk, det var en ren farce.

Det var lige før jeg kun var nået med til Hamborg, idet der opstod divergens mellem 1. mester og mig om hvad beklædning der var passende som elektriker ombord.

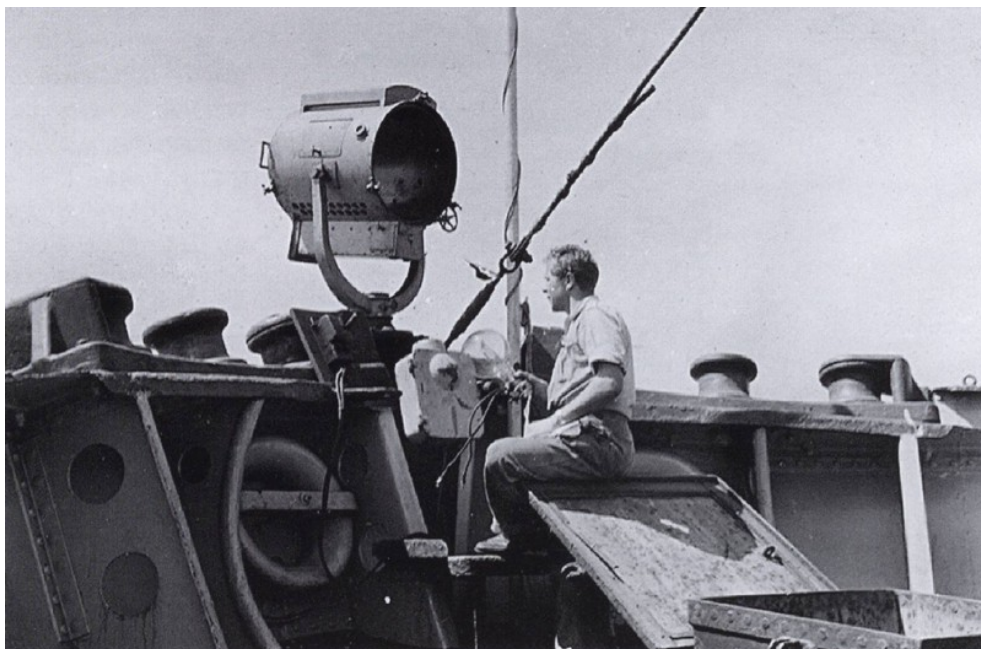
Det skal siges at jeg ikke havde medbragt anden arbejdsbeklædning end almindelige cowboybukser og alm. ensfarvet skjorter.

Vores divergens blev dog fejlet af bordet idet 1. mester var mand nok til offentligt beklage sin mishagsytring da jeg havde forklaret baggrunden for mit tøjvalg.

Desværre havde elektrikerens jeg afløste afslebet dynamokommutatoren på en hjælpemotor med en slibeklods der var alt for grov, hvilket resulterede i at ved første opstart efter ankomsten til Hamborg, kortsluttede ankeret og der opstod ild med det resultat at ankeret måtte demonteres og skyndsomt sendes til reparation i DK.

Det skal lige siges at vi var på vej ind til Hamborg i den storm der skulle komme til at koste ca. 400 mennesker livet da Elbens dæmninger brød sammen.

Da jeg var ret udaset efter arbejdet med demonteringen af ankeret, sov jeg fra oplevelsen af stormen. Heldigvis havde jeg fastgjort det tunge anker forsvarligt med kæder og taljer så der ikke skete nogen skade. Ankeret nåede at komme tilbage efter reparation i DK, lige inden vi afgik til Australien fra Genua.



Elektrikerarbejde med montering af projektør til natsejlad gennem Suezkanalen.
Da jeg kun var ude til søs for anden gang, var det begrænset med min erfaring, især m.h.t. jævnspænding. Det resulterede i at da ankeret var monteret og hjælpemotoren startet op, og der blev drejet på håndtaget til igangsætningen og tilslutning til el-tavlen, så viste voltmeteret ingenting. Så var det maskinchefen klappede mig på skulderen, og sagde: 'den klarer De elektriker!'... og så var han gået sin vej. Det lykkedes da også at få ankeret genmagnetiseret og dermed kom der strøm til el-tavlen. Den maskinchef var ikke den chef jeg havde forventet. De første 8 dage om bord var han ret beruset og kom endda ind på mit lukaf for at tiltuske sig noget at drikke fra min beholdning.



Ankerspil på Korea.

Han påpegede også at jeg skulle sige DE til ham og han du til mig!! Nå, men vi fik da efterhånden et tåleligt forhold, og hans drikkeri var et resultat af hans lede ved at være tvunget til at sejle til søs.

Han sagde, mere end én gang, at jeg skulle gå i land og passe min kone og barn. Det blev da også det jeg gjorde da turen var overstået. Men som sagt så artede turen sig til at blive en god tur med gennemgående behagelige vilkår.

Bjarne Jensen.

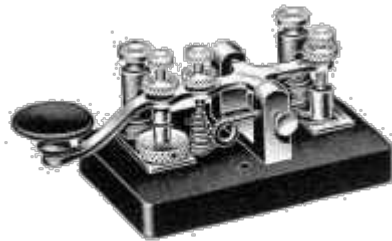
Radiostationer

/ ···· - - - / - - - - - ···· · / - - ··· / ···· ···· - - - - - ···· / ···· / - - / - - ····
· - - ···· / ···· / - - - - - ···· ···· / - - - - - / - - - - - / - - - - - / - - - - -
- - - / ···· / - - - - - /

Morsetegnene herover viser følgende:

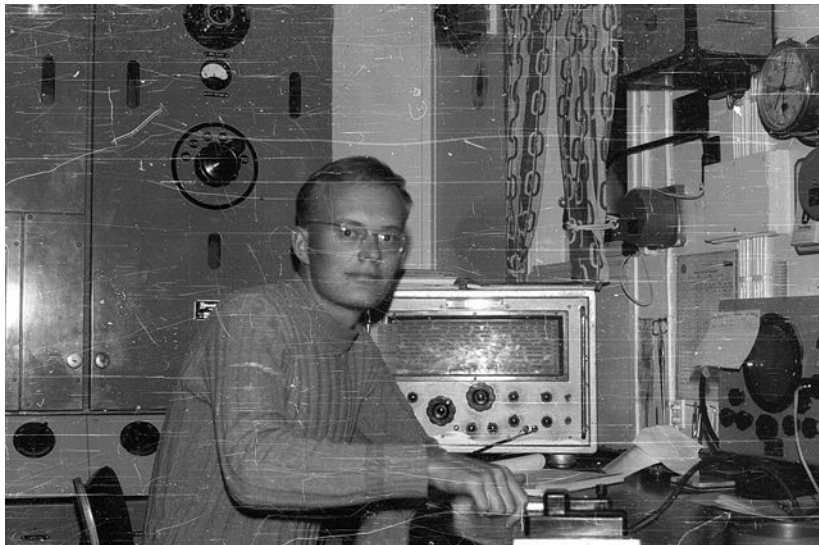
Formålet med snesejler er at gengive et billede af livet om bord i ØK.

Her er så mit bidrag til snesejler.dk, som jeg holder meget af. Godt af få kontakt med sin fortid. Snesejler har allerede mange fotos af skibe, steder og søfolk. Men her er et par stykker fra nogle af de radiostationer, jeg har arbejdet på i ØK.



Egentligt startede jeg som messedreng, bare for at se lidt på noget af den verden der lå øst for Suez, inden jeg skulle i gang med en uddannelse - Men jeg fik smag for livet til søs.

Da jeg hverken tændte på madlavning eller dieselolie og var for nærsynet til at blive styrmand, var valget let: Jeg læste til radiotelegrafist på radioskolen i Frihavnen og fik min første hyre som gnist i 1969 på Morelias sidste rejse.



Jesper Jansen

Morelia

Radiostation fra Elektromekano A/S. En ufattelig gammeldags radiostation, nødsenderen ikke engang krystalstyret, det eneste nye var hovedmodtageren.

Patagonia

Radiostation fra Elektromekano A/S. Det var standarden for ØK-skibe bygget i 1940'erne og 1950'erne. Der var kun telegrafi-sendere - ingen muligheder for telefonsamtaler.



Meonia.

Radiostation fra Dansk Radio AS. En 1250'er med radiotelefoni, synthesizerstyret modtager og sender. Lækker sag! Men i dag findes den kun på museer. Bemærk min squeeze-key under konsollen.



Jutlandia.

Skibet var i sin tid et af verdens hurtigste og største containerskibe, men der var sparet grundigt på radiostationens kvadratmeter. Ellers samme udstyr som på Meonia.

Casuarina.

Radiostation fra Japan Radio Co. Fungerede fint med autotuning af senderen, men hvis der gik noget i stykker, var man på "herrens mark". Manualerne var på Japansk og kun sporadisk oversat til et ubehjælpeligt engelsk.

Det blev til 12 år som gnist med splitflag agter.

I 1980 fik jeg lyst til noget andet, hvor jeg fik hyre i Dannebrog Rederi AS. Her sejlede jeg et par år på Vestafrika og siden bemandingsmedarbejder. Jesper Jansen.

-0-

Jul på knokkelruten.

Styrmand i Falstria, Jutlandia, Paranagua og Malacca. 1978-1981.



I tiden fra 5. juli 1979 til 5. januar 1980, var jeg 2. styrmand i ØK's produkttankskib Paranagua.

Disse 6 måneder er de måske hårdeste jeg overhovedet har været ude for. De kan bedst karakteriseres med arbejde, arbejde og atter arbejde.

Skibet var i timecharter for det amerikanske olieselskab Amerada Hess og i fart med raffinerede olieprodukter fra St. Croix i det tidligere Dansk Vestindien til amerikanske østkysthavne, som New York, Philadelphia eller Groton.

Som reglen dieselolie, fyringsolie, benzin eller jefuel, og som regel to ladninger samtidig. Det var en hård fart med korte sørejser og i reglen tankrensning på de sydgående ballastrejser. Jeg husker at jeg da jeg afmønstrede havde hen ved 400 overtimer stående til afspadsering så travlt havde vi haft.

Et eksempel.

Faktisk sov jeg næsten hele tiden i flyet fra New York til København. Så udkørt var jeg. Imidlertid skulle tiden i Paranagua også blive et eksempel for mig på andre punkter. Det meget arbejde gjorde, at den 24 mands store besætning udviklede en god tone om bord, et sammenhold jeg ikke har oplevet hverken før eller siden.

Som noget sjældent på den tid var næsten alle dus og på fornavn. Sociale forskelle blev udvisket, og når der løbende skete udskiftninger blandt besætningsmedlemmerne, fandt de nye altid hurtigt ind i tonen. Der var simpelthen for travlt til at det kunne være anderledes.

Fra tid til anden skete det, at nogle havde deres familier med ude at sejle, og for mit vedkommende var det noget ganske nyt, at opleve at have børn i nærheden i hverdagen, og at skulle have med dem at gøre.

Skibsungerne.

Skæbnen ville således, at til jul 1979 var der udover besætningen også overstyrmandens hustru, 7 årige søn og 9 årige datter samt pumpemandens hustru og deres 9 årige datter om bord. Det viste sig hurtigt, at "skibsungerne", som vi kom til at kalde dem, faldt godt til. Søfolk har en særlig facon over for børn, og det var som om, at børnene kunne lide besætningens direkte facon. De forstod hurtigt, at når de blev kaldt kvajpander, var det fordi de også var det.



Paranagua.

Hval-eksperten.

Deres mødre så hurtigt at børnene kunne færdes trygt i skibet, fordi det ligger dybt i marven på enhver sømand at holde et vågent øje med alt, vel vidende. At det lynhurtigt kan få betydning. Børnene var hele tiden under opsyn uden at dette virkede hverken barnepigeagtigt eller formynderisk. Selv kom jeg også hurtigt til at mærke disse børns begyndende tillid.

I min usikkerhed talte jeg til dem og behandlede dem som enhver anden og det viste sig hurtigt at det bekom dem vel. Så følte de sig ligeværdige. Og jeg kom hurtigt til at opleve et eksempel derpå. En morgen ved vagtafløsning så kaptajnen, overstyrmanden og jeg blåstet fra en hval, og kom til at diskutere hvilken type hval der var tale om.

Da blåstet var tvedelt i en vinkel, var det en kaskelot hvilket jeg selvfølgelig forklarede mine to overordnede - med det resultat, at overstyrmandens datter dagen efter kom på broen med sin biologibog. Deri skulle hun læse noget om havpattedyr og sagde derfor: "Far siger at du kender noget til dette her. Kan du ikke lære mig det?" Sådan kom jeg til at lære hende at se forskel på delfiner, kaskelotter og blåhvaler.

I en så hård verden som Paranagua var i denne fart, skulle det at have disse børn med blive noget af en oase. De blev naturligvis hele besætningens kæledægger, og vi forkælede dem i sådan en grad, at deres mødre henstillede til, at man kun gav dem slik om lørdagen.

Jeg var gået lige i fælden og var kommet til at føle mig lige så knyttet til disse herlige unger som resten af besætningen.

Således den første lørdag i december 1979, hvor jeg dødtræt skulle til at lægge mig på briksen for at få en middagslur. Jeg havde været tørnet til hele formiddagen, og vi var lige afsejlet fra Groton mod Sct.Croix. Jeg skulle møde på vagt igen 1830, da "skibsungerne" med sædvanlig iver troppede op, for at indsamle deres lørdags-slik.

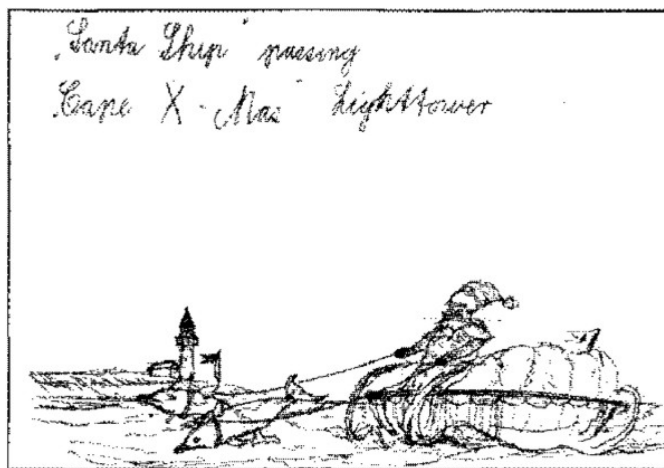
En dag spurgte de mig, om de ville få gaver af mig til jul. "Julegaver?" udbrød jeg, "I må da være vanvittige". Hvor skulle jeg få dem fra. Der er jo ikke tid til at hente nogle, så I må vente på julemanden.

Ha ha styrmand, sagde de når du ikke ved hvor vi vil være juleaften, hvordan skal julemanden så vide det, og hans rensdyr kan heller ikke svømme. Jeg var virkelig i knibe og vred min hjerne for at finde på noget plausibelt. "Jamen så sender han bare skibsnissen i stedet for", svarede jeg.

Han kan spænde delfiner foran kanen i stedet, for den kan godt flyde. hvis I ellers opfører jer ordentligt og spiser pænt nede i messen så klarer vi sagtens det, Kan I nu skrubbe af, så jeg kan få min middagslur.

Efter denne salve og påfølgende lur, glemte jeg alt om både julegaver og skibsnisse indtil overstyrmandens hustru næste dag spurgte, hvad det var for noget, jeg havde sagt til børnene. Da jeg svarede, at det blot var for at få min middagslur, svarede hun: Jeg vil da håbe at du sov godt, for de tror på dig. Nu har du noget at leve op til.

Kabystelegrafen skulle nok sørge for, at alle hørte om dette "Julenummer" så snart hobede "stikpillerne" sig op, og der kom dagligt forespørgsler. Der gik ligefrem sport i at medvirke, og en aften spurgte kaptajnen mig, hvordan jeg egentlig havde tænkt mig at leve op til alt dette. Der var for længst samlet ind til en sækfuld gaver til børnene men det var jo ligesom ikke nok



Ole Kolborgs tegning af julemanden til søs.

"Joh", svarede jeg, "Jeg har jo vagt, og jeg regner med at jeg vil fortælle ungerne at telegrafisten har bud til Nordpolen og så kan skibsnissen hale julegaverne ind fra skibssiden med en bom.

Kaptajnen var forståeligt nok ikke begejstret for at have ungerne rendende oppe på broen i buldermørke, men lo alligevel hjerteligt af historien og udbrød: "Det får de tilladelse til med det samme styrmand, for jeg vil se med når de udfører denne andagt!"

For at overbevise ungerne om at det kunne betale sig at opføre sig ordentligt og spise pænt for at afvente skibsnissens komme, begik jeg en

tegning af en nisselignende person siddende på en flydende kane, med 2 delfiner i forspand

Det lod til at virke. Under et anløb af St. Croix fik et besætningsmedlem de indsamlede midler med i land for at købe nogle gaver, der blev anbragt i en stor affaldssæk, for at komme til at se ægte ud.

Det blev 24. december og Paranagua befandt sig ud for New Jersey. Da jeg gik på vagt kl. 1830, så børnene meget spændte ud og jeg lovede dem at ringe ned til messen når skibsnissen kom.

Jeg husker at dette var den eneste aften, jeg har haft uniform på i langfart, for at det skulle se officielt ud.



Efter godt en time ringede jeg ned i messen og straks efter kom ungerne susende op på broen med kaptajnen og kamerabevæbnede mødre halsende efter sig. Det var vitterligt så højtideligt som det kunne være.

Ungerne kunne ikke rigtig forstå hvor skibsnissen var henne men med lidt forklaring om mange andre børn som skulle have gaver og med mig som skibsnissens udsendte, blev der helt stille indtil jeg sagde: "I kan jo selv se, gavesækken står jo i bestiklukafet" Ungerne nærmest sprang ned i sækken og flåede gaverne op til stor moro, mens vi andre fik os en kop kaffe ude på broen.

For øvrigt blev det en udsædvanlig vagt denne juleaften i Nordatlanten. Senere mødte vi et andet dansk skib, nemlig Paranaguas søsterskib Torm Rask for nordgående. En maskinmester, der om bord Niels Rasmussen, var søn af min fars kollega på Fornæs Fyr, så jeg sendte selvfølgelig en hilsen.

Senere samme aften kunne jeg på radioen høre en stemme tale engelsk med umiskendelig dansk accent. Denne stemme viste sig at tilhøre min kollega på et andet ØK-skib, nemlig "Malacca, der var på vej til Houston.

Nøjagtig fire måneder senere skulle jeg efter endt ferie komme til at afløse samme kollega i samme skib. Også til søs kan verden være lille.

Denne juleaften i "Paranagua" er siden kommet til at stå i et særligt skær for mig, da den ligesom blev kulminationen på mange menneskelige lektioner i de 6 måneder jeg befandt mig der om bord. "Skibsungerne" må nu være over 30 år, og jeg har siden tit spekuleret på, hvordan det siden er gået dem.

Ole Kolborg.



Morelia

Arbejdet som dæksdreng, bestod for det meste i at lave bakstørn i matrosmessen, ligeledes rengøring af bådsens og tømmermandens kamre, der var dog undtagelser i Morelia, vi var 2 dæksdreng, så den ene havde bakstørn på udrejsen og hjemrejsen på dækket og deltage i det forefaldende arbejde som dagmand på dækket.

Jeg havde bakstørn på udrejse, og indebar naturligvis også i at sørge for at dæksbesætningen fik mad til de aftalte tider, såvel dagmænd som vagterne, så der var mange spise tider i løbet af dagen.

Jeg husker en særlig episode, jeg skulle hente pålæg til aftensskafning hvilket jeg naturligvis gjorde midtskibs hos høkeren, vi boede agter, hvor vi også havde messe, vi havde en kasse med plads til 3 pålægspakker, med de 7 forskellige pålæg på, men da vi var så mange at vi dækkede op på 4 borde, måtte jeg bære den sidste bakke i hånden.

Ved den episode lå vi i Madras, i havnen holdt der mange rovfugle til, så da jeg gik hen over dækket, er der en af disse fugle, som så mig min udækket pålægsbakke, den styrter ned efter bakken og jeg bliver naturligvis bange, så den rydder bakken for det meste af pålægget, jeg må derefter, tilbage til kabyssen for at forklare og få en ny bakke. Vi var i 1955 og høkeren gad naturligvis ikke høre og hjælpe sådan en dum dreng, jeg måtte tilbage til messen for forklare mig, så måtte tillidsmanden hen for at forhandle om at få noget nyt mad, det lykkedes, men efter den dag måtte jeg gå 2 gange efter mad.

På hjemturen kom jeg så på dækket og fik endelig lov til at arbejde med de ting jeg gerne ville, men dæksdrengene var et jaget folkefærd, jeg husker en dag jeg stod ved dækshuset på fordækket, jeg ville tænde en smøg, men 1. styrmand, som var på broen så det og råbet, at sådan en dæksdreng ikke skulle stå der og smøge den i arbejdstiden, men jeg lærte naturligvis mange ting, nu jeg havde hele dagen på dækket.

Kurt Gunnensen.

-o-

Passagerer på Manchuria 1954.





ØK Passagerer.

For nylig fik jeg og min engelske kone besøg fra England. Under samværet fortalte en af vores 2 gæster - pensioneret lektor fra Nottinghams Universitet - at han var ved at skrive en bog om Stan Laurel (den ene af makkerparret Gøg og Gokke), som kom fra Tyneside, hvor både min kone og vores gæster også kommer fra.

Vores gæst, Danny Lawrence, fortalte bl.a., at Gøg og Gokke forlod England/Europa for sidste gang på et dansk fragtskib. Jeg blev staks nysgerrig, da jeg tænkte, det måtte være en af Kompagniets skibe, men for Danny var rederiet og skibets navn en detalje, som han ikke kunne huske lige på stedet.

Jeg efterlyste informationer, og dem har jeg fået i dag.

Her kommer teksten til Dannys kommende bog:

On 30 May 1954, Laurel and Hardy left Britain never to return. When they first arrived in Britain to a tumultuous welcome in 1932 it was on the luxury Cunard liner Aquitania, the most revered ship in the Cunard fleet. Its exquisite interiors earned it the nickname The Ship Beautiful. It was 900 ft (275m) long, weighed 46,000 tons, had a service speed of 23 knots and carried well over 3,000 passengers, 600 of them in first class. When they sailed unnoticed from Hull in 1954, it was on the Danish merchant ship Manchuria. It was 470 ft (143m) long, weighed 10,000 tons, had a top speed of 15 knots and only modest accommodation for 12 passengers. But it was not quite the ignominious retreat it might first appear. Stan described the journey back to the USA like this.



Stan Laurel.



Oliver Hardy.

We sailed from Hull England June 3rd. 1954, on a Danish cargo ship Manchuria, the voyage took 23 days, stopped in at St. Thomas (Virgin Islands) Curacao Christobal & through the Panama Canal. It was very interesting, especially the Canal. The accommodations were very nice - good food & calm sea all the way

I really prefer traveling this way as you do'nt have to dress up for meals etc. as you do on the big passenger ships. There was only 10 passengers on this trip (12 is the limit they carry) so its practically like being on a private yacht."

Stan and Oliver's health improved on their return to the United States - but only for a short time. In 1955, whilst in advanced negotiations to make four TV films with Hal Roach, Stan had a stroke. For a time his left arm and leg were paralyzed and he was very weak. Although he was to make a good recovery from the stroke, he was dogged with bad health for the rest of his life.

Despite his continuing heart problems, Oliver was able to visit Stan but he then succumbed to a severe stroke in 1956, from which he never did recover. He died on 7 August 1957. Stan outlived his partner for another 8 years and died on 23 February aged 75 in 1965."

Peter Bach.

Efter at ha' stået i lære i 4 lange år som bager, får jeg mit svendebrev den 16-04-1969, og så skulle jeg ellers ud og prøve kræfter med verden, så jeg kontaktede så ØK.

Den 14. juni samme år, blev jeg ringet op fra København altså ØK, at jeg skulle smide hvad jeg havde i hænderne, og tage det første tog til staden. Vel ankommen på ØKs forhyringskontor, fandt de ud af, at jeg jo slet ikke havde den lægelige side af sagen i orden så jeg blev sent rundt med en taxa

for at få de ting klaret, og derefter gik turen til Hamborg sammen med 2 andre.

ØK postkort



Skibet AZUMA skulle ligge på Afrikastrassen.

Turen skulle gå fra Hamborg, og til Manila på Filipinerne, en tur på 27 døgn, det var et mareridt, jeg følte at jeg var kommet i fængsel, for det var jo ikke andet en spise sove og arbejde, første gang jeg var en smule utilpas, for at sige det mildt, var ud for Frankrig, der ligger der en ret urolig vandpyt, men det klarede høkeren for mig, han sagde Arbejd som du aldrig har gjort det før i dit liv, så glemmer du alt om at det vipper en lille smule, og han havde ret, siden hen havde jeg ingen problemer med søsyge.

Mange dage og adskillige maskinstop senere, nærmede vi os Filippinerne, og der midt i rum sø mistede vi en maskinass., de sagde at han var i gang med at svejse nede i maskinen, og så fik han noget op på brystkassen med strøm i, og det døde han af, så vi ryddede fiskeboksen og så blev han ellers lagt på køl, han blev bisat, da vi kom i land.

Besætningen om bord skulle jeg måske også lige nævne kort, Kaptajnen hed K. Kristiansen, han var en noget overlegen person. Kokken var skør med densen, og var ikke særlig dygtig til at lave mad, men han stiledede efter at blive høker, så han sparede jo hvor der kunne spares og lidt til, men da han en dag serverede brune bønner, flød glasset altså over.

Nu var jeg jo bagersvend, så det skete ret ofte, at jeg strikkede lidt lækkert sammen til deres kaffe om eftermiddagen, så de slap for ØKs berømte ørkenstorm

Selvfølgelig var vi også ude og se på frække damer, vi kaldte stedet for pissekroen, og den lå ikke ret langt fra den sidste gate som man kommer til inden man slipper ud i byen.

Man skulle virkelig passe på ikke at blive slået ned, vi måtte ikke gå alene overhovedet, og det virker jo noget mærkeligt når man kommer hjemme fra det lille Danmark.

Inden turen gik hjem over, var vi lige forbi Japan også, så turen sluttede i september måned.

Det er jo en skidt tid at komme hjem på, men jeg havde fået nok, jeg skulle ikke ud og sejle igen, jeg fik arbejde og flyttede til Næstved, men det blev hurtigt vinter, og frosten bed noget i snuden, pludselig kom der på min

nethinde frem nogle dejlige frække damer, varme lande og kolde søsyge øller, så jeg sprang til telefonen og foretog en opringning til København.



Bogota 70.

Det hed så mit næste skib, og det var i december 1969, det var en dejlig tur og en god gammel skude, jeg har set disse to film "Marta" og "Een pige og 39 sømænd" masser af gange, og bliver aldrig træt af dem, for næsten sådan var turen med Bogota.

Nå vi gik ud fra København, og til Gøteborg og Oslo, Derefter jul i København, og så gik det ellers der ud af.

Kaptajnen hed nu Ole Nislev, også kaldet Ole Gadedreng, kokken var den samme som på Azuma, men han var gudskelov kun afløser, så ham slap vi da af med ret hurtigt, og fik den rigtige kok ombord, han var en meget fin fyr, og var dygtig til at lave mad, og så var han fra Odense, bådsmanden var "Finland" en skør skid, og ret fordrukken, mere end de andre om bord, men også denne gang skulle vi til Østen, og der er trods alt virkeligt skønt. Det var på det tidspunkt da Suezkanalen var lukket på grund af krigshandlinger, så turen gik syd om Afrika, og hver gang lå der en orkan og ventede på os. Det var et sørgeligt syn der mødte en, når man næste morgen kom op i messen og så salt, peber, m. m. rulle fra side til side i en stor pærevælling, så der var jo ikke ret meget andet at gøre, end at gå i krig med vand og sæbe.

Denne gang, var jeg forhyret som messemand, han havde bedre arbejdstid, og mere i hyre (1500 kr.) Man lærte jo ret hurtigt de forskellige besætningsmedlemmer at kende, især ham den store Jyske maskinmester, han skulle ha' et "tørnet æg" sagt på jysk, det er ikke let at forstå. Og så var der også gnisten, en rigtig flink fyr, han kom altid for sent til morgenmaden.

Det var en ret tørstig besætning, så da vi i Japan fik at vide, at vi skulle gå igennem Panamakanalen hjem, sagde de noget om at vi skulle trækkes af et tog, der var jeg overbevist om, at de havde fået for meget at drikke, men den var skam god nok, vi kom da også godt igennem sluserne, men da vi igen sejlede selv gik det galt, vi tørnede ind i siden af kanalen, og fik vores skrueblade vredet 20 cm med rundt, så det gav noget hopperi.

Skipper sagde, kan den sejle x knob, så kan den også sejle xx knob, og sådan gik det hele vejen til en tørdok i Hamborg, her lå vi i en hel måned. Nå, men på vej over Atlanten, var skipper rundt for at se hvad der også skulle laves, og der fik kokken lige en opsang, for på vej mod "Østens fagre riger", lavede kokken altid mad, til langt ud på aftenen, og det kunne jeg godt nok ikke forstå at han ville, men løsningen fik vi da vi kom til Japan, for der så vi stort set ikke kokken.

Han var sammen med sin faste dame, hende blev vi andre da også en smule lun på, og så lærte hun os nogle få japanske ord, som jeg stadig kan huske, nå men nu kom kaptajnen på visit i kabyssen, og der fik kokken en røffel for alle hans kone rejser som skipper kaldte det, det mindste han kunne gøre, var da at hente skipper en kølig øl, når han nu kom på visit. Jeg fik også et fyyyyh, for jeg havde en lille kasetteafspiller stående, og den tog ret meget strøm, den kunne hurtigt malke et par batterier flade, så jeg havde fikset nogle ledninger, og førte dem ned til min spillekasse. Standard bemærkningen om bord var (snotnæse), det sluttede man næsten altid af med, om det så var skipper, så sagde han også som afslutning snotnæse.

Jeg var ved at komme galt afsted på Maria Bar, der var en der ikke forstod snotnæse på den rigtige måde, så han ville give mig en i stedet for, men der var da heldigvis for mig, nogle andre der forpurrede det.

Koksmathen fortalte mig, at jeg skulle prøve de små skibe, det er nemlig lige sagen, der er man alle i samme båd.

Da vi kom hjem efter denne rejse, og jeg snart skulle ind som soldat, ville jeg lige prøve en af de små både, så jeg fik hyre på Else Kilde.

Den var ikke ret stor, og det var lønnen heller ikke, men det var til gengæld arbejdstiden, min arbejdstid gik fra 06:00 - 18:00 så der var jeg kun til vi kom hjem i dansk havn igen, den sejlede til Finland med træ. Det gør jeg aldrig mere.

Da jeg var færdig som soldat, ville jeg gerne ud igen, men så var ØK gået væk fra alt det med messemænd osv. så jeg har siden været landkrabbe.

Jens Andersen.

-o-

Jeg har sejlet med Nordic Heron det var i 1959 jeg mønstered i England (Isel of Green)

Det var den 2. tur den skulle på. Vi sejlede syd om Afrika med halv kraft så det tog sin tid. Når vi ankom til Persergolfen måtte vi ikke komme i land,

kun ude i et hus der lå ved udgangen. De sagde at der var nogle sømænd der havde lavet ballade oppe i byen engang.

Mit arbejde om bord var at vaske sengetøj for besætningen vi var ca. 40 den gang, det var en varm omgang i vaskeriet om dagen så jeg tørnede ud om natten hvor det var køligt. Om dagen lå jeg ved svømmepølen og nød det medens de andre gik og svedte.

Vi sejlede 5 ture til Aden, men ellers gik turen til England med halv kraft igen.

Skipperen om bord var en sur gammel fyr han lukkede for sprutten så der måtte kun udleveres 12 øl om ugen, så der var nogle der var sure.

Matroserne skulle skure dækket med nogle cement klodser, en dag smed de alle klodserne over bord, så blev der helt lukket for sprutten.



Nordic Heron

Flemming Jørgensen

-0-

På rejse med M/S Mongolia.

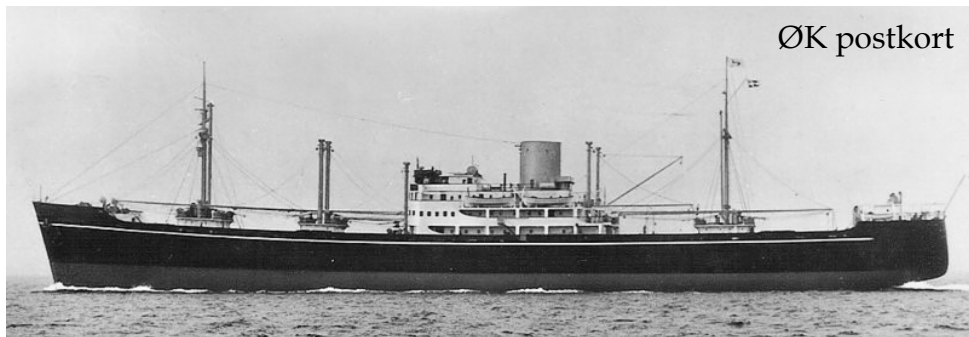
En sommerdag i 1958 mønstrede jeg om bord i Mongolia som Letmatros. Mongolia skulle en tur jorden rundt. Efter at vi havde fået et kammer blev vagterne fordelt i al fredsommelighed. Jeg var så "heldig" at få hundevagten.

Mongolia var en af de 5 første i M serien, det kunne man se ved at den havde et lille styrehus med 5 vinduer, alle efterfølgende havde stort

styrehus med 11 vinduer. Desuden havde den kun et mellemdæk i hvert lastrum.

ØK var jo lidt speciel sammenlignet med andre rederier, her var klasseforskel, hver kategori havde deres egen messe. Her var Matrosmesse, Fyrbødermesse og Båds, Tømrer og Donkey havde deres egen fælles messe. Arbejdstiden lå mellem 0600 morgen og 1800 aften, det gjaldt også selvstyringen. 0600 blev selvstyringen sat til og ØK havde så en mand mere til at arbejde. Igen 1800 overtog vagten roret for nu skulle selvstyringen hvile, som det hed sig. Den har sikkert også været meget træt efter sådan en lang arbejdsdag.

Når vi mødte et af Kompagniets andre skib, sagde de gamle ØK sejlere, "Det er en af vores" korpsånd manglede ikke.



Mongolia.

Fra København gik rejsen til Århus, Hamburg, Rotterdam, Lissabon derfra tværs over Atlanten til Curacao for at bunkre. Mange af husene i Willemstad bar præg af den Hollandske byggestil. Efter 4 timer satte vi stævnen mod Panamakanalen.

Da vi gled ind i slusen i Gatünslusen blev vi fortøjet til 2 lokomotiver for og 2 agter, hvorefter sluseporten blev lukket bag os og man lukkede vand ind. De fire lokomotiver sørgede for at vi lå midt i slusen, og trak os ind i den næste når vandstanden var høj nok. Efter 3 sluser var vi hævet 26 meter op i Gatünsøen. I den anden ende var der først 1 sluse ved Pedro Miguel og 2 ved Miraflores. Hele kanalen er ca. 80 km og tog 8 timer. En lille pudsighed ved Panamakanalen, når man sejler vest på styrer man øst på. Det skyldes at kanalen på det smalleste sted løber nærmest nordvest – sydøst.



Vel ude af kanalen blev kursen sat mod Auckland på New Zealand. Aftenen før vi passerede ækvator dukkede Kong Neptuns sendebud op på bakken og under megen larm forsvandt han op på broen. Her overbragte han en besked til Kaptajnen, at Kong Neptun var meget vred over, at Mongolia var på vej mod ækvator med en flok udøbte besætningsmedlemmer om bord. Derfor vil han i morgen middag indfinde sig og sørge for at alle er døbt når linien passeres. Hertil svarede Kaptajnen at han vil sørge for at skibet er det angivne sted til rette tid. Næste dag ved middagstid blev der fløjtet tre gange i hornet og Kong Neptun dukkede op på Bakken med sit følge, som bestod af Dronningen, Åreladeren, Astronomen, Sygeplejersken og Drabanterne. En efter en blev de udøbte henter op på trelugen hvor først Åreladeren lavede en grundig helbredstjek, derefter blev vedkommende vaccineret og fik en slevfuld medicin og til slut en saltvandsindsprøjtning. Efter at have kysset Kongens og Dronningens tæer, hvilket var en blandet fornøjelse, idet de var smurt ind i sennep, Hp-sovs og mange andre sjove ting. Til sidst blev han bænket foran Astronomen og smurt ind i melklister og klippet med en træsak, hvorefter han blev vippet bagover i svømmepølen. Alle udøbte, såvel besætningsmedlemmer som passager, måtte igennem ceremonien.

Om aftenen var der festlig sammenkomst på båddækket for passager og besætning. Her fik vi overrakt vores dåbsattest og dermed også retten til at fare på alle have, såvel nord som syd for ækvator.



Vi havde 12 passager med på rejsen, blandt dem var der en engelsk balletdanserinde ("Sylfiden").

Da vi kom ned til de lidt varmere himmelstrøg tilbragte "Sylfiden" en stor del af dagen på båddækket, hvor hun solbadede og holdt sig i form med diverse "Badutspring" og andre gymnastiske øvelser, til megen glæde og fornøjelse for alle ombordværende. Hun kunne ikke være helt uvidende om besætningens store interesse for ballet, men det generede hende tilsyneladende ikke. Måske var hun vandt til at optræde for et stort publikum.

Med jævne mellemrum var der inspektion, her gik Kaptajn Sandager en runde, iført hvide handsker, for at se om der levede "grise" om bord i hans fine skib. Alle dørene ind til kamrene skulle stå åbne og efter et strøg hen over dørkarmen skulle de hvide handsker helst ikke have fået en anden kulør.

Første havn var Auckland, her lå en af Lauritzens Reeferbåde som vi havde nogle hyggelige dage sammen med, vi fik også spillet en fodboldkamp imod dem. Hvem der løb af med sejren er gået i glemmebogen.

Næste havn var Tauranga en mindre by, som lå godt beskyttet af et lille forbjerg Mount Maunganui.

En søndag formiddag tog vi fire mand af sted, for at bestige bjerget. Vi tog bestik af toppen og arbejdede os op af bjergsiden, en noget besværlig tur, der tog længere tid end vi havde regnet med. Efter en svedig tur nåede vi endelig toppen og kunne her konstatere at der på den anden side gik en vej derop. Belønningen var dog en storslået udsigt over Tauranga's badestrande og Stillehavet. Det var langt hen på eftermiddag før vi var tilbage.



Søren på toppen.

Skibsklubben arrangerede en bustur ind i landet og et besøg i Roturua, her fik man en fornemmelse af de kræfter der befinder sig lige under jordskorpen. Her var Gejser der med jævne mellemrum sendte skyer af damp og kogende vand op i luften. Kogende mudder der stod og boblede og der var en stank af rådne æg. Lugten stammede fra de mange svovlholdige kilder der var overalt.



I "Hovedbygningen", opbevarede Maorierne hovederne af deres dræbte fjender
 Næste havn var Wellington som ligger ved Cook-strædet og er landets hovedstad. Derfra til den nok meste Engelske by udenfor England nemlig Christchurch. Sidste stop var Dunedin og derfra tilbage til Auckland.

Efter nogle dage i Auckland sejlede vi nord om øen og gennem Bass-strædet mellem Tasmanien og Australien og op til Port Perie.

Port Perie var udskibningshavn for de store mængder jernmalm, som kom fra det indre af landet. Hvor mange tons vi lastede står hen i det uvisse, men det fyldte ikke meget i de store underlaste.

Næste havn var Adeleide her lastede vi ugarvede fåreskind, det vil sige at skindene bare var saltede. I det varme vejr bredte der sig snart en liflig duft over skibet. En dag kom en kængurujæger om bord og tilbød at man for et mindre beløb kunne komme med på jagt. Evt. jægere ville blive hentet til aften og være hjemme igen til morgen.

Næste morgen var ingen af dem endnu kommet tilbage og uroen bredte sig i løbet af dagen. Først hen under aften dukkede de op, godt trætte og beskidte. I nattens løb var de kørt på en sten og havde ødelagt bundkaret i bilen, og da jægeren ikke ville efterlade sin bil ude i Bushen, måtte de skubbe til den nærmeste beboede sted, hvorfra de kunne tilkalde hjælp.

Sidste stop var Fremantle, hvor vi tog ud til de fantastiske flotte badestrande, der strakte sig milevidt på begge sider af byen.

På vej op gennem Det Røde Hav, den 24. december, meldte Kanalstyrelsen at vi kunne komme med den nordgående konvoj, hvis vi kunne være der inden kl 1600.

Kaptajn Sandager sendte bud efter Bådsen og bad ham spørge folkene, hvad de ville sige til at man rykkede julen en dag, således at man holdt juleaften den 25. december.

Det var der ikke stemning for, især fyrbøderne og dagmændene protesterede højlydt.

Godt nok var han Kaptajn i ØK, men han skulle ikke tro at han var Vorherre, og lave om på julen som det passede ham.

Bådsen måtte så op og fortælle Sandager at folkene syntes, at det var en dårlig ide.

”Det er i orden, det er dem der bestemmer” sagde Sandager og da Bådsen var på vej ud af styrehuset tilføjede han for resten så er der lukket for øl og spiritussalget til vi er ude i Middelhavet, jeg vil ikke have en flok fulde matroser til rors når vi skal igennem kanalen.

I det herrens år 1958 faldt juleaften den 25. december.

Efter Suez anløb vi Genova, Marseille, Rotterdam, Hamburg og derfra gennem Kielerkanalen til Polen, Stettin så vidt jeg husker.

Her fik bagbords side en gang Monkeyshine, det skulle jo se flot ud når vi lagde til ved Orientkajen. Det var de skønne spildte kræfter, for undervejs til København, kom en Maskinassistent til at pumpe spildolie udenbords, i stedet for i en tank. Hele bagbords side var sølet til med sort klæbrig olie, det har nok udløst et par minusser i hans karakterbog.

Kaptajnen måtte så sluge den bitre pille at bestille slæbebåde, vende ude i havnen, og blive bugseret til kajs med styrbords side.

Næste rejse gik til Indien, det kan vist ikke siges at være en af ØKs mest eftertragtede ruter.

Det var de sædvanlige havneanløb Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Marseille, Genova, Suez og et kort besøg i Aden for at bunker.

Første anløb i Indien var Bombay, derfra til Colombo på Sri Lanka og videre op af kysten til Madras. Vi havde nogle lange havneophold, for i dette forarmede land havde tiden tilsyneladende ingen betydning.

Her fik man et indblik i Indiens mangfoldigheder og mange ansigter, hvoraf ikke alle var lige tiltalende. De mindre tiltalende sider havde sit udspring i den armod og fattigdom, en stor del af befolkningen levede under.

Fra Madras sejlede vi til Calcutta, her ankom vi ved midnatstid og ankrede op i flodmundingen, da man kun kunne forcere barren ved højvande.

Ved nattetide huserede de såkaldte Flodpirater, det var robåde med en 8-10 roere, som i nattens mulm og mørke entrede skibene enten ad ankerkæden eller ved hjælp af en trekrog og en line. Alle vidste at de var der og der blev sat ekstra udkig på Broen og Bakken og alt dækslys blev tændt. Trods det lykkedes det dem at få en mand op på Poopen og stikke vores trosse ud over siden.

Vores Tømmermand havde dog opdaget at der var noget galt og det lykkedes ham at få taget en tørn om pullerten før hele trossen var væk. Selv om han bombarderede båden med tomme ølflasker, (det var før flaskepantens tid) lykkedes det dem at skære 10 meter af vores Manilatrosse og forsvinde med det.

I Calcutta var vi på udflugt med skibsklubben, først i Zoologisk have hvor Elefanter optrådte med forskellige numre, dernæst ud til kysten hvor vi badede.



Også i datidens Indien var der "køer" i trafikken.



Hvor der var skygge lå der mennesker og hellige køer.

Det jeg husker bedst fra Indien var den ulidelige varme, og en sol der brændte dagen lang fra en skyfri himmel, alt hvad man rørte ved var brændende varm.

På kamrene havde vi en elektrisk vifte til at sørge for ventilationen, selv om natten kunne man ikke åbne et køje, uden at risikere at blive bestjålet. Hver gang man åbnede for radioen hørte man kun Indisk musik og det virkede ikke just beroligende på ens nervesystem.

Det var en stående vittighed at: **INDIA** stod for "I Never Do It Again"



Hyggestund på Poopen, Matros, Båds og Jungmand.

Efter små tre uger i Calcutta, var det herligt at komme ud i den friske søluft igen og væk fra varmen og støvet.

Rangoon var sidste havn på udrejsen, her knejsede Den Gyldne Pagode majestætisk over byen. Den var efter sigende beklædt med 60 tons bladguld.

Fra Rangoon over den Bengalske bugt, rundt om sydspidsen af Indien og op langs kysten til Karachi, som ligger ved Indusflodens munding i Parkistan.

Her lå vi en 8-10 dage, og alle var glade da det endelig gik hjemad.

Efter en begivenhedsløs hjemtur mønstrede jeg af i København, Mongolia skulle atter til Indien.

Anker Simonsen.

-0-

Efter at have aftjent min værnepligt i Søværnet, mønstrede jeg i 1962 som Matros i Simba som skulle på Bangkok ruten.

Simba var en af de første skibe der blev bygget med Cafeteria i stedet for de mange messer, vi fik vores mad serveret gennem en luge ind til Kabysen.

En tidlig sommermorgen gik jeg udkig på Bakken medens vi stille gled gennem Kielerkanalen, pludselig lød det i Højtaleren "Lad gå Ankeret"

derefter fem stød i hornet. Simba drejede styrbord over og satte stille næsen op i bredden, det var Styremaskinen der svigtede. Efter et kvarter var den blevet lavet og vi satte en båd i vandet og roede over til den modsatte bred med en trosse. Kort efter lå vi igen, med hjælp af trossen og ankeret, ude i kanalen og kunne forsætte uden yderlige uheld.

Hamborg var første havn, derefter Rotterdam hvor vi spillede en af vores mange fodboldkampe i turneringen der bar det imponerende navn: "Nordisk Verdensserie i fodbold for søfarende".

I turneringen deltog ca. 500 hold fra de fem Nordiske lande, man kunne selvsagt ikke spille mod alle hold, men hvor muligheden var blev der spillet. Ikke alle steder kunne vi låne en fodboldbane, flere gange måtte vi slå os til tåls med en slaggebane, det resulterede i en del hudafskrabninger på albuer og knæ.



Landskamp

Blandt vores passager var der en pensioneret Bankdirektør Nils Middelboe, som var forhenværende fodboldspiller. Han havde været på Landsholdet til olympiaden i London i 1908 og i Stockholm i 1912, her spillede han sammen med den nok så kendte Sophus "Krølben". Desuden havde han spillet 175 kampe for Chelsea, alt i alt en dreven herre udi fodboldens kunst.

Han havde efter egen udsagn bedt om at komme med en af Kompagniets skibe hvor der var et godt fodboldhold. Det blev så Simba og her blev han straks udnævnt til træner.

Nils Middelbo var altid med på sidelinien når vi spillede og efter kampen blev der hængt et referat af spillets forløb op i messen. Derudover holdt han foredrag for os om fodboldspillets taktik og finurligheder.

En søndag i Bangkok skulle vi spille en kamp mod en Nordmand, kampen var lagt sidst på eftermiddagen for at undgå den værste varme. Et par timer før kampen mødtes holdet på Mosquito Bar for at varme op og lægge taktikken. Det resulterede naturligvis i at holdet var dopet i middelsvær grad da de tumlede ind på banen. Det gik dog på ingen måde ud over kampens underholdningsværdi.

Foruden Kaptajnen og dennes Hustru, nogle besætningsmedlemmer og Middelboe var der også mødt en del Thaipiger op for at heppe på deres respektive hold. Udover at komme med opildnende tilråb til eget hold kom de også med stærkt nedsættende og usaglige angreb på modpartens spiller, eller nærmere den del der befandt sig under bæltestedet. Det kunne for eksempel være "Gammel mand, mange hængenos..." og ting som var endnu værre.

Det har nok været noget af et kulturchok for den stilfulde Bankdirektør, i hvert fald udeblev referatet fra kampen. Der var måske heller ikke så meget at skrive om. Det skal lige nævnes at vi vandt kampen, måske var det andet hold mere dopet end os.

Et par dage efter at vi var kommet hjem havde Middelboe arrangeret en indendørs kamp i KB Hallen mellem Simba og et landhold. Kampen blev spillet lige før en af KB's turneringskampe. Efter kampen var det KB's tur og da de ikke spillede efter publikums forventninger begyndte de at råbe "Spil ordentlig eller vi kalder på Søfolkene". Større succes kan man næppe få.

Fra Rotterdam til Antwerpen og derfra videre til Le Havre her lå Frankrigs nyeste Atlanterhavsliner France.



France

Videre til Marseille, Genova, Port Said, her kom der Handelsmænd ombord med et bredt udvalg af Marokkopuder, Kamelskamlar og tasker i alle størrelser. Med et glimt i øjet skamroste de deres varer med ordene "Fine grejer, Fine grejer, ingen kan se det er bare pap".

Gennem Suezkanalen, Det røde hav og ind til Aden for at bunker, medens vi tog olie sprang olieslangen og fed sort olie stod ud over dækket. Her var forurening et ukendt ord, spuleslangen blev fundet frem og olie blev spulet ud over siden.

I Adenbugten kom vi ofte ud for Arabiske Dhow hvor besætningen stod og trommede på tomme plastikdunke i håb om at vi ville stoppe op og give dem noget ferskvand.

Penang var næste havn, videre til Port Swettenham og Singapore.

Her arrangerede skibsklubben en tur ud i en gummiplantage, vi så hvordan man skar riller i barken, satte en tud på og en spand nedenunder til at opsamle saften. Efter 2 dage blev spanden tømt for indholdet og der blev skåret nye riller.

Derefter i Botanisk Have og i Tiger Balm Garden , hvor man havde verdens største Jade samling. Til slut besøgte vi et Tempel med en stor Budha statue.



Forretningskvarter ved havnefronten.



Der lastes Teaktræ.



Fra Singapore til rejsens endestation Bangkok som mange af ØK folkene havde talt om siden vi tog hjemmefra. Alle der havde fridage til gode tog fri og man slappede af i Mariners Club hvor der var en dejlig svømmepøl.



Mariners Club



Efter 8 - 10 dage i Bangkok gik det hjemad. Størsteparten af passagererne forlod os i Genova for at kunne nå hjem til jul.

Selv ankom vi til Rotterdam ved middagstid den 24 december, på kajen stod en stor del af officerernes hustruer og børn som var rejst derved for at fejre jul med deres ægtefælle.

Sømandspræsten kom med juletræ, julegaverne fra Sømandsmissionen havde vi med hjemmefra.

Klokken fire mødtes hele besætningen, samt hustruer og børn, i salonen hvor Hovmesteren havde lavet Punch som kun en Hovmester kan.

På et tidspunkt foreslog Kaptajnen at vi skulle synge "Højt fra træets grønne top" og gå rundt om juletræet. Her havde han dog glemt at tage højde for Matrosen Flemming som aldrig forsømte en chance til at lave rav i den.

Han startede omgående med sangen "Jeg vil ha en stor ballon , en af dem med sjov facon" som på det tidspunkt var det helt store hit. Børnene sang lystig med medens de kiggede forundret på forældrene, den var de ikke vant til at synge derhjemme. Alle morede sig også kaptajnen, efter sangen foreslog han at vi sang "Glade jul". Nok engang lagde Flemming ud med "Jeg vil ha en stor ballon" som vi så sang for anden gang.

Herefter blev der sagt at det nok var bedst at vi gik ned i vores egen messe.

Efter nogle dage i Rotterdam gik vi til Hamborg, her skulle vi ligge nytåret over, det benyttede vi til at tage toget hjem, så vi kunne holde nytår derhjemme.

Et par dage inde i det nye år rejste vi tilbage til Hamborg, derfra sejlede vi til Århus og København hvor vi blev afmønstret.

Efter en 8-10 dage derhjemme mødtes vi igen i Frihavnen, Denne gang skulle Simba til Kina - Japan.

Først skulle vi dog til Helsingfors, det var bitterlig koldt. Lodsens kom ud til os i luftpudebåd da store dele af den finske bugt var frosset til.

Derfra til Århus, Gøteborg, Hamborg, Rotterdam, Marseille, Genova, Livorno, Suez, Colombo, Port Swettenham, Singapore og Bangkok.

Mariners Club blev flittig benyttet, men det helt store trækplaster var nok Mosquito Bar, Venus Rum og Golden Gate, her blev der drukket store mængder af Monkey Shine, (Whisky blandet op med Cola), det tog noget af den grimme smag. I en lille folder som Mariners club sendte ud i skibene stod der "Whiskyen overgår selv den hærdede alkoholikers værste anelser", så var man advaret.



Mosquito Bar og en lokal skønhed.

Næste havn var Saigon, selvom det var før Vietnam krigens udbrud så man en del Amerikanske soldater som havde status af rådgivere. Der var også udgangsforbud efter kl. 22 og det blev indskærpet at det skulle overholdes. Medens vi fortøjede så jeg noget der blev kastet ud af køjet i baderummet

og ned i en Sampan. Først senere fandt jeg ud af at det var mine to sæt Kakistøj, som jeg havde fået syet i Bangkok. Det var ikke ualmindeligt at de lokale tyveknegte kom om bord i skibene medens besætningen var beskæftiget med at fortøje, så havde de frit spil.

Hong Kong var næste havn, her var der en voldsom trafik af djunkers og handelsskibe af alle nationaliteter.

Hong Kong var en myretue af mennesker, her kunne man stort se købe alt. Var man til det kulinariske så var mulighederne ubegrænset.

En del af besætningen købte Kamfertræskister og figurer udskåret i elfenben og i eksotiske træarter. Der blev også tid til øl på The Red Lion. Kobe var første plads i Japan, derfra videre til Nagoya en industriby med megen forurening. Fabrikkerne lå side om side, når fabriksfløjten varslede fyraften spillede den en hel melodi.

Yokohama var sidste stop, på vej ind i bugten kunne man se Fujiyamas velkendte kegle rage op i landskabet.

På et besøg i et indkøbscenter opdagede man at også inden for elektronik var man langt forud, her var kameraer i alle størrelser og med egenskaber der var ubetaleligt derhjemme.



Simba til ankers i Bangkok.

Transistorradioer og fint Japansk porcelæn (sikkert lavet i Kina) var også yndede handelsobjekter. Da det var forår oplevede vi Japan medens tusindvis af blomstrende kirsebærtræer lyste op.

Fra Japan sejlede vi til Manila på Filippinerne her lå vi et døgn tid. Sammen med et par kollegaer tog jeg på sightseeing kørende i en af de farvestrålende Jeeps. Vi sluttede med et besøg i den næsten nye Mariners Club.



Rustbankegænget, Bangkok, med ØK-kajen i baggrunden.

Tilbage i Bangkok, her tog jeg sammen med en kollega en Tuktuk ud til Templet Wat Pho eller "Valby krat" som det hed i daglig omtale. Her så vi de smukke bygninger og den 45 meter lange statue The Sleeping Budha belagt med guld og med fodsåler i perlemor lagt i smukke mønstre og figurer.

Efter at have ligget på strømmen nogle dage blev der plads til os ved kajen og vi kunne nu færdes uden at være afhængigt af Sampaner.



Simba til kajs i Klong Toei.



Gråskæg og Rødkæg

På vej gennem Det Røde Hav lossede vi i Port Sudan, kun nogle få timer så fortsatte vi op til Kanalen.

Vel ude i Middelhavet dukkede en solbrændt ung mand op, det viste sig at han havde gemt sig i en af livbådene.

Han blev sendt op til Kaptajnen og her fik han fortalt sine rettigheder, og de var ikke mange, han kunne få lov til at banke rust 8 timer dagligt, hvis han havde lyst til det.

Alternativet var at han ville være låst inde i døgnets 24 timer.

Han valgte klogelig nok at banke rust, der blev indrettet et rum til ham i en af de forreste dækshuse og her fik han bragt sin mad.

Der blev ikke serveret Halal slagtet kød, han kunne spise det han fik eller lade være.

Sådan var vilkårene før fremmedordene Asyl og humanitært ophold blev almindelige ord i det Danske sprog.

I Genova kom der to Betjente og hentede ham, de førte ham over i en anden ØK båd som var for udgående og han blev antageligt sendt tilbage til Port Sudan.

Man kunne ikke undgå at få lidt ondt af ham, hans eneste brøde var jo at han forsøgte at få et bedre liv.

Besætningen sørgede da også for at han var velforsynet med cigaretter, sodavand og andre fornødenheder.

Efter en begivenheds løs hjemtur mønstrede jeg af i København.

Anker Simonsen.

-o-

I foråret 1961 gik jeg som 15årig i 3' mellem på Holsteinsgade skole i København Ø.

Far var tolder og mor var normal. Min fritid brugte jeg på slagsmål med min lillebror og de første spæde forsøg på at komme lidt tættere på kvarterets piger. Der var ikke meget tid til lektier. Jeg var tæt på min mormor og morfar, sidstnævnte havde en fortid på store sejlskibe fra sine unge dage, derefter opsatte han el/telegrafpæle rundt om i Danmark sikkert qua hans evne til at kravle i master. Han fik dermed kendskab til elektricitet. Som selvudlært elektriker fik han jobbet med at vedligeholde ØK's hovedkontors el systemer.

Som dreng kom jeg tit på hans værksted i kælderen i Holbergsgade og var med rundt på kontorerne for at skifte pærer etc. Han fik mig til at læse forfattere som Josef Conrad, Kaptajn Maryatt og Jack London og det gjorde mig nok til lidt af en søens romantikker, med Nelson og Willemoes som forbilleder. Min mor fik i den periode (sikkert via morfar) et job som kontorassistent i ØK's proviantafdeling i Frihavnen.

Min bedste ven John Liberoth boede i samme ejendom som mig med sin fraskilte mor. Hun var en spændende dame med meget høje hæle og en guldkæde om anklen og sikkert lidt forud for sin tid. John har nok gået lidt i vejen, for han fik lov til at stå til søs et par dage efter han var fyldt 15.

Pludselig var han tilbage blandt os drenge igen. Han fortalte om Bangkok/piger/palmer/frihed og et skib der hed "SELANDIA", hvor han havde gjort tjeneste som opvasker. John kom ikke til søs igen og døde som narkoman 5 år senere. (Hans korte liv blev fulgt af en DR TV dokumentar) Min skæbne var imidlertid beseglet Jeg meddelte mine forældre af de 7 have kaldte og mine fremtidsplaner ikke havde plads til familieliv og skolegang. Mine forældre gav et klart nej og en periode med stor uenighed opstod. Da både skolens ledelse og mine forældre endelig fattede, at jeg ville brænde skolen ned til grunden, fik jeg den fornødne tilladelse.

Min far mente at 18 mdr. som messedreng i en Mærsk tanker var sagen (han var træt af mig), medens mor insisterede at ØK's max 6 mdr. var nok for hendes lille dreng. Jeg gik derefter i gang med at skaffe de fornødne dokumenter, en køjesæk og en gul Imak regnjakke. Midt i processen ringede telefonen en morgen kl. 0830 og ØK's forhyringskontor meddelte mig at på grund af frafald kunne jeg mønstre "MORELIA" med afgang fra Orientkajen til New Zealand kl. 1600 samme dag. Det blev en travl dag 6. april 1961, hvor jeg blev sømand. I dag er jeg stor tilhænger af Kirkegårds "livet leves forlæns, men forstås baglæns", men en 15 års knægt har ikke meget baglæns i bagagen.

Med køjesækken på skulderen bordede jeg MORELIA og hovmesteren meddelte mig, at min første titel til søs var styrmandskammerdreng og bortset fra kammer og dreng, var det en stillingsbetegnelse, der passede en søhelt. Jeg blev klogere. Det var et sejt skib, dæks besætningen smadrede matrosmessens stole i hovedet på hinanden de første 2 dage og resten af turen brugte de ølkasser som stole. Der blev lukket for øl og spiritus agter på rejsens 3. dag, men en finsk motormand lærte dem at drikke Aqua Velva barber sprit og grape tonic, hvilket der ikke var lukket for. Kaptajnen var Prause, lige udnævnt og et eller andet sted blev han mit idol. Hans søde kone var med til Rotterdam og hun hjalp mig faktisk igennem den første tid.

Lige så snart hun havde forladt skibet trådte hovmesteren i karakter. Midt om natten, ud af køjen og vaske proviantrum ned med brun sæbe og øretæver. Jeg besluttede mig for at rømme i Algeciras og gå ind i

fremmedlegionen, det kunne vel ikke blive værre. Så blev han pludselig "flink" igen, da dæks besætningen beskyttede mig og gav ham igen af samme kost. Resten af turen var han bange for at jeg ville sladre.

Hovmesteren er nævnt i andre indlæg. Han var syg i hovedet, specielt når han fik spiritus. Det var en barsk dæks besætning, men de var meget fair over for os drenge. bl.a. var vi fire drenge på "druk" i Rotterdam.

Beslutningen blev taget, tatoveringer! tatovør findes - motiv vælges - i gang efter lodtrækning om rækkefølge. Da mand nr. 2 er i gang kommer en af vore matroser forbi - ser os - kommer ind - stikker os alle nogle flade - smider os ud - lover os virkelige tæv hvis han nogensinde ser os i nærheden af en tatovør igen. Jeg var ikke nr. 2, der kun fik en halv tatovering og ikke kunne få den færdiggjort af frygt for matrosen. Jeg har ikke været i nærheden af en tatovør siden, man kunne jo møde matrosen en dag.

Algeciras, Cyrao, Panama kanalen og Stillehavet, 12 passagerer - aftenerne på 4 lugen - ækvatordåb - skylleluftbrande. Kong Neptun mente jeg skulle hedde flyvefisker, de engelske passagerer kaldte mig dog for en "imp". En lang sørejse er nu en hel speciel oplevelse. Så hurra for krydstogter.

Derefter turen langs N.Z. kysten Auckland til Bluff - mælke barer - søde piger - udflugter - befolkningen bare venlige og gæstfrie. Som sømand er N.Z. og Brasilien øverst på min liste. Besætningen agter morede sig igen og igen. En oplevelse jeg syntes var stor (det er sikkert ikke nogen andens mening) var i Port Nelson, hvor jeg stod under Sydkorset og lod mit vand op af en palme i snevej.

I Bluff fik jeg en sød lille kæreste, som jeg holdt hånd med og fik et kys eller 2. Derefter Port Pirie, Australien hvor den fulde mesterkammerdreng (skibets bedste job) faldt ned fra gangvejen og brækkede benet. Han kom nu ombord igen med benet i gips, men jeg havde pludselig fået 2 jobs. Skrev et brev til familien og berettede hvor slemme og fulde alle de andre var, og overdrev måske uheldet en smule, medens jeg var den pæne dreng.



Wallerloo

Næste havn var Walleroo for lastning af korn til Beirut. Pieren var meget høj og da vi tog proviant om bord, stod jeg med et ben på pieren og et på lønningen, med ak foden smuttede, jeg røg ned mellem skibssiden og kajen, ramte en stor træ fender, ergo nyt brækket ben på MORELIA. Jeg blev kørt på hospitalet - røntgenbillede - kompliceret skinnebensbrud - i seng - pludselig stod kaptajn Prause der i fuld uniform inkl. manchetter knapper (vi vidste alle af hospitalet var fyldt med søde sygeplejersker) med min køjesæk og sagde de måtte efterlade mig. Han sludrede så en halv times tid med de kønne sygeplejersker, med et enkelt ord til mig i ny og næ.. Lidt senere på eftermiddagen sejlede MORELIA. Kaptajn Prause var stadig mit idol.



Hospitalet i Wallerloo

Jeg tilbragte 2 mdr. på distriktshospitalet i Walleroo, en havneby med ca. 1500 indbyggere. Det var fantastisk, jeg fik gips på efter 14 dage og kunne bevæge mig rundt. Jeg tror jeg blev inviteret til middag i næsten alle hjem i Walleroo, kom på ture og blev småforlovet 2 - 3 gange. Jeg må gentage mig selv, det var bare fantastisk. Det eneste negative var at min morfar døde, medens jeg lå der.

Så var benet fint igen – tog til Adelaide – fly via Kalgoorlie til Perth/Fremantle, så ombord på SARGODHA som konsulatpassager (de må/skal ikke arbejde) og homeward bound med en bulk last til Avonmouth, U.K. Jeg var uvenner med hovmesteren og bådsmanden fordi de mente at jeg lokkede de andre unge mennesker ombord i fordærv. Som passager havde jeg ikke andet at lave og kunne sove længe om morgenen. Ankomst Orientkajen 18. december 1961 kl. 0700 hvor det meste af familien mødte op, for at hilse søhelten velkommen hjem.

Hjemkommen som søhelt, meddelte jeg familie og omgivelser, at søen stadig var min fremtid. Da det at være en søhelt forpligter, ringede jeg til ØK og meldte mig klar til en ny tur. Set i bagklogskabens lys skulle jeg jo nok været gået på søfartsskole. I betragtning af årstiden vendte ØK tilbage og tilbød mig MANCHURIA for en rejse til New Zealand med afgang 23. december. Jeg meddelte så familie og andre beundrere, at ØK havde brug for mig, da jeg både kendte farvandet og de indfødte på NZ og at skibets kommende rejse var afhængig af mig. Det at jeg stævnedes ud dagen før juleaften, mente jeg også pudsede min glorie.

Om bord på MANCHURIA valgte jeg igen styrmandskammerdrengens job, selv om jeg kunne få jobbet som mesterkammerdreng (stadig skibets bedste job). Jeg stræbte efter en hvid skjorte med striber på skulderen og ikke en beskidt kedeldragt. Tag f. eks. den hvide dug i officersmessen – lige lagt på – første måltid – 6 oliepletter på dugen, hvor de 3 mestre havde haft albuer eller underarme. Det skal dog siges, at mestrene ikke var så snobbete som styrmændene og generelt behandlede de os drenge bedre. Af indlysende grunde undlader jeg at nævne assistentmessen.

Min 6 mdr. rejse med MANCHURIA var desværre kun rutine. Kaptajnen hed Svendsen og han nåede ikke Kaptajn Prause til sokkeholderne, jeg var meget kritisk. Pigerne i NZ fandt mig mere interessant, men jeg havde ikke fået min debut endnu. Jeg holdt som søhelt på, at man skulle være forelsket før man tog så stort et skridt. Hjemrejsen var en fuld last erts fra Brisbane, Australien til River Clyde (Gourock og Greenock), hvor jeg involverede

mig med en sød jævnaldrende pige. De var virkelig fattige i den del af Skotland. Hun boede sammen med 7 familiemedlemmer (3 generationer) i en 2 værelses lejlighed med et skur i gården, men til trods for følelserne var der, nåede jeg ikke min debut. De fleste NZ hjemrejser var ikke i liniefart, men med ensartede bulklaster. Nå, men på rejsen søgte jeg optagelse på Svendborg Sømandshøjskole og ansøgte samtidigt om at blive aspirant i Kompagniet og fik accept fra begge steder. Sidstnævnte, sikkert med mors hjælp.

Min anden hjemkomst var ikke nær så festlig, min mor mødte lidt tidligere på arbejde og sagde velkommen hjem. Min lillebror havde fået mit store værelse i hjemmet og når mine nye sømandshistorier varede længere end et par minutter, blev folk fjerne i blikket.

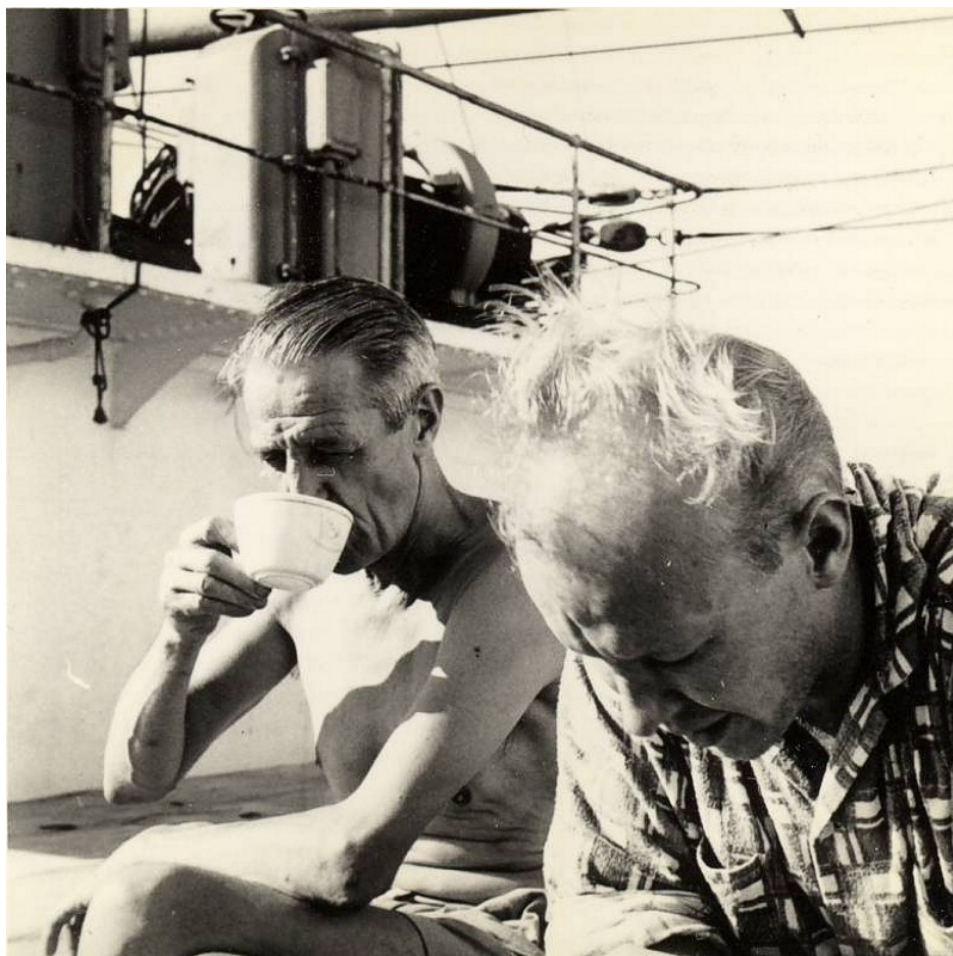
Så var det Broderkredsen på Havets tur, en kristelig organisation der stod bag sømandshøjskolen.



3 måneder – sommer i Svendborg – godt kammeratskab – Christiansminde strand – hotdogs på havnen – det stationære øvelsesskib ARKEN midt i havnen. Den kristne forstander havde en sød datter på 14, men hun var bedre bevogtet end guldet i Fort Knox. Inspektøren var tidligere ØK styrmand og eftersom jeg skulle være aspirant i ØK, fik jeg en ufortjent flidspræmie. En dejlig tid.

Min aspirantaftale med ØK krævede dog et togt med DANMARK, men hun var lige sejlet. Statens søfartsskoler koordinerede kurserne med skoleskibets afgang, det gjorde Svendborg ikke. Det problem klarede ØK ved at sende mig på en 4 ½ måneds rejse med JUTLANDIA som dæksdreng og derefter skoleskibet.

JUTLANDIA – En hvid svane med en fantastisk historisk indsats i Korea krigen, det var en passende ramme for en søhelt. 4 skrå master med en højde som dem min morfar beherskede i sine unge dage, og jeg var på dækket nu, endelig var der gang i den. Ja, hurra! som i alle ved så er man som dæksdreng en forklædt messedreng. Bådsmanden var fantastisk, hævdede aldrig stemmen, et blik var nok. Hele dæks besætningen (også styrmændene) havde den største respekt for ham, der er virkelig langt mellem sådan nogle mennesker. En anden personlighed var en fyrbøder (han var bestemt ikke motormand) og krigssejler, der var blevet torpederet flere gange under 2nd verdenskrig med tilnavnet "Dampen fra New York". En ældre mand, der svinede alle til uanset rang, herunder stewardesserne.



"Dampen" fra New York og matros Bent.

Pigerne tog hævn. En dag stod de alle på lur bag agterste dækshus og overfaldt ham med klædes bøjler og gav ham en dragt prygl. "Dampen" påstod selvfølgelig, at det var den eneste måde de kunne vise ham deres kærlighed, hvorfor ville han møde dem med større hengivenhed fremover. De hvide svaner lastede i forskellige nordeuropæiske havne, hvorefter man hentede passagerer i Dover (60-70 stykker) og så gik den til Østen via Genova, Suez og Aden. Blandt vores passagerer var en nydelig amerikansk mor med sin 16årige datter. Pigen var i nutidssprog en "true californian girl" slank, langt lyst hår og en virkelig sød udstråling. Hendes far var militærattache tilknyttet den amerikanske ambassade i Saigon og han var

fløjet i forvejen. I min lille beretning her, får mit idol Kaptajn Prause nu pludselig konkurrence nemlig:

Kaptajn Paulsen, JUTLANDIA`s faste kaptajn, der havde været overstyrmand på skibet under Korea krigen. Kaptajn Paulsen var et virkeligt renæssance menneske. Han er nævnt andre steder her på hjemmesiden, med sine japanske træ tøfler, kimono og det lange cigaretrør. Nytårs aften kom han spankulerende hen over agterdækket med de 2 ungtjenere i hvide jakker bag sig, bærende på bakker med 2 flasker Gordons, lime, tonic, isterninger, og nødder, ja sågar glas og ønskede alle os agter et godt nytår. Format? Ja for en dæksdreng et stort JA.

Nå, men som dæksdreng ville jeg jo trods alt gerne lære lidt om arbejdet på dækket. Resultatet var jeg kunne stå på poopen og se de andre arbejde ved ankomst og afgang basis se, men ikke røre. Ved søklaring fik jeg lov til, at stå og glo med en gerdtamp i hånden, dog først efter bommen var lagt ned. Jeg skulle også have rutine i at stå til rors. JUTLANDIA havde 2 skruer, det føltes som de konstant havde forskellige varierende omdrejninger, så man skulle have en smule fornemmelse for det. Det forgik i min "fritid" fra 1330 til 1430 og da JUTLANDIA ikke havde selvstyrer fik de 2 rorgængere fra søvagten min fritid. Første gang lignede vores kølvand en smuk lige landevej da jeg overtog roret, og en lang bugtende slange fra Loch Ness, når jeg blev afløst. Jeg mener af 2nd styrmanden på vagten var Erichsen. Ikke desto mindre førte det til en af mine bedste oplevelser i min tid ombord.

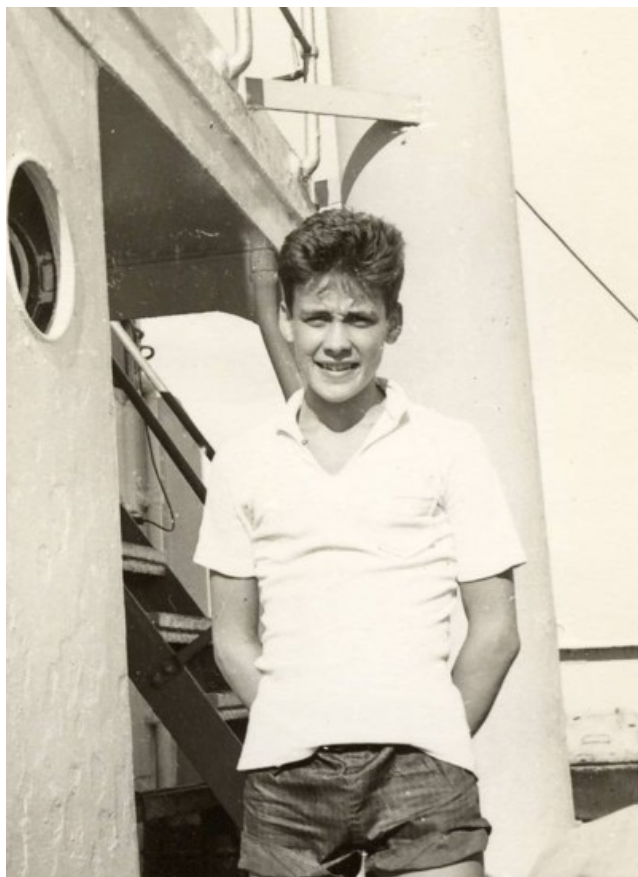


Skibet er ladet med oplevelser.

Kaptajn Paulsen brugte broen som en luftkaptajn på en B 747 bruger sit cockpit, han inviterede kun interessante passagerer på broen, alle andre var forment adgang. De eneste interessante passagerer på denne tur var efter hans mening den meget nydelige amerikanske græsenke og hendes datter, den underskønne Diana. De kom på broen hver eftermiddag og Kaptajn Paulsen kurtiserede græsenken i bedste ØK stil, medens jeg var rorgænger. Pigen kedede sig lidt og hun spurgte moderen, der igen spurgte Kaptajn Paulsen om datteren måtte lære at styre skibet. BANG! Pludselig stod hun kun 30 cm. fra mig og kiggede mig i øjnene, gad vide hvordan kølvandet så ud.

Mit engelske var rimeligt, da det var det eneste jeg talte under mit hospitalsophold i Australien. Diana og jeg kom lige så stille på nautisk bølgelængde, mens hun meget meget langsomt lærte af styre. Det var jo ikke fraternisering, det var kaptajnens ordre. Sådan kørte det i 5-6 dage – græsenken glad – kaptajnen glad – Diana og dæksdrengen, ja en af dem var i syvende himmel – rorgængerne glade – andenstyrmanden, det hang ham ud af halsen med alt det uro på hans vagt.

Så pludselig meddelte han bådsmanden, at jeg havde tilstrækkelig rutine og sikkert kunne bruges til noget fornuftigt andetsteds. Så jeg fik min fritid tilbage. Rorgængerne gav mig referat senere om hvad der skete på broen. Igen, Diana spurgte mor, der spurgte kaptajnen, der spurgte andenstyrmand. Da Diana hørte svaret fældede hun en lille tåre, hvorpå Kaptajn Paulsen snerrede til den arme styrmand ”Styrmand, den dæksdreng kan ikke styre, på broen med ham nu” og så fortsatte oplæringen. Jeg kan ikke huske hvordan det gik til, men et par dage senere lånte Diana og jeg frisørsalonen hver dag mellem 13 og 15. Frisøren (en meget fin fyr, der er et billede af ham på en af de andre sider) påstod, af han altid tog sig en lur på det tidspunkt. Der må have været højere magter involveret, hvis ikke gud, så kaptajnen. Så jeg tilbragte eftermiddagene i frisørsalonen med Diana, mens vi alt for hurtigt gled over det Indiske Ocean med kurs mod Penang. Jeg kom tættere på min debut, men ikke helt. Diana og hendes mor gik i land i Singapore, for at flyve til Saigon og vi aftalte jeg skulle kontakte hende via ambassaden når JUTLANDIA kom til Saigon. Mit søheltshjerte var knust. Dog havde jeg nu 2 kaptajns idoler, hvor den ene nok savnede en græsenke.



Her som dæksdreng.

Næste havn hed Bangkok. Det var nok den havn jeg havde hørt mest om i min tid i ØK, det var jo her H. N. Andersen var startet, det var snesejlernes paradys og andet hjem. Som beskrevet i et særdeles flot indlæg havde JUTLANDIA også været den thailandske kongefamilies andet hjem under deres ophold i Skandinavien, et par år tidligere. Der var mere end trosser mellem skib og land.

Som forklædt messedreng hang jeg ligesom mere ud med restaurationsgængen og vi festede ikke så meget som dæks besætningen, der afspadserede fridage al den tid vi lå i Bangkok. Min holdning var klar – trofast kærlighed til Diana, og ingen intimitet uden kærlighed. Vi skulle selvfølgelig på Mosquito Bar og drikke os hønefulde i abe whisky, der var brygget på døde fluer etc. Der kom hurtig gang i den. BANG! Pludselig står jeg overfor den mest henrivende siamesiske pige, Dang Zaly på Venus Room. Whisky og buddisten i søde Dang, gjorde at vi lidt senere på natten lå i hendes hytte ved floden. Endelig debut - ja hurra, strengen sprang og

blodet løb. Det var en virkelig pinlig situation, så efter at have undskyldt mange gange dinglede jeg tilbage til gode gamle JUTLANDIA.

Nå, jeg mente jeg havde fået min debut. Dang så jeg ikke mere til. Efter et par dage afsejlede vi så for smutturen til Saigon. En route, blev jeg nødt til at henvende mig til vores doktor, der stillede diagnosen: blød changer – en ikke så alvorlig kønssygdom, der kunne klares med 6 millioner enheder. På en måde var jeg stolt, debut og en ”dårlig”. Nu var jeg sømand, og kunne tilmed bevise det, men medaljens bagside: vi var på vej til Saigon og Diana. Så krakelerede søheltens facade. 22. nov. 1962, ens vi var på vej op af Saigon River blev Præsident Kennedy myrdet. Jeg forsøgte spagt med en opringning til ambassaden, men de var helt rundt på gulvet på grund af Kennedy. Da min helbredstilstand ikke var særlig romantisk, kastede søhelten håndklædet i ringen og Diana gled desværre ud af mit liv.



Søde Dang fra Bangkok

Nå, livet fortsætter. Dagen efter vi var kommet tilbage til Bangkok, var jeg i gang med bækstørnen efter frokost, så stod Dang der. Hun oplyste at hun havde været hos lægen ligesom mig, og nu var rask. Hun greb et viskestykke og det ene blik tog det andet. Så var vi kærester igen, denne gang med større succes. Det var en drøm der gik i opfyldelse, jeg var smask forelsket for hun var simpelthen noget af det sødeste. Den dumme søhelt

havde lavet sine indkøb i Singapore, kamfertrækiste o.s.v. så der var ikke mange penge på bogen, men Dang stillede sig tilfreds med en fattig dæksdreng. Udflugter til templer, biografdure, megen morskab på Venus Room og det stille hjemmeliv i hendes hytte ved floden. Jeg behøver vel ikke at nævne, da vi afsejlede Bangkok var søheltens hjerte knust for anden gang, inden for en måneds tid

Hjemrejsen var som alt andet med JUTLANDIA bare fin. En af grundene til jeg hang meget ud med restaurationsgængen var at jeg ville forsætte som aspirant og alle mine kære arbejdsgivere agter var medlemmer af Sømandenes Forbund, som jeg nægtede at være medlem af. Der var et par negative bemærkninger i begyndelsen, men et blik fra bådsmanden stoppede det og jeg blev behandlet ordentligt hele turen. Da vi nærmede os Europa spurgte de mig om jeg ikke ville være medlem af Forbundet, så ville de arrangere at jeg kunne mønstre op og komme med på næste rejse som ungmand. En svær beslutning: Med JUTLANDIA tilbage til Dang eller 6 måneder i Anders And tøj på DANMARK.

Efter ca. 7 dage i hjemmet omgivet af landkrabber mønstrede jeg JUTLANDIA igen, men denne gang som ungmand. Jeg var født ind i 4-8 vagten og på bakken ved fortøjningsarbejde. En lidt indelukket matros først i trediverne gjorde mig selskab. Jeg havde luret lidt som dæksdreng, så allerede ved første fortøjning, bemægtigede jeg mig pladsen ved springet på bakken og fik lov til at beholde pladsen resten af tiden. Jeg forsøgte også at være først på kastelinen hver gang. Ved søklaring gik jeg altid efter preventerne og linedans på skærstokkene var mit speciale. Jeg ville ikke luske mig frem i verdenen, men har nok været lidt irriterende.

Bådsmanden, der styrede det hele havde ikke noget imod folk der lavede noget. Min første selvstændige havnevagt 1600-2400 var i Tilbury med tidevand, det var en fantastisk oplevelse og følelse. Vi fik også de flotteste solopgange på udrejsen og ditto solnedgange på hjemturen. Dæksdrengen, der afløste mig, var en fin fyr fra Snested i Nordjylland, der stædigt ikke ville lære at svømme. Han druknede ved sandpumperen KAPTJN NIELSENS kæntring i Australien et års tid senere. Jeg sender ham stadig en tanke i ny og næ.



Første dag som ungmand,

Nu kommer overstyrmændene ind i beretningen. Den nye overstyrmænd på JUTLANDIA, var ingen ringere end Hjalte Hjalterson, der er nævnt adskillige steder, også ved hans øgenavn. En begavet, kompetent overstyrmænd og sømand, der havde et fantastisk "Don Juan-gen". Forretten var gerne en stewardesse, inden passagererne kom om bord i Dover. Vi afsejlede Orientkajen som sædvanligt kl. 1600 i isvinteren 62/63 og jeg afløste den faste havnerorgænger på min første søvagt. Der var is i Sundet og nogle ventende mindre coastere så vores imponerende isbryderstævn komme ud fra Frihavnen, da vi jo næsten var i ballast. Deres lykke var gjort og de lagde sig i vort kølvand, så de kunne komme ud af Sundet.

JUTLANDIA var bare fantastisk, men isbryder var hun ikke. Inden længe sad vi fast i isen og coasterne kom intet anende sejlene i vort kølvand. Ingen tid at spille, Kaptajn Paulsen blev på broen, hev i maskintelegrafene og tudede med tågehornet, mens overstyrmanden og jeg styrtede agter, gribende nogle fendere undervejs. Coasterne lå nu i vild forvirring med fuld bak på deres maskiner, men heldigvis skete der intet alvorligt.

Overstyrmand Hjalte gav mig et lille bitte anerkendende klap på skulderen og jeg syntes det var en forrygende start på rejsen.

Efter dette lille intermezzo slog den hvide svane vingerne ud, svævede over vandene og så var vi på Østen igen.

Overstyrmand Hjalte inviterede tit kvindelige passagerer op for at se solopgang og derefter et søkort at "forstå" i bestikket. Det var underholdene, at være på hans vagt og der var mange morsomme episoder.



Letmatros Palle på udrejse.

I en dæks besætning kan der opstå virkelig gode venskaber. Letmatrosen Palle og jeg fik et af disse venskaber, men desværre mister man ofte kontakten senere i sådant et omfarende liv. Vi tilbragte mange timer ved poolen i Mariners Club i Port Swettenham. En engelsk piges badebold røg hen i nærheden af mig og så faldt jeg i snak med Beryl Jane Coates. Hun var passager på BENVORLICH et engelsk fragtskib med 12 passagerer. Beryl var (stærkt bevogtet af sin engelske besætning, der absolut ikke syntes om mig) på vej til Hong Kong, hvor hun skulle besøge sin familie under hendes sabbat år efter endt uddannelse. Ydermere var hendes onkel chef lods i Port Swettenham. På forunderlig vis blev jeg inviteret til dejlig middag hos Beryls familie og dagen efter en tur til Kuala Lumpur igen med middag og kinesisk teater. Så skulle Beryl og BENVORLICH videre, men vi regnede ud at vores skibe ville ligge samtidigt i Bangkok. JUTLANDIA

afsejlede dagen derpå, en søndag formiddag, vi skulle bare hive fortøjningerne op fra bøjen, idet vi lå på strømmen. Der var ingen grund til at klæde om, så vi var i vort fineste søndags tøj, sarong og pissetøfler. Da vi samtidigt havde festet til den lyse morgen, var vi også noget overstadige og pjattede. Da de andre for sjov var ved at smide mig overbords kiggede jeg op mod broen og der stod Beryls onkel, han var lodsens der skulle tage os ud, meget pinligt. Jeg havde jo været den pæne unge mand hans niece kendte. Rorgængereren fortalte senere, at de havde talt om mig på broen. Kaptajn Paulsen omtalte mig pænt og tog mig næsten i forsvar. Nå, på med ren skjorte og shorts og sige pænt farvel og tak for alt til Beryls onkel, da lods båden hentede ham.

Endelig over barren og op af floden til Bangkok. Dang var med en af de første sampaner og følelserne var der stadig. Nu var jeg ungmand og havde fri mens vi lå der, ligesom der var penge på bogen. Der blev hygget i hytten ved floden og konsumeret meget abe whisky på Moskito Bar og danset i Venus Room. På et tidspunkt faldt jeg udmattet i søvn på en stol ved pigernes bænkerække. Jeg vågnede lidt pludseligt og så alle pigerne var ved at smide matrosen fra min vagt ud over verandaen på første sal. Jeg kiggede ned af min skjorte, den var smurt ind i blod. Det viste sig, han pludselig var gået hen til mig og havde stukket mig en, så min læber sprang op. Efterfølgende tror jeg han sludrede lidt med bådsmanden, for vi talte aldrig om det igen og havde det fint på resten af turen. Jeg har nok fyldt lidt for meget på 4-8 vagten af en ungmand at være.



Første vagt ved tidevand.

Jeg så BENVORLICH var ankommet, men jeg var beskæftiget med Dang og abe whisky og havde derfor ikke mulighed for at kontakte hende. En dag ved frokost tid konstaterede jeg, at det var umuligt, at leve af kærlighed og abe-kildevand alene, så jeg besluttede mig for en stor bøf i Mariners Club, der lå ca. 1 minuts slingrende gang fra Moskito Bar. Der tumlede jeg lige ind i Beryl som jo elskede at svømme, men ikke havde set mig fra den berusede side før. Alligevel inviterede hun mig med til et gardenparty næste dag på den engelske ambassade i Bangkok. Nå, en kold tyrker og næste aften var jeg klar, iført min tykke konfirmations tweed jakke (min eneste jakke og ikke egnet til klimaet) og et tyndt slips.

Gardenpartyet blev afholdt for at fejre af ambassadøren havde fået lavet en lille buste af sin kone i jade. Beryl kom med det samme i konversation om nationaløkonomi og Imperiets faldende indflydelse rundt om i verden, med nogle engelske ambassadefolk. Jeg fattede intet, men stod og kiggede lidt ved siden af og lod mig forsyne med gin/tonics af de små søde siamesiske serverings piger. Pludselig fik jeg øjenkontakt med en sød, køn ung pige, jeg fandt senere ud af hun var datter af den belgiske ambassadør. Hun sendte mig et sødt smil, der blev større og større. Søhelten og verdensmanden løftede så sit glas for at hilse på hende, men ak grunden til hendes smil var at mit slips lige så stille havde kvejlet sig op i min gin/tonic og jeg nu stod med slipset i munden, meget pinligt. Vi faldt dog i

snak. En af hendes bemærkninger har jeg aldrig glemt "THE FIRST ARE THE BRAVEST" Hun sagde det, samtidig med hun pegede på en lav havemur og spurgte om vi ikke skulle sætte os lidt ned. Det var åbenbart kutyme, at man stod op ved et cocktailparty. Bang! Jeg var raskt på vej ud i tredje forelskelse i min JUTLANDIA tid. Beryl mistede desværre interessen for nationaløkonomi etc. og hentede mig ved den lille havemur, idet vi skulle ind i ambassaden og se ambassadørens kones lille jade buste. Hun blev så lidt utilpas og ville gerne tilbage til vores skibe, så jeg fik ikke sagt farvel Anne, den søde belgiske pige. Da vi returnerede til havnen kom jeg med om bord på BENVORLICH, da jeg skulle have noget Thai silke med hjem til hendes forældre i England. Jeg kunne ikke rigtig komme i gang med forførelsesscenen, da mine læber stadig var hævet og havde sår efter episoden på Venus Room. Jeg havde forsøgt et par kys med Dang, men det var lidt smertefuldt. Jeg kunne jo ikke starte romancen med at tage hende på brysterne eller sådan noget, så jeg sagde pænt godnat.

Næste dag sejlede BENVORLICH og Beryl til Hong Kong, mens jeg festede videre på Moskito Bar med nogle Mærsk sejlere og deres "skorsten" fyldt med abewhisky, cola, arbejdshandsker og andet, de fandt det morsomt at hælde i. Mit bidrag var en flaske abewhisky og et stykke håndsæbe.

"Skorstenen" var en stor mange liters isoleret vanddunk med tappehane, som amerikanske havnearbejdere havde stående i lastrummet med isvand når de arbejdede. Disse dunke stjal Mærsk folkene, malede dem himmelblå med deres syv takkede stjerne på hver side og fyldte dem med sprutsjatter etc., så de altid havde en stærk cocktail ved hånden når de skulle fra skibet til Myggen og tilbage igen. Intet varer dog evigt, så begyndte hjemrejsen, efter en bevæget afsked med Dang. Hjemrejsen blev dog fyldt lidt med forventningens glæde, idet vi fik besked om, at Kronprinsesse Margrethe skulle med på en del af næste rejse og det ville jo nok give nogle spændende oplevelser. Jeg fik fint tiden til at gå, da jeg var begyndt på nogle af de brevkurser, man kunne få via Handelsflådens Velfærdsråd. Vi lå 10 dage ved Orientkajen. Mine kammeraters familier og kærester behandlede mig lige som bådsmanden og høkeren på SARGODHA, fordi jeg ledte deres kære i fordærv. Jeg havde fri, penge på lommen og kunne sove længe, medens kammeraterne enten var i lære eller skulle passe deres studier. Alle bortset fra min mor og en enkelt pige, drog et lettelsens suk, da jeg stævnedes ud på min tredje rejse med mit elskede JUTLANDIA. Vi var det samme team på 4-8 vagten og Kaptajn Paulsen var stadig øverst i

hierarkiet. Dog havde vi fået ny færøsk bådsmand, der kun kunne tænke nogenlunde klart når han var ædru og det var sjældent. På toppen af det, ejede han nogle aktier i ØK, det mente han gjorde ham til ejer af JUTLANDIA. Jeg var i konflikt med ham fra dag et og stemningen agter ændrede sig. Der forstod jeg virkelig hvilken betydning den forrige bådsmand havde haft for hele skibet.



Tid til at slappe af.

Så begyndte prinsesserejsen, Hendes Kongelige Højhed skulle først om bord i Genua, i mellemtiden sejlede vi som sædvanligt rundt i Europa og hentede last og passagerer. Blandt andet Middlelsbrough, hvor jeg tog en fridag, da Beryls forældre boede 2 timers togrejse derfra og jeg skulle aflevere den medbragte Thai silke.

Vi ankom en fredag morgenen og da vi var færdig på bakken oplyste overstyrmand Hjalte, at vi skulle afsejle samme dag 1900. Af sted drog jeg - afhentet på stationen - frokost serveret af husholdersken - rundt på The Estate i Land Rover med Mr. Coates og hans forvalter - dejlig dag - ind i toget og tilbage til Middlesbrough. Da jeg kom tilbage til havnen kl. ca. 1830 var der ingen JUTLANDIA.

Agterudsejlet ! Nu var jeg virkelig rigtig sømand. Jeg henvendte mig i gaten og to store bobbyer kørte mig senere til Mission of Seamen, hvor jeg skulle overnatte. Der var lidt festivitas på sømandshjemmet inkluderende nogle søde piger. På grund af min ankomst med de to store betjente, så pigerne på mig som var jeg spedalsk, så jeg gik tidligt til ro.

Næste formiddag kom en kontorist fra agenten en fin fyr og kun et par år ældre end mig. Jeg skulle med nattog til London sent søndag aften og videre med fly til Hamborg, hvor JUTLANDIA forhåbentlig ventede. Vi faldt i god snak og han inviterede mig med hjem til sine forældre og senere ud at køre motor cross med nogle af hans venner. Der var også piger og jeg blev rigtig alvorligt forlovet med hans kønne lillesøster Nancy, som jeg snedigt fik smuglet ind på sømandshjemmet om aftenen. Igen en romantisk afsked næste dags aften, denne gang på banegården. Jeg kom om bord igen tirsdag morgen 0500 ved JUTLANDIAs ankomst til bøjerne i Hamborgs havn efter at have tilbragt natten i et skur på landgangsbrüggen. Mine "kollegaer" på dækket, sagde at jeg stod til både skideballe og øretæver hos kaptajn og overstyrmand. De herrer sendte mig dog til køjs og ØK påtog sig alle udgifter i forbindelse med min agterudsejling, jeg blev ikke engang trukket for min fridag i Middlelsbrough. Jeg sendte nogle meget poetiske kærlighedsbreve til Nancy, men hørte aldrig fra hende igen.





Endelig fik vi Hendes Kongelige Højhed om bord i Genua og satte kursen mod Heraklion på Kreta, hvor HKH ville kravle rundt i nogle ruiner med en spiseske og ledte efter tegn fra fortiden.

Mit første indtryk var selvfølgelig som rorgænger fra broen, hvor HKH kom rigtig meget og sludrede med Kaptajn Paulsen.

Kaptajnen med sit lange cigaretrør og HKH kæde rygende virginia cigaretter og drikkende øl af flasken.

Hendes far var åbenbart sømand og jeg blev royalist for livstid. HKH rejste med et hof på en ca. 8-9 personer med ambassadør Ebbe Munk som hofchef og Ulrik Haxthausen, sekretær i udenrigsministeriet som adjutant (jeg lærte ham, at styre vores gode skib) og en elegant smuk hofdame. Der var virkelig liv på broen på denne rejse, hvor HKH også opholdt sig ved ankomster og afgang.

Da vi skulle afgå fra Heraklion virkede vores tågehorn ikke, da det havde slagregnet hele dagen med vinden lige ind forfra. Søhelten på bakken var hurtig oppe i masten med en klump tvist, så jeg kunne trække vandet ud siddende overskrævs på selve hornet. Midt i processen trykkede 3. styrmand på hornknappen på broen. Jeg blev temmelig forskrækket,

eftersom hornet virkede og var faktisk ved at trille ned. Igen referat fra rorgængereren: Kaptajn Paulsen gik direkte hen til 3. styrmand, stak ham en flad på baghovedet så hans kasket røg af og kaldte ham en grim ting. Styrmanden var netop kommet fra Marinen hvor han var officer, en meget venlig person, der lige skulle vænne sig til JUTLANDIA og hendes kaptajn. En af de mange fordele ved at være ungmand var vores permanente swimming pool, også kaldet "badekaret". Det betød at efter Suez Kanalen, var jeg bademester. Jeg blev afløst ved roret, gik ned til bageren, nød en kop friskbrygget morgenkaffe, et par nybagte rundstykker, en smøg, derefter agter, skifte til badebukser, gribe et tot tvist og lidt træuld og så et dejligt hovedspring ned i badekaret. De fleste kvindelige engelske passagerer lagde altid en perfekt makeup inden de skulle i badekarret. Det resulterede i bassinsiden ved vandoverfladen blev meget fedtet og ulækker. Det var mit job at fjerne skidt (også falske øjenvipper) og det var så min morgentjans på søvagten. HKH var ikke meget for overfyldte badekar, derfor tog hun sig en dukkert tidligt om morgenen. Så en gang i mellem var der tid til at veksle et par ord på tomandshånd. Fornemt! Jeg kan faktisk sige, at jeg har delt "badekar" med dronningen.

Idet vi nu var en royal yacht kom der mange nye rutiner, specielt flagsætningen, da vi havde signal flag over top, d.v.s. fra for til agter. Herefter gøs, det besøgendes lands flag på for masten, næste mast bar Kronprinsesse flaget, næste mast ØK's kontorflag, derefter dannebrog på sidste mast og igen agter. Alle flag skulle op samtidigt kl. 0800 når overstyrmand Hjalte blæste i fløjten. Nogle af linerne var ret tunge, så det krævede i alt 16 mand til showet. Da jobbet ikke krævede særlig store evner, vi var bare lidt underbemandet, havde ØK lånt os 3 aspiranter. De var udstyret med hvide uniformer, med tilhørende kasket og sko og stod vagt ved prinsesse gangvejen og gik styrmændene til hånd til søs. Jeg forsøgte konstant at købe ispinde hos dem, men var nok i virkeligheden lidt misundelig. Det var nogle flinke fyre, og jeg hængte godt ud med dem, men nu var jeg dedikeret forbundsmand. Når man besøgte dem på skibets hospital, af mig kaldet mejeriet, (det var det eneste sted der var plads til dem) fik man altid tilbudt en "Tiger milk", hvilket var gin og ØK's dåsefløde.

Vi var lige en tur i Karachi, hvor Kaptajn Karlsen hilste på HKH fra brovingen af FLYING ENTERPRISE II. Jeg tror også de to kaptajner havde en hyggelig dag. Derefter vor sædvanlige rute til Singapore hvor et

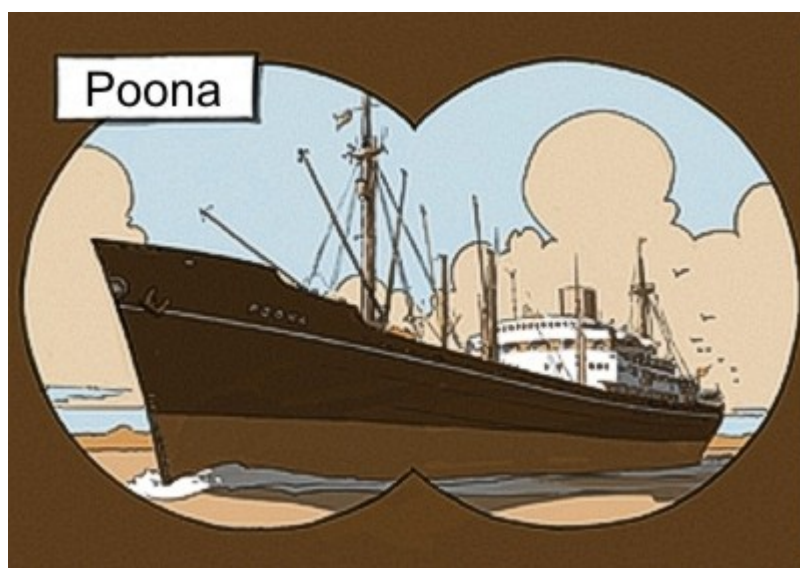
sækkepibeorkester og diverse honoratiores ønskede HKH velkommen. Derefter forlod hoffet os, for at komme om bord igen senere på rejsen. Så var turen endelig kommet til Bangkok med et dejligt gensyn med Dang og så "samme procedure som sidste år" En sen aften hvor Dang og jeg hyggede os om bord, blev døren til mit kammer næsten blæst åben og indvæltede to bevæbnede Thai-politifolk, en mand fra ambassaden og Overstyrmand Hjalte, som spurgte mig om hvor HKH's kammerpige var, idet hun var forsvundet fra hoffet, som havde domicil på ambassaden i Bangkok, samtidigt med vi lå der. Kammerpigens var en lille, lidt kraftig 18 årig pige fra det nordlige Jylland, som jeg højst havde vekslet et par ord med. Det viste sig senere, at hun var stukket af til det nordlige Thailand med tredje sekretæren fra den italienske ambassade. Jeg ved stadig ikke den dag i dag, hvem i hoffet, der kastede deres mistanke på mig, da mit kammer var det eneste der blev undersøgt. Nå, Dang blev lidt forskrækket, men ellers var det meget sjovt.

Vi fik HKH ombord igen og vi satte kursen mod Hong Kong, via Shanaukville, Cambodia. Afskeden med Dang var ikke slem, jeg ville jo se hende på hjemturen. Da vi anduvede Shanaukville var der igen honoratiores og sækkepibe orkester på Kajen. Det gjaldt de fleste anløb med HKH ombord, at disse marcherende sækkepibeorkestre dukkede op, og der var ikke en ærlig skotte med kilt blandt orkestermedlemmerne. Det må være et levn fra den tidlige kolonitid, men festligt var det. Jeg var som sædvanligt hurtigst på kastelinen, den første kontakt mellem skib og land, som gav en vis opmærksomhed, og jeg var, sagt i al beskedenhed, skrap til det. Dog ikke denne gang, abehånden fløj ca. 2 - 3 meter ud, ombestemte sig og røg tilbage som en anden boomerang og ramte mig i hovedet. Jeg fornemmede, af alle de i forvejen lattermilde cambodianere faldt omkuld på kajen og var ved at omkomme af grin. Igen en pinlig episode, men det hele var en trods alt en forrygende oplevelse.

Så Hong Kong, hvor vi skulle sige farvel til HKH, der skulle flyve videre til Japan. Ved flagsætning om morgenen stod 3. styrmand, Palle og jeg ved mast 2 på soltaget agten for broen og ventede på overstyrmandens fløjte. Bådsmanden tumlede rundt på skibet, allerede i en halvbrandert og troende han var involveret i flagsætningen. Idet han "elegant" ville springe over lønningen ud til soldækket, faldt han ned på soltaget og man hørte et højt knæk, da hans arm brækkede. Palle og jeg brød ud i høj frydefuld latter, mens 3 styrmand, der også var klar over situationens alvor, så

bebrejdende på os. Bådsmændene fik gips på og var sygemeldt resten af turen, som han tilbragte ensom på sit kammer.

Det er så en af livet bagsider til søs. Hvis man afveg fra normen, på en ikke af besætningen acceptabel måde, så bliver man virkelig isoleret og udstødt. Så er en rejse meget lang.





JUTLANDIA satte kursen hjemover og så var vi i Bangkok igen. Jeg vidste Dang ville komme hurtigt ombord, men søde Dang var blevet lidt utilfreds med min manglende interesse for templer, biografer og hjemlig hygge, på udrejsen. Jeg behøvede jo ikke, at tilbringe hele dagen på "Myggen" drikkende mig hønefuld i andre skibes skorstene. Lige så snart vi var fortøjet skyndte Palle og jeg os op på Moskito Bar for at tyvstarte. Da vi var godt beduggede kom en af aspiranterne og meddelte at Dang sad nede på skibet og sukkede efter mig. Aspiranten var også vanvittig forelsket i hende og ville gerne bejle, hvis jeg ville stå til side. Han havde et par lækre Ray Ban solbriller på, så jeg "solgte" Dang for et par solbriller. Jeg tror det var øjeblikket, hvor jeg ophørte med at være søhelt. Da jeg efterfølgende koncentrerede mig om abewhiskyen og ikke var "butterfly", fik jeg alligevel nogle hyggelige stævnemøder med søde Dang, bag aspirantens ryg. Afsejlingens time kom og jeg måtte stå i kø efter aspiranten til farvelknuset med Dang.

Hjemrejsen var som sædvanlig fin og da jeg kun manglede 2 måneder i min sejltilid til letmatros, besluttede jeg mig med sorg i sinde for at afmønstre og prøve lidt indenrigsfart. Det blev så sandpumperen LYSEGRUND. Skibet foretog kun dagssejladser ud fra København, så jeg boede ikke om bord, men hjemme. Det var som at arbejde på land med fri hver weekend, lidt af en omvæltning for en snesejler. Fint nok, men ikke fristende. Jeg kom dog tættere på kammeraterne hjemme, da jeg havde fast arbejdstid ligesom dem

og Beryl sendte mig den første Beatles plade og jeg blev straks angrebet af denne nye feber.

Ud i den store verden igen, denne gang var det POONA, der stod for skud med en ny New Zealand rejse. Den anden letmatros Kaj Ole Petersen havde kun sejlet i Mærsk stykgods skibe og var himmelblå fra inderst til yderst

Jeg var ØK sejler og på hjemmebane, så vi så virkelig hinanden an. Vi var dog begge Beatles fans og blev rigtig gode venner. Senere var vi samtidige på navigationsskole og som løjtnanter i Marinen, hvor KOP sluttede som kommandørkaptajn. Ungmanden på POONAs eneste kvalitet var han kunne spise et helt rundstykke i en mundfuld, så han skulle nok være blevet hjemme bag ploven. Han måtte ikke gå havnevagt, så KOP og jeg havde vagt hver anden havn, hvilket var brand irriterende. Dæksdrengen led af kronisk ungdomssløvsind x med 10 og kunne kun aktiveres ved en teske smidt i nakken på ham. Tømrermanden var Benny, der på bedrøvelig vis er nævnt her på hjemmesiden under efterlysninger. Hans gode ven Peter var bådsmand. Når det så er sagt, tror jeg aldrig, før eller siden, der har været samlet en så stor flok skørtejægere i en enkelt dæks besætning som på POONA.



Pigerne, Bo, Kop, Jumbo og Benny.

Allerede i Gøteborg, vores første havn begyndte pigerne at dukke op agter. Da vi passerede Panama, var vor matros George forlovet med vores søde telegrafist, medens Peter og Benny havde scoret vores to eneste enlige passager piger. Kaptajnen var tante Berg, fuldstændig anonym og usynlig. Overstyrmanden var Viggo "gadedreng" Christensen en bølle uden lige, men han fik dog kam til sit hår. Manden burde have været skipper på en fuldrigger omkring år 1900, der ville han havde været perfekt med sin voldsomme adfærd. Det skal dog siges, at han kun gik i clinch med folk af hans egen størrelse, hvilket var rart for mig. Benny instruerede mig i forholdsregler, hvis jeg kom i karambolage med ham. Jeg skulle gribe den halende part af hans slips og holde godt fast indtil han ikke kunne få vejret. Vores bådsmand Peter havde et godt tag på ham, men han fyldte meget.

Jeg gik 12-4 vagten med Carsten, en rigtig god kammerat og ven, ligesom vores 2 styrmand var ok hele vejen igennem. Der var ikke noget at klage over på turen til N.Z med den sædvanlige hygge og guitar spil på 4. lugen. Vel ankommet til Auckland blev besætningen agter stærkt forøget med søde og til tider medrejsende piger og det fortsatte indtil vi afgang Bluff et par måneder senere. Både Kaj Ole og jeg blev ramt af Amors pile, Kop dog rigtig alvorligt

KOPs kærlighed var så stor, at han rømte i Wellington for at tilbringe resten af sit liv på N.Z. med sin udkårne. Jeg var vagtmand og hjalp med at fire hans kuffert i land agter med en kasteline. Det betød til gengæld, at jeg nu var den eneste "unge" tilbage til havnevagterne, da ungmanden stadig var helt ubrugelig.

Sent samme aften indledte jeg et skænderi med den halvfulde overstyrmand "gadedreng" og sørgede for jeg blev skejet ud for inkompetence på lige før min vagt sluttede. Alternativet var at jeg teoretisk skulle have alle havnevagterne 16-24 alene resten af turen, fordi matroserne skulle have mere i overtid. Jeg mødte KOP i land, men kunne næsten ikke genkende ham, da han havde farvet sit hår og var helt kortklippet. Allerede ved første havn på syd øen kom KOP frivilligt og slukøret tilbage. Tante Berg lod ham slippe med skrækken og trak ham for nogle fridage. På grund af havnevagterne var KOP og jeg sjældent i land samtidigt, men vi havde en stiltiende aftale om at tage piger med om bord til hinanden.

I Dunedin landede Kathleen i mine arme, da han bragte hende om bord sammen med hendes veninde, som han selv var faldet for. Kathy blev

således den fjerde store forelskelse i min ØK tid. Det var en skøn periode og nu var det min tur til at overveje rømning, men KOP talte mig fra det. Jeg var faktisk seriøst bedrøvet, da vi afsejlede N.Z. med kurs mod Brisbane i Australien. Her skulle vi laste kul til Japan og så tage den store Østen rejse hjem.



"Den tredje mand" på 12-4 vagten.

Vi var mange Beatles fans agter. KOP og jeg havde erhvervet os "luft guitarer" og Grundig TK 64 båndoptagere. Fanklubbens standard bemærkning til alt var: "SHE LOVES YOU, YEAH, YEAH", ligesom hår klipning var bandlyst. Den ældre del af besætningen rystede på hovedet af os, medens vi rystede på hovedet i takt til beat musikken.

Så var det Japan, hvis en sømand keder sig der, er det hans egen skyld. KOP var qua sin Mærsk tid verdensmester i Japan, mens det var første gang jeg havde fornøjelsen.

I Otaru bejlede KOP og jeg til den samme pige. Det blev uafgjort, men jeg tror pigen var tilfreds med vores landlov var på forskellige tidspunkter, da vi lå på strømmen. KOP var min kammerat igen i Kobe, hvor han sørgede for min forlovelse med en henrivende ikke professionel pige, der kunne lide Beatles.

Hun var tæt på femtepladsen på min forelskelses liste. Jeg havde også en score liste. Skørtejægerne på POONA var i deres fineste form, bortset fra George, der stadig var lykkelig forlovet med sin gnist.

Endelig gode gamle Bangkok igen, på min forespørgsel fik jeg oplyst af Dang havde trukket sig tilbage i meget ung alder og havde købt sig et hus i sin hjemstavn. Jeg ville gerne have været kæreste med hende igen, men var samtidig glad for, at hun havde det godt andetsteds. Nå, men det gav jo frit valg på alle hylder, så jeg overlevede. Det var nu på tide at komme hjem ad den kendte vej, retur fra Mandalay.



Drenge lytter ivrigt til Beatles.

Der var mange pragtfulde skænderier med Overstyrmand "gadedreng" og jeg mistede lidt af respekten for ØK's officersstand.

De fine engelske kanallodser i Suez så undrende på Beatles-rorgængerne og derefter underligt på tante Berg over at han tillod det. Det ville tage lang tid før kanal lodserne blev ramt af Beatles feberen.

Hjemrejsen fortsatte muntert og jeg glædede mig specielt til Hamborg. Star Club var for Beatles fans, hvad Mekka er for muslimer. Denne gang hed kærligheden Ursula, en Beatles drøm: henrivende, med langt lyst hår. Jeg bød hende op til dans, da bandet spillede "love me do" og så var vi forlovet. Hun boede i en af forstæderne, så jeg fik prøvet U-Bahn og Hamborgs sporvogne. Hun endte på en delt femteplads på min forelskelses liste med den søde pige fra Kobe.

Med POONAs ankomst til Orientkajen efter en 8 måneders skøn rejse, var min tid til søs for ØK forbi og andre ruter og rederier skulle afprøves. I al min tid på havet var JUTLANDIA det bedste skib og POONA den bedste besætning.

Bo Carl Dall

Malacca, Kambodia og Kina.

Efter at have sejlet en årrække i DFDS som stewardesse læste jeg til telegrafist. I efteråret 1957 bestod jeg prøven og jeg mente mig sikker på hyre i DFDS, men da jeg henvendte mig der var svaret: Vi antager ikke kvindelige telegrafister. - Jeg fortsatte min søgen efter hyre i alle de rederier, som fandtes i Danmark, men svaret var det samme alle steder.

Hos A.P. Møller kunne jeg komme ud hvis jeg var gift med en styrmand, sagde damen på kontoret, men det var jeg ikke. I ØK sagde styrmand Nielsen: Prøv at kommer ud med en nordmand, og kom så tilbage til os. Det gav mig dog et lille håb.

Particulars of a Crew.

(1) Serial No. 5.

(2) Name of Vessel m. s. „Malacca”

(3) Name of Crew Strandby, Gerda K.

(4) Designation W/operator

Date 34944 18/3-50




J. P. Berg
MASTER.

m. s. „Malacca”

Dated _____

Countersigned _____

[Signature]
Immigration Officer.



Jeg henvendte mig nu i forhyringen i DFDS, her var jeg jo vandt til at komme. Kaptajn Jensen sørgede for at jeg fik hyre som stewardesse med "Vistula", som sejlede på Frederikshavn-Oslo ruten, så kunne jeg søge som telegrafist fra Norge. Hver anden dag når vi var i Oslo gik jeg så på rederier i Oslo, for at søge hyre. På søformidlingen blev jeg skrevet op. Men det så håbløs ud for mig.

På "Vistula" kom der en lods når vi skulle op af Oslofjorden, han rådede mig til at smugle en flaske whisky i land og give den til den gamle mand i søformidlingen. Jeg har snakket lidt om dig med ham, sagde lods. Jeg gjorde som han sagde og det hjalp.

Jeg fik hyre på en norsk tanker "Berit", rederiet hed Mascot. Her var jeg i 11 måneder og lærte at passe både radioen og hyreregnskab. Vi var 48

mennesker om bord, 12 forskellige nationaliteter, men et meget roligt skib, aldrig nogen larm.

Da jeg kom hjem derfra gik jeg selvfølgelig ind til ØK, og nu var der god brug for mig. Jeg havde jo i Norge lært hyreregnskab med sømandsskat, det var lige indført i danske skibe dengang. Jeg blev påmønstret Malacca i april 1959, og jeg var med den på flere rejser til Indien og Thailand.

Jeg husker når vi var øst for Suez faldt der ro over skibet, og vi havde det fredelig. Vi tænkte dengang ikke på pirater. En søndag da vi var i Malaccastrædet kom 3.styrmænd færdige ned fra broen og råbte! Luk vinduer og døre og bliv inde. Vi troede fanden var løs. Hvad skete der? I formasten sad der en bisværmer så stor, som en ankerkugle. Bådsen fik 2 timers søndagsovertid for at sætte spuleslangen efter den.



Olga, hovmesteren og ?

Bedst husker jeg Bangkok når vi gik på Mosquito Bar. Jeg fulgtes en gang med Lilian stewardessen og bageren, og da vi kom dertil blev der råbt: Hej bager! Mange dejlig hva'?

Der var mange søde piger i Bangkok, jeg kan godt forstå vi havde så mange agterudsejlinger der. Jeg har en nål, et hjerte i siamsterling. Det fik jeg af en af pigerne på Mosquito Bar. -You are my sister- sagde hun, da hun lagde det i min hånd.



Juleaften Cylon.

Mange sjove oplevelser havde vi på østenrejserne. Indienrejserne var også spændende, Rangoon med de mange templer. Chittagong hvor vi gik tur blandt bøfler. Da vi kom til Calcutta måtte vi vente i tre uger ude på strømmen, før vi kom i havn. Vi skulle laste erts, og det tog også tre uger. Der var meget varmt og støvet. Her holdt jeg min 30 års fødselsdag. Hovmesteren lavede dejlig mad, som vi spiste på båddækket. Efterhånden som de forskellige blev trætte faldt de i søvn på dækket, og da de vågnede om morgenen lignede de alle de indfødte, der var frygtelig støvet i Calcutta.

Jeg fik flere gaver, fra mestrene fik jeg en peberbøsse med inskription, skibets navn og årstal, som de havde lavet af teaktræ og messing, stjålet i lasten og maskinen, men flot er den.

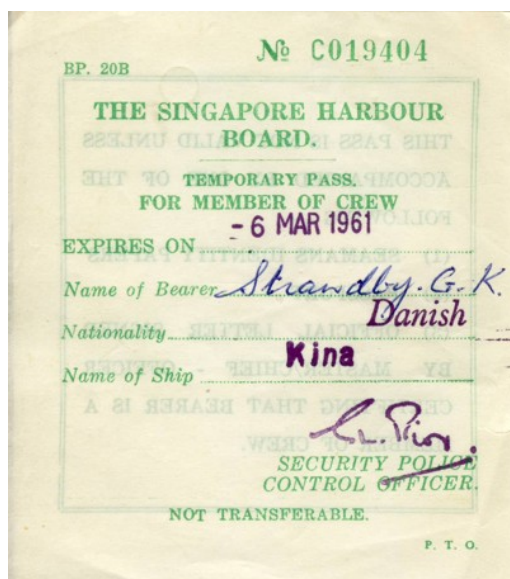


Denne over 30 centimeter høje peberkværn, blev fremstillet af maskinmestere og elektriker om bord på Malacca 1960. Peberkværnen blev givet i gave til Gerda Kjærboell Strandby i forbindelse med hendes 30 års fødselsdag som blev fejret i Calcutta. Den består af ædelt teak samt massivt messing Den lille kværn kunne være inde i den store.

Det var som at slippe ud fra et fængsel, da vi sejlede fra Calcutta, dejligt havde vi det når vi nåede til Colombo hvor vi dansede i den engelske sømandskirke og var på tur til Edens have.



På vej til Candi (Edens have) Cylon.



Shorepass fra M/S Kina i Singapore 61.

Jeg havde noget afløsning med Kambodia, derhjemme et stykke tid, og derefter mønstrede jeg på Kina, det var igen Bangkok og så Kina og Japan. Da vi lagde til kaj i Kobe stod der en sød pige med en stor buket blomster på kajen, Hun kom op til mig. "Æv - det var sgu gnisten hun skulle besøge", hørte jeg nogen sige. Det var min brors veninde, han var en af Mærsk-rødderne. Hun viste mig meget af Japan. Vi var i Kyoto hvor hun var fra, og jeg mødte hendes familie. Hun blev gift med min bror og har nu været i Danmark i 40 år, vi er stadig meget gode venner.

Kaptajnen på Kina blev kaldt købmandens Karl, eller Karl manglepenge, jeg ved ikke hvorfor, men han gav selv mange af besætningen øgenavne.

Aspiranterne kaldte han snothaserne, hovmesteren kaldte han jamsekarlen, matroserne kaldte han krigerne og bådsmanden var kolonihaveformanden, maskinchefen var smedemesteren.

Jeg ved ikke hvad han kaldte mig, men jeg var i begyndelsen af rejsen hel umulig i hans øjne, men da vi havde sagt lidt til hinanden et par gange blev vi meget gode venner, især fordi jeg gav ham en masse vejrrapporter. Han forstod rigtig at lægge kursen uden om de mange tyfoner i Det gule hav, han var en rigtig sømand.



Gerda-gnist, trikker og 3. mester.

Gerda Kjærboell Strandby.

På opfordring, skal jeg i det følgende kort skitsere mit levnedsløb for så vidt angår mine anstrengelser for at få en maritim uddannelse.

Allerede som før-teenager, var jeg klar over, at et liv med søen skulle være min fremtidige beskæftigelse. Det kom dog ikke til at gå sådan.

Vi boede ved Vejle Fjord i en - dengang - lille bebyggelse ved navn Bredballe. Jeg var ivrig tilskuer til kapsejladser ved Tirsbæk, hvor Børge Børresens jolle, BB-jollen, var meget populær. Jeg var meget optaget af at komme til at sejle med sejl, men økonomien tillod ikke, at jeg fik min egen lille båd eller kom i sejlklub. Jeg kiggede desuden misundeligt på alle optimist-jolle sejlerne

Min far var bekendt med vores lokale skibsredder, S.P. Christensen i Vejle. Det var et mindre coasterredderi, og min far udvirkede, at jeg kunne komme ud som dæksdreng i min sommerferie mellem 2. og 3. realklasse i 1966 med coasteren "Jan Margrethe" af Vejle. Påmønstring i Åbenrå. Det var en meget stor oplevelse for en skoledreng at komme til England, Sverige, Finland og Sovjetunionen (Ventspils). Sidstnævnte var en noget speciel oplevelse, som jeg kunne skrive en længere beretning om. Når man tænker på nutidens ungdom, som knap nok kan komme ud af sengen om morgenen, er det mærkeligt at tænke tilbage på, at jeg, der netop var fyldt 16 år, skulle styre en lille coaster lastet med porcelæn fra Teignmouth i Sydengland op gennem Den engelske Kanal til Kielerkanalen (Brunsbuttel) i vindstyrke 8 til 9 og det var vel at mærke på hundevagten fra midnat til 04.00 om morgenen.

Vi havde også andre laster rundt omkring i Nordeuropa, men tiden var knap, og jeg afmønstrede i Holtenau i Kielerkanalen, noget senere end beregnet, hvilket bevirkede at jeg kom nogle dage for sent til skolestarten. Efter 3. realklasse i 1967, var jeg stadig opsat på en karriere til søs.

Desværre gik det sådan, at mit syn ikke var optimalt. Jeg fik briller, og jeg måtte derfor annullere enhver henvendelse til diverse søfartsskoler (bl.a. Kogtved). Alligevel skulle jeg endnu engang ud for at smage saltvand, og det resulterede i, at jeg kunne udmønstre med ØK's Morelia i august 1967.



Otto deltog i festen og havde 3 billeder med, hvoraf det ene ses her.

Otto Stoltenberg var en herlig type, som havde været statist i 2 amerikanske film om søkrig. Den ene film hed "Billy Budd" og den anden hed "Under brændende sejl".

Han var en fantastisk marinemaler, specielt var han god til at male et oprørt hav.

Det var lige omkring den tid hvor ØK begyndte med de blå EAC bogstaver på skorstenen. Jeg var ikke længere på dækket (pga. synet), så jeg blev styrmandskammerdreng. Jeg husker mange af besætningen. Min chef var naturligvis hovmesteren. Han hed Helge Andersen. Ham mødte jeg langt senere da jeg var flyttet til København i begyndelsen af 80'erne. Da var han blevet værtshusholder i en lille knejpe på Strandboulevarden.

Skibsføreren under værftsoopholdet i Ålborg, og muligvis rejsen rundt i Nordeuropa, hed Berg "tante Berg" og han blev senere - under rejsen syd og østpå afløst af Sv. E. Christensen som var fører under hele rejsen.

Gnisten hed Knud Erik Larsen. Overstyrmand var Viggo Leth Sørensen, 2. styrmand Jørgen Lund. Kokken hed Johannes Hammer, han var fra Færøerne. Min nærmeste "kollega" var Preben Lindy Andersen, messedreng i officersmessen.

Jeg påmønstrede Morelia i tørdok på Ålborg værft i august 1967. Det var en noget speciel oplevelse for en ung mand der netop var gået ud af

folkeskolen. Kabyssen var ikke i funktion, hvilket bevirkede, at vi fik udbetalt spisepenge. Jeg tror ikke, at jeg nogensinde har haft så mange penge til rådighed, som i de dage. Messedrengen, Lindy, og jeg spiste på en af Ålborgs fineste restauranter, jeg mener den hed Ambassadeur. Desuden var vi i biografen 2 gange samme aften. Vi havde rigtig mange penge til rådighed.

Morelia var, som sagt, i tørdok, og gennemgik en omfattende rengøring. Mit kammer, som lå lige ved siden af kabyssen, var netop blevet omdannet fra et 2-mands kammer til et 1-mandskammer. Det var sket på den måde, at man bare havde savet den øverste køje væk! Da kammeret lå lige ved siden af kabyssen, var det utroligt befængt med kakerlakker.

Værftet havde sprøjtet mod utøj, men der lå stadig mange døde og levende kakerlakker på dørken og alle andre steder. Jeg startede med at gøre kammeret rigtigt godt rent (kakerlakker lever som bekendt af skidt og madrester), og det lykkedes da også at få bugt med et par hundrede af dem! Da jeg skulle til køjs om aftenen (stadig i tørdokken) var der endnu mange levende kakerlakker i kammeret. Jeg rullede mig godt ind i et lagen, i håb om, at de ikke ville kravle ind over mig i løbet af natten. Men da morgenen kom, var det fuldstændig omsonst.

Kakerlakkerne kravlede over hele kroppen og jeg måtte starte "myrderiet" forfra. Den dag i dag har jeg den største afsky for kakerlakker. Derefter kom Morelia i søen. Skibet var fra 1948, så vidt jeg husker, så det var en "bedaget" dame i 1967. Det resulterede bl.a. i, at vi havde mange "skylleluftsbrande" som jeg fik forklaret med, at det var spildolien i bunden af cylindrene der gik ild i.



Kiste med stedregister

Efter den sædvanlige rundtur i Skandinavien og Europa for at hente last, fortsatte Morelia ned gennem Sydatlanten og rundt om Sydafrika. Suez-kanalen var jo lukket dengang på grund af 6-dageskrigen mellem Israel og Egypten. Ved passagen af Sydafrika skete der noget mærkeligt. Vi mødte nemlig et af ØK's 2 tankskibe som var på modsat kurs, men jeg husker ikke om det var Nordic Heron eller Nordic Hawk. Fra broen på Morelia prøvede vi at få kontakt med tankskibet, både på VHF kanal 16 og med signallampe, men der var overhovedet ingen reaktion fra tankskibet. Så vidt jeg husker, blev det ikke opklaret hvorfor vi ikke kunne få kontakt, men skibsledelsen må vel have noteret passagen i dagbogen og indberettet det til ØK i København.


Så vidt jeg husker, var vi 31 eller 32 døgn i søen fra Lissabon til Bombay. Undervejs konstaterede tømmermanden, som pejlede ferskvandstankene dagligt, at vi brugte næsten 10 tons ferskvand i døgn, og vi måtte kun bruge 6 tons. Det skyldtes selvfølgelig den megen badning på grund af det varme vejr. Til formålet byggede tømmermanden derfor et bassin foret med presenninger på dækket ved forkanten af midtskibsbygningen, ved lugen som umiddelbart kunne ses fra broen. Det var herligt at kunne bade sig i det varme vand fra sydatlanten selv om det var saltvand

Der var mange oplevelser på rejsen. Den mest interessante var nok da vi lastede teaktræ i store stammer på floden i Rangoon. Det var dækslast, og en aften ville flere af os ind til "the red light district" i Rangoon. Vi var vant til at tage en sampan ind til byen. Det gjorde vi flere gange i løbet af opholdet som nok har varet en 14-dages tid. Én speciel aften ville flere af os ind til byen - det lokale værtshus/bar hed vistnok Mayfair - og jeg blev også spurgt. Desværre havde jeg ikke ret mange penge på "bogen" så jeg takkede nej. De andre - jeg tror det var maskinassistenter og dæksfolk, måske 5-7 stykker - tog en sampan eller 2 ind til flodbredden. På turen ind medbragte de "desværre" 2 kartoner øl - de velkendte "stubbies" som de fleste søfolk kender - og ved ankomsten til flodbredden blev de straks arresteret af de Burmesiske myndigheder. De blev bragt direkte til et lokalt fængsel, hvor de var indtil den lokale agent fik dem frigivet. Skibsledelsen var vistnok i vildrede om hvorvidt man skulle vente på de "manglende" folk, men beslutningen blev at Morelia sejlede videre til næste havn som vist var Chittagong i det nuværende Bangladesh

I Chittagong, eller måske var det Chalna - ventede vi så på de manglende søfolk, som i mellemtiden var blevet fløjet til denne havn. Jeg husker

tydeligt, at de blev udsat for en meget grundig "aflusning" og spulning af brandslangerne på Morelia nede på landgangsbroen før de fik lov til at komme om bord. De havde vel tilbragt 3-4 døgn i et fængsel i Rangoon sammen med cykeltyve, mordere og andre forbrydere under meget umenneskelige forhold.

Particulars of a Crew		Endorsement to be made by the Immigration Official on duty			
(1) Serial No.	38	Date of Arrival	Signature of Official	Date of Departure	Signature of Official
(2) Name of Vessel	M/S 'MORELIA'	12. 11. 67	[Signature]	23/1/68	[Signature]
(3) Name of Crew	Knud Wismann				
(4) Designation	BOY				
(5) C. D. C. or S. D. B. or Nully No. and Date	0060636				



MASTER
M/S 'MORELIA'

Dated 1 NOV 1967
Counter signed by [Signature]
13
Immigration officer.

Landgangspas til Rangoon

I Bombay omkring juletid 1967 havde vi maskinproblemer. Der kom folk fra B&W i København for at se på maskinen. Resultatet var, at vi lå der i omkring 14 dage i december 1967. Min gode kammerat, messedrengen Lindy og jeg gik i byen i Bombay, og da jeg var den bedste til engelsk, var det mig der førte an.

På hjemturen fejrede vi jul og nytår i det Indiske Ocean på vej tilbage mod Cap det Gode Håb. Jeg husker tydeligt, at vi fik julegaver fra velmenende danske damer. Det var mærkeligt at få strikkede beklædningsgenstande i 30 graders varme.

Hjemturen var forholdsvis uden store hændelser. Vi anløb bl.a. Casablanca på hjemvejen og det var ikke nogen positiv oplevelse.

Havnemyndighederne udleverede advarsler om at søfolk kun måtte færdes i grupper af 3-4 stykker.

Vores ankomst til København var en kold februardag i 1968. Der var ikke noget med "Kronborg om styrbord" i strålende solskin. Det skete om natten mellem den 4. og 5. februar. Først om morgenen den 5. februar lagde vi til kaj i Orientbassinet.

Knud Jørgen Wismann.

Jeg startede som kahytsdreng på Falstria i 1954.

Det var den traditionelle tur, Hamburg, Antwerpen, Rotterdam, gennem Biscayen til Genoa og sydover til Port Said, videre gennem Suezkanalen, Rødehavet til Aden, derfra over Det Indiske Ocean til Penang, Singapore og Bangkok.

Falstria var jo delvis passagerskib, så vi tog passagerer om bord i Genoa, og de stod af i Singapore og Bangkok.

Som kahytsdreng havde jeg rengøring og lignende i passagerkahytterne og om aftenen skulle jeg hjælpe med afrigning i kabyssen.

I Bangkok lastede vi teaktræ som i stammer kom flydende ned af floden. I Penang lastede vi rågummiballer og så gik det hjemover.

Da jeg kom hjem kom jeg om bord på Poona som ungtjener, jeg havde aldrig prøvet sådan noget før, og tjeneren var ikke særlig hjælpsom, så jeg stod i pantryet og øvede mig i at fange en skive rugbrød med ske og gaffel, som man gør når man skal servere kød og lignende for passagererne.

Turen var næsten som med Falstria til Aden, derfra gik vi til Madras i Indien, videre til Colombo på Cylon, derfra Adelaide, Melbourne og en smut til Hobart på Tasmanien og tilbage til Sydney.

Da vi var udlosset gik den nordpå til Townsville og videre til Bowey, her lastede vi sukker til Europa. Så gik turen via Panamakanalen til en lille havn syd for Stockholm hvor jeg afmønstrede, jeg blev hentet af mine forældre for jeg var blevet indkaldt til militærtjeneste.

Efter militæret læste jeg til telegrafist i frihavnen og blev færdig på 1 år. Herefter søgte jeg ind til ØK igen og blev forhyret på Meonia som telegrafist. Turen med Meonia var den samme som med Falstria.

Snesejler 4



Meonia iGenova 1960



Ved Stromboli 1960



Messinastrædet 1960



Meonia møder Falstria i Port Swettenham 1960

Snesejler 4



Meonia Bangkok 1960



ØK-kajen Klong Toei Bangkok 1960

Jens J Vendel.



Selandia 61 - 62



Jørgen Soelberg



Jeg var om bord på den sidste rejse med Selandia.

Afgang København 28. november 1962, ankom La Spezia Italien 6. december 1962.

Det var en mærkelig rejse, dagene gik hovedsagelig med søvagt.

Da vi ankom La Spezia og havde fået lods om bord, fik skipper ordre til at sejle direkte på land.

Den ordre var ikke nem at forstå, men sådan blev det, et ordentligt bump og vi stod højt på stranden, hvorefter vi smed begge anker.

Vi lå nu godt på grunden, med halvt ophuggede skibe rundt om os.

Det var en mærkelig fornemmelse, vi kom med et nymalet skib hvor alt fungerede og nu skulle det hugges op.

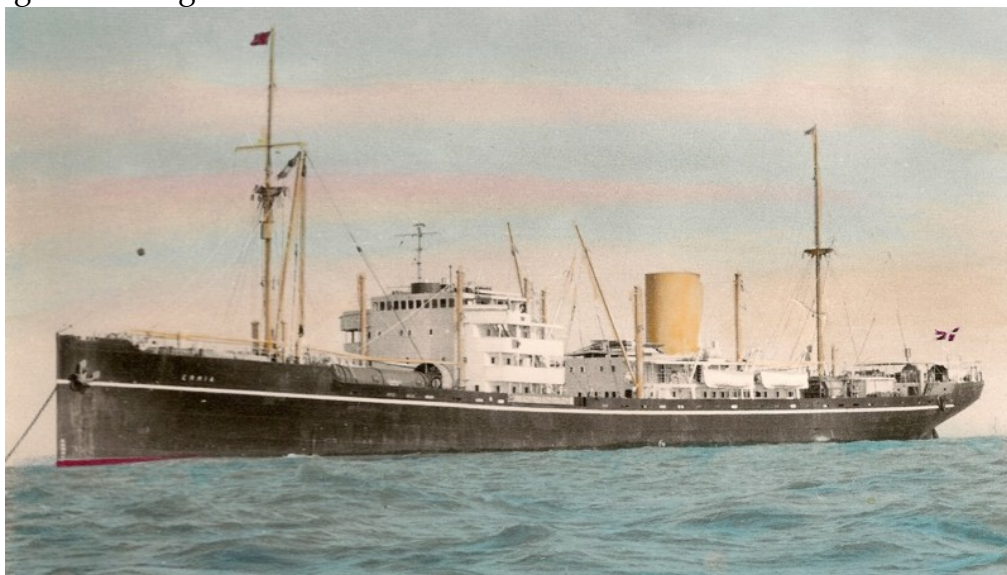
Vi fik pakket vores grej og kom ned af gangwayen hvor der ventede en lille båd som skulle tage os i land.

Skibsfører O. Christoffersen også kaldet "Pingvinen" gjorde honnør for den gamle dame som havde været vores hjem i lang tid, ja man fik helt blanke øjne, det var sgu en mærkelig rejse.

Philip Thomsen som jeg besøgte for ca. 15 år siden, var båds på Meonia i ca. 15 år.

Han var også med på Meonias sidste rejse til Hong Kong, hvor det siges at han ikke slap før skibet nåede smelteovnen.

Jørgen Soelberg



Erria

Jeg er godt klar over, som du selv skriver, at det er vanskelig at finde folk fra dengang man sejlede, min karrierer var heller ikke så lang, jeg kom med Erria lige efter min læretid som maskinarbejder det var april 1957. Efter endt soldatertid kom jeg ud med Lalandia det var foråret 1959 og i efteråret 1959 kom jeg med Sargodha.

Jeg kan berette om en lille sjov ting fra min sejlertid: Jeg var meget ung da jeg tog ud at sejle som maskinass. med Erria. Da vi kom til Port Said kom der handelsfolk om bord med en masse skrammel, det var for mig ganske enestående, så måtte jeg købe noget med hjem.

For det første troede jeg at 1 pund var kr. 10,- Så jeg købte for i alt 35 pund (næsten en månedsløn) og i mange af de efterfølgende havne spurgte mange, om ikke jeg skulle på dækket for at sælge noget af skramlet, men nu kommer det morsomme, efter endt soldatertid tog jeg igen ud at sejle med Lalandia og da vi anløb Port Said kom der som sædvanlig handelsfolk om bord og en af dem henvendte sig til mig og spurgte mig om vi skulle handle?

Jeg genkendte ham fra Erria og sagde nej ikke med dig din "Tyveknægt" hvorefter han udbrød "ohé Erria 35 pund" så han huskede også mig, det må havde været hans livs handel, der var trods alt gået omtrent 2 år mellem omtalte episoder.



Robert Sørensen.

Bo Oemig sejlede i 1974 med Basra på dens 39. rejse til Østen.



Det allerede er mange år siden at jeg var ude at sejle en enkelt tur til Indonesien som messedreng med M/S Basra.

Jeg kan huske da ØK ringede i 1974 og i telefonen fortalte at skibet skulle til Indonesien, så måtte jeg først lige undersøge, hvor det land lå.

Jeg var påmønstrede i Gøteborg og skibet var dårligt kommet ud i rum sø førend jeg lå ud over rælingen og kastede op.

I 1974 var Suez kanalen lukket så turen gik rundt om Syd Afrika. Bølgerne har ikke været imponerende høje, men det var nok. Det var første gang jeg var søsyg. Anden gang var i Biscaya bugten. Det glemmer jeg aldrig. Heller ikke alle de "gode" råd der kom væltende fra kollegaerne.

Når man sådan går hen og bliver søsyg så er det sin sag som messedreng at tage mod bestillinger fra officersmessen. Hvid i hovedet og med bræk i det lange hår... Nå! Men det gik da og den 4 måneder lange tur har været en af de bedste oplevelser jeg har haft i mit liv.

Det med at stå op om morgenen på et skib lærer man hurtigt. Jeg fik 1 liter isvand i hovedet hvis jeg ikke var stået op senest kl. 06:00. Så husker man de efterfølgende dage lettere at være klar til tiden. Havde det vand jeg fik i hovedet været bare 1 grad koldere havde det været is.

Efter turen med Basra fik jeg arbejde i ØK Data. Selvom det er mange år siden så er der alligevel mange hændelser som er dukket op fra hukommelsen.

Men det har altid været en oplevelse i mit liv som jeg tænker tilbage på med stor fornøjelse.

Bo Oemig.

-0-

Som dreng har jeg altid haft lyst til de varme lande og Langtbortistan, så da min far besluttede at jeg skulle i lære i hans frisørforretning som barber var der kun en udvej, nemlig at stikke til søs.

Jeg overtalte ham til at lade mig få en søfartsbog imod at jeg skulle i lære, han vidste ikke at han ikke kunne nægte mig at tage til søs efter at have skrevet under på papirerne. Jeg tror ikke han nogensinde tilgav mig.

Jeg var så heldig at min søster ordnede hår på personalet fra Statens Sømandsskole og Skoleskibet Danmark, så i løbet af ingen tid fik jeg en plads på Sømandsskolen i Esbjerg og 2 uger efter en plads på Danmark. Derefter blev jeg antaget som styrmandsaspirant i ØK og min første tur med Basra gik på østen, og selv om der var gnidninger mellem dæksbesætningen og aspiranter var der aldrig problemer.

Vi kom godt ud af det med de fleste, Orla, Erwin, Peter Kleist og Sepstrup for at nævne nogle få, Egon Sepstrup var stadig på Basra 8 år senere da jeg kom tilbage som 3 styrmand, og han fortalte alle, at han havde lært mig alt hvad jeg viste da jeg var en lille aspirant. Basra var mit første og sidste skib i kompagniet. Det var paradiset for en dreng på 16 år at sejle på Bangkok og resten af østen.

Efter Indien var det rart at komme tilbage til Bangkok med 3 rejser på Beira, vi havde kaptajn Madsen, "Høne-Madsen" blev han kaldt da han havde en sjov måde at se ud af siden på, han var ganske flink og lavede kasser på hans veranda bag broen, først en stor kasse, så en som lige kunne være indeni, og så en der lige kunne være indeni den, osv.



Jan Have.

Vi var 3 aspiranter med mig som den yngste. Vi havde alle tiders ture og opførte os, som drenge på den alder gør, så da vi mødte op hos "Styrmand Nielsen" efter en rejse skældte han mig ud som jeg aldrig var blevet skældt ud før, skranken og "Styrmand Nielsen" blev større og større og jeg blev mindre og mindre, til sidst sagde han: Hvad siger De så Petersen? Og jeg sagde: Jeg hedder ikke Petersen, men på det tidspunkt var han løbet tør, så han gentog det ikke, men sagde bare til de andre: Det gælder også for jer 2. Efter Beira gik turen til Australien på Simba hvor jeg på et tidspunkt tænkte på at rømme; men tømmersmanden Mortensen tror jeg han hed, frarådede mig det og sagde at jeg skulle tage min styrmandseksamen først. Jeg var sammen med aspirant Mollerup som gjorde sig bemærket ved at køre stock-car-races med en gaffeltruck i Sydney, hvilket havnearbejderne ikke syntes om, der var tale om at boykotte skibet; men jeg tror overstyrmanden fik det ordnet.



Basra i Suezkanalen.



Vue agterud.

Mit næste skib var Poona på Indien, helt anderledes.

Vi så mere elendighed der end jeg troede der var i hele verden, så min eneste trøst var vaskedessen Lizzie, hun var bare 15-20 år ældre end mig så det blev kun til snak, men det var nu meget rart. Vi var på flere udflugter med sømandspræsterne

Det sidste skib som aspirant var Pretoria på vestkysten af Amerika og jeg afmønstrede den 7 november 1964 lige fyldt 20 år.



Jaguar E.



Jeg var færdig med styrmandseksamen april 1966 og mønstrede som 4. styrmand i Mombasa i København til Hamburg og der ommønstrede til Mongolia og tilbage til København. Derfra til Indien med Mongolia som 3. styrmand.

På vores tur fik vi lejlighed til at gå på tigerjagt fra Colombo, det var 1. mester, 3. mester, gnisten og Jeg som tog af sted, og selv om vi ikke skød nogen tiger havde vi alle tiders tur.

Vi kørte ud på landet, og da det blev mørkt fik vi udleveret bøsser og patroner og så var det ellers ud i det mørke, vi gik med bare fødder igennem en flod og gennem buske fulde af mærkelige dyr og lyde som vi ikke kunne se, jeg var ret glad da det hele var overstået.

Da vi kom tilbage til civilisationen fik vi hver en stol at sove i for et par timer og på vejen tilbage til Colombo stoppede vi ved en stor religiøs festival som vi tilbragte det meste af dagen på.

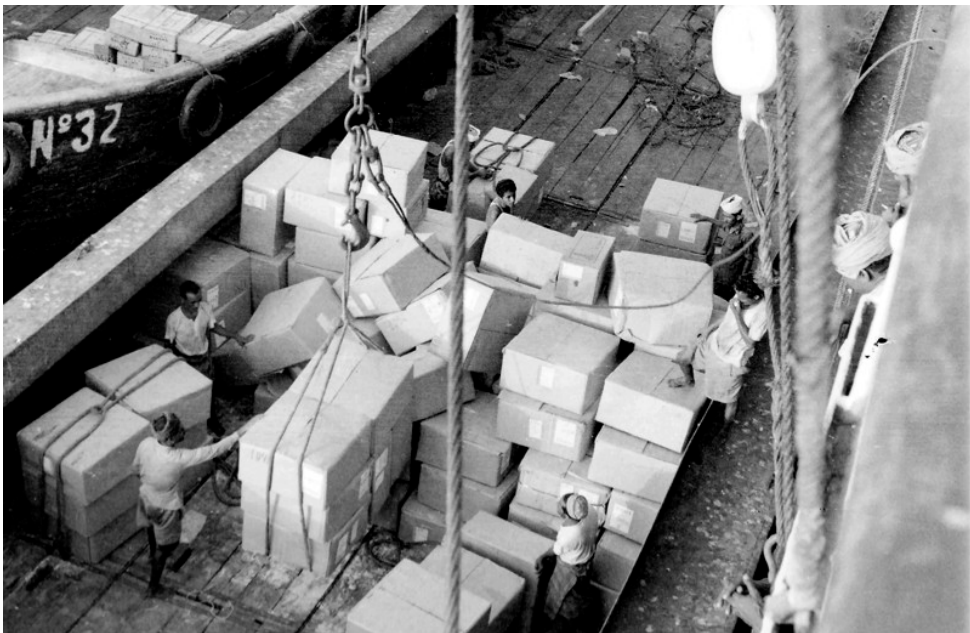
Der var folk som hang i kroge gennem deres skind, nogle med sømsko andre som rullede på jorden og efter hvad de sagde, havde de rullet i dagevis og der var tiggere og elefanter og ting man kun kan drømme om. Mongolia er sikkert det bedste skib angående besætningen som jeg har været på, og også det ældste.



Mongolia med de 5 vinduer i broen.



Mongolia fordækket.



Gods klar til at blive lastet.



Der var mange folk beskæftiget med stuøning.

Efter Mongolia var der lidt afløsning med Boma i Europa, en tur til med Pretoria på vestkysten af Amerika igen, og afløsning på Asmara. Så var det tid til at aftjene min værnepligt inden jeg igen mønstrede på Basra. Alt gik fint indtil vi kom ud på østen, så gik maven i stykker og jeg røg på hospitalet i Hongkong. Der lå jeg i 2 uger og blev så sendt til Bangkok for at møde Basra igen.

Det ville have været godt hvis de havde fået et visa til mig; men det glemte de, så da jeg ankom til Bangkok blev jeg straks sendt tilbage til Hongkong med den same flyver som havde danske piloter om bord, så jeg sad i cockpittet med dem mens vi blev eskorteret af US Fighters over Vietnam tilbage til Hongkong. 2 dage efter fløj jeg igen til Bangkok hvor jeg kom om bord på Basra igen.

Da vi kom tilbage til København afmønstrede jeg og så var det slut med Kompagniet for mig, jeg emigrerede til Australien hvor jeg blandt andet fik hyre på et tysk undersøgelseskib som 2. styrmand. Vi gjorde undersøgelse fra Gulf of Papua til halvvejs ned til McQuarie Island i de 'roaring forties' med store bølger. Efter 8 måneder der sluttede min tid som sømand.

Jan Have.

Jeg sad en aften og så på gamle minder jeg har bogen kompagniets skibe da tænkte jeg, gad vide hvordan det går med ØK i dag og hvad er der sket med alle skibene, da jeg sad ved min computer tænkte jeg det kan jeg måske se på Google, og trykkede Det Østasiatiske Kompagni, og bingo, til min store overraskelse så jeg snesejler.

jeg kom ikke i seng den nat, det var med en lille tåre i øjet og drømmene om en dejlig tid i halvtresserne, så jeg vil da også give et lille bidrag, kort fortalt jeg er født 11. juli 1938 døbt Rene Kjeld Hansen, da jeg stoppede med at sejle fik jeg min mors efternavn (Matthé) jeg boede på Færøerne mine sidste skoleår, og boede til sidst i Thorshavn, der kom en dag en engelsk fiske kutter med dansk født besætning ind til Thorshavn, skipperen spurgte mig om jeg ikke kunne tænke mig at komme med ud og sejle, jeg blev helt vil ved tanken, uvidene om hvor hårdt det var, da jeg ikke var fyldt 14 år og var færdig med skolen, ville jeg fortsætte med skolegang måtte jeg til Danmark og det havde lille jeg ikke lyst til, jeg fik med stor besvær overtalt min mor og far, så det var hjem og hente noget køjetøj og om bord og så af sted mod Island, da vi ankom og smed anker øst for Vestmanøerne, fejrede jeg min 14 års fødselsdag, det var vores bedste fiskeplads på Island, det var der de nye vulkanøer skød op af havet for en del år siden, det var godt det ikke skete da vi var der. Jeg var med i 19 måneder vi landede fisk i England, alle vores fiske ture gik til Island på nær to, vi havde en enkel tur på Grønland og en enkel tur til Barentshavet ved Svalbard, nok om det, det er jo ØK vi skal fortælle om, da jeg flere gange havde mødt nogle danske drenge i de engelske havne, som sejlede med DFDS, de fortalte mig hvor skønt der var ude i den store verden, fik jeg blod på tanden, så da jeg kom hjem til Danmark og havde haft lidt ferie ville jeg ud og se resten af den store verden.

1955 til 1956 Kaptajn. J. Borck.

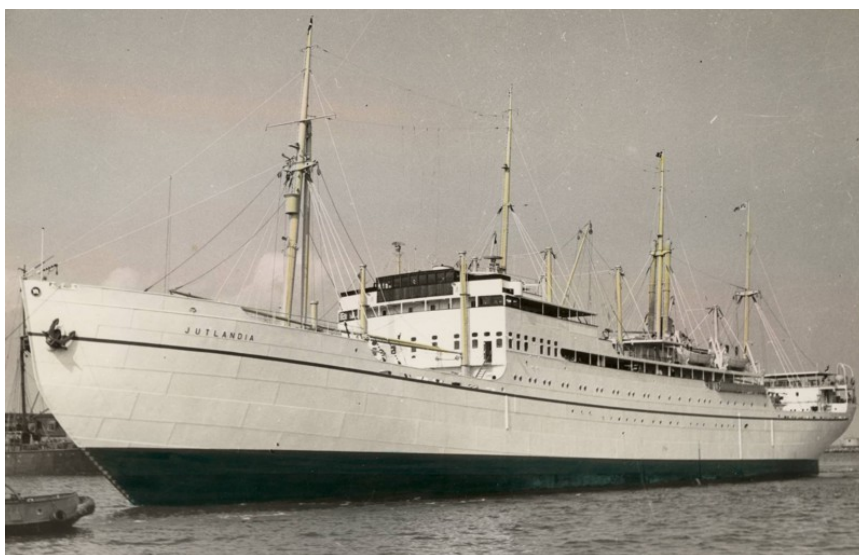
Jeg troppede op på ØKs kontor i Holbergsgade og sagde jeg vil gerne ud og sejle, jeg blev spurgt om jeg troede jeg kunne magte det, da jeg viste dem mine papir på mit fiskeri sagde de, at det var utrolig i min alder, men sådan en frisk fyr kunne de godt bruge.

Du kan mønstre på Jutlandia om tre dage, men du skal lige have en søfartsbog, de var uhyre flinke og hjalp mig med det hele, den 15. oktober 1955 hjalp min mor som i mellemtiden var kommet hjem til Danmark mig om bord på Jutlandia, hun kneb en tåre for hun havde lige undværet mig i 19 måneder og nu skulle jeg igen være væk i lang tid, nogle store farvel knus og min mor gik i land,

Fortøjningerne blev smidt og vi var i gang med at forlade Orientkajen, jeg stod på dækket og vinkede til min mor som havde taget sin cykel og kørte med der ud af, hun vinkede til mig og så ikke at hendes forhjul røg ned i togsporet hun slog en kolbøtte og fik ikke vinket mere og så var vi ude af syne jeg havde det dårligt i nogle dage til jeg fik at vide at hun kun havde fået nogle skrammer.

Det er så min start i ØK vi var nu kommet ud på havet, jeg fik at vide at jeg skulle være opvaskerdreng nede i bunden af skibet, det var det værste jeg havde oplevet, 8 timer om dagen og der var varmt og det væltede ind med opvask hele tiden man kunne ikke se nogen ende på det.

Efter en uge var jeg så heldig at maskinemestrene var meget utilfreds med den dreng der gjorde rent på deres kamre, så jeg blev kaldt op og han sendt ned, min lykkeligste dag på den tur, de blev meget glade for mig så jeg blev godt behandlet på hele turen, vi har nu været rundt i nord europæiske havne og turen går nu vest over, smukt vejr, smukke solnedgange og vi passer Azorerne videre til St. Thomas.



Første gang i mit liv oplevede jeg palmer i det fri, tro mig det gør indtryk på en ung knøs som mig, men det var ikke det eneste, jeg havde sat mig for at skulle i land en tur og der var ikke nogen der lige havde fri, så jeg måtte afsted alene jeg gik den lange tur op til byen det var sådan lidt plantage lignende, da jeg var kommet halvvejen var jeg lidt i tvivl om jeg var på rette spor jeg stoppede op ved en lille hytte, der sad en gammel sort mand på en stol jeg spurgte om vej på engelsk, han spurgte mig hvor jeg kom fra, da han hørte jeg var dansk begyndte han ivrigt og stolt at tale gebrokket dansk til mig, det blev en længere samtale, jeg var overrasket over hvor godt han kunne dansk, han fortalte mig at de lærte dansk i skolen da han var barn, nok om det jeg fandt den rette vej, det var overraskende at se de gamle huse fra kolonitiden samt at gaderne stadig have danske navne, ude på kirkegården var der danske navne på gravstenene, når man kom op til starten af byen var der et lille torv, med et lille anlæg foran ned til vandet, i den store hvide bygning der lå på torvet var der en lille bar hvor jeg var inde på besøg, der kunne man købe alle de rom og cola man lystede at drikke til ingen penge, jeg sad sammen med et par amerikanske marinere, Da jeg blev tung i benene og ikke kunne tåle mere forlod jeg baren gik om hjørnet der lå hovedgaden og lidt henne på højre side lå A.H. Riises vinstore dem med den berømte hårvand, men de havde også old.st.croix rom 1 dollar pr. flaske, jeg købte en kasse med 6 fl. for 5 dollar der var rabat ved flere flasker jeg forsynede mig, jeg var kun 17 år og kunne ikke købe

alkohol om bord, så med den bønmand og en kasse under armen vaklede jeg tilbage til skibet.

Dagen efter var vi et par stykker der var på rundtur og se alt det gamle danske, der var ubeskriveligt smukt på øen, tilbage til st.croix rommen jeg drak den ikke alene, vi var et par unge drenge der hyggede os lidt i smug den næste måneds tid.

På Jutlandia var man lidt striks med drenge og alkohol, nok om det, vi fortsatte der fra til Curacao som er en hollandsk koloni, hvor vi bl. andet skulle bunker, for at komme på bytur skulde vi over en sjov flydende bro, man kunne godt se der var lidt hollandsk hygge over byen, vi fandt et lille lusket sted og drak en masse rom og cola, enkelte skulle om på den anden side og besøge noget der vist nok hed campen, det var noget med damer, vi andre nøjes med vores rom og cola og dem fik vi mange af, da vi skulle betale regningen var den på fire curacao gylden, jeg mener den stod i tre en halv krone, så der blev vi heller ikke fattige



Gangbar betalingsmiddel på Jutlandia i Koreakrigen.

Vi kom vel om bord igen, og sejlede videre til Cristobal det var en meget smukt tur og vejret var dejligt, der var mange delfiner og store havskildpadder at se, i Cristobal gik jeg i land fik et par rom og colaer, der kom en pige og satte sig på skødet af mig jo flere drinks jeg fik jo kønnere blev pigen, så der røg min uskyld og det skulle jo også fejres.

Derefter sejlede vi igennem Panamakanalen til Balboa en ualmindelig smuk tur, jeg har desværre ingen fotos fra turen, men jeg kan se at alle de mange der har skrevet har sendt oceaner af flotte farvefotos af de samme ture, det vil alligevel blive gentagelser og i halvtresserne var det jo kun sort og hvid fotos, fra Balboa gik turen til Long Beach Los angles.

Om bord havde vi en ung kok, når han havde fået et par øl eller mere, tog han en pude under armen fire grydeskeer strittende i vejret og en mundharpe, så gik han rundt på skibet pumpede med armen og spillede skotske sange han blev meget populær, især på passager dækket de købte masser af øl til ham og kaldte ham ud hver aften for at få ham til at underholde dem, for han var bedre til det end officererne, der var jo ikke så meget underholdning om bord, om aften var der film først for pasagerene og senere for besætningen, men vi var så heldige at på fordækket var der en stor jernkasse med havvand som var passagerernes swimmingpool, den måtte vi bade i når passagerne så film, herligt, oppe på officerkammerne hvor jeg gjorde rent var en af dem elektriker, som var undskyld! "Et dumt svin", hvis jeg skulle på toilettet måtte jeg selvfølgelig ikke bruge deres, så jeg gik ned for at bruge vores egne toiletter og han holdt øje med mig, og listede efter mig ned, flåede mig ud og bankede mig med den begrundelse, at jeg skulle ikke forlade mit arbejde, så skulle han nok ordne mig, så jeg ikke kan huske hvad jeg hed, så frem over var det med at slå knude og klemme ballerne sammen, anden mester opdagede det og sagde, at trikkeren han nok manglede nogle brikker at tlytte rundt på, og jeg måtte bruge hans toilet lige så meget jeg ville.

Vi nåede frem til Los Angeles og fik en flot modtagelse, jeg mener det var borgmesteren og hele hans følge, der var også busser til vores rådighed, så vi kunne komme på tur og opleve byen med alle de spændende oplevelser, det var gratis og var man inde forskellige steder og slukke tørsten eller få en bid brød jamen der var ingen grænser, da de hørte vi kom fra Jutlandia, var det hele gratis, for Jutlandia havde redet så mange amerikanske soldaters liv og gjort så usigelig meget for dem i Korea krigen.

Vi blev behandlet med stor ære, og det var jo ikke os men de læger og sygeplejersker der var med i Korea der skulle have haft æren, så det var lidt uretfærdigt, men det var en dejlig oplevelse, vi fik set meget af byen, blandt andet kom vi meget i det tivoli der lå ud til havet og som lå meget tæt ved havnen, der blev ikke spurgt om hvor gammel man var, så der kunne vi unge godt sidde og hygge os med øl, det vrimlede med marinesoldater,

flåden havde base lige ved siden af, det var et stort tivoli med en masse sjovt som passede os, der var blandt andet en dykkerklokke, så man kunne komme under havoverfladen og se fisk og hajer i deres rette miljø, der var en enorm ruche bane som hed Cyclon Racer, ja der var det hele.

Jeg var der ovre som turist i 1979 der var det hele lukket, fordi marine stationen var nedlagt så der var ikke kunder nok mere, vi kom også ud til filmstudierne i Hollywood og det kinesiske teater hvor alle skuespillerne havde sat deres fod og håndtryk, ja der blev gjort noget for os, vi sejlede videre til San Francisco under den berømte Golden Gate som den gang var verdens anden største hænge bro, i San Francisco fik vi samme flotte modtagelse, byen var meget spændende der var de stejle gader med de berømte sporvogne, vi var også nede på den berømte Fishermans Wharf, det var et fantastisk syn med alle de hummer der lå i alle de store vandkar, vi var også en tur over broen.

Vi kom meget rundt, man må sige at der blev gjort meget for at vi kunne få nogle gode oplevelser, da vi skulle forlade San Francisco var der mange mennesker på kajen, for at tage afsked, der var en køn ung pige som stod på tæer, for række en seddel op til mig med sin adresse, hendes navn var Mary vi skrev sammen i nogle år og udvekslede billeder, jeg fik hjertebanken når der kom søde breve fra Mary og havde en lille drøm om at jeg kom der over en dag og frie til hende og alt blev rosen rødt, det er sådan nogle drømme som man har i ungdomsårene, men ak en dag kom der et brev der fortalte at hun var blevet gift, så der sluttede skriveriet.

Nå men vi forlod San Francisco sejlede videre til Coos Bay og Vancouver der var vi i julen, vi havde en dejlig juleaften som blev holdt i den store salon oppe i den fine afdeling, julen om bord på skibene husker jeg altid som nogle dejlige oplevelser, en af juledagene blev jeg inviteret med i land af en maskinemester som havde familie i Vancouver, det glemmer jeg aldrig, vi sad ved kaminen med masser julegodter og hørte White Christmas med Bing Crosby jeg tror 30 gange, så hver år til jul når jeg hører White Christmas så mindes jeg den jul.

Så vendte vi skuden og tog hele den samme tur tilbage til København vi var hjemme den 23. februar 1956.

Bogota Jomfrurejsen fra September 1956 til Marts 1957 Kaptajn. K. Halvorsen.

Jeg startede på Statens Sømandsskole i Frederikshavn d. 1.5.1956 til 1.8.1956 og så var det ØK. Den 15.9.1956 mønstrede jeg om bord på Bogota vi forlod

Orientkajen Pakhus 54 til østen Først de Skandinaviske havne og videre til Hamburg, Bremen, Rotterdam og Antwerpen, det er byer som altid er munter med hyggelige beværtninger med det gode og billige øl og så er der mange søde unge piger, jeg vil med god orden lige understrege at det kun var de ugifte ungarle som kunne fristes af de kønne unge piger, gifte søfolk med kone børn og vovhund holdt sig fra pigerne de var heller ikke så slemme med alkohol,

Jeg har læst i nogle af de andre breve som er sendt ind at det lyder som om alle søfolk horer og drikker hjernen ud men det er ikke helt rigtig, men for ungarlene kunne det ske ind i mellem, vi var også ude og opleve en masse kultur og meget andet her gjorde Sømandskirkerne rundt om i verden kolossalt meget for os.

Hamburg var den gang berømt for de lukkede gader med halvnøgne kvinder udstillet i vinduer, vi var engang i byen hvor vi havde en stewardesse med.

Da vi kom ind i gaderne og kvinderne så vi havde en pige med, spyttede de efter os så vi kom hurtig ud igen, i Rotterdam havde vi vores Schumacher som kom om bord og solgte os Phillipsradioer og de berømte Scooterstøvler, havde man brugt for mange penge så lommen var tom, kunne man betale på hjemturen.

Antwerpen var også en rar by der var de lange kajer langs flodkanten og gaden gik parallel med floden der lå værtshuse side om side hele vejen lige som i Nyhavn, hvis man ville have en kop øl i middags og kaffepauserne var der kun ca. 100 skridt og det skete af og til.



Der fra gik vi til Le Havre en fransk storby den var ikke særlig spændende, men vi lå der også kun en dag vi var et par stykker der gik en smut i land og tog en tur langs stranden, hold dog op vi var ved at gå i koma, pigerne på stranden havde små bikinier på som dækkede næsten ingen ting, ja de var langt fremme med moden, der hjemme var vi vandt til at se badedragter der næsten skjulte hele kroppen, så vi brugte resten af turen til at se på damer og så om bord igen.

Turen gik videre til Marseille der lå vi en halv dags tid. Så var det Italiens tur Genova, La Spezia og Napoli her var vi på udflugt blandt andet til Pompeji og se udgravningerne og bag efter ud og spise lokalt og fik masser af dejlig chianti rødvin så vi fik røde øre men kunne dog finde om bord.



Vindruer i tønder, pakket i kork-smuld, Almeria Spanien.

Dagen efter sejlede vi syd på forbi Strømboli vulkanen som er i udbrud hvert syvende minut, om dagen er det svært at se, men når man sejler forbi om natten er det et flot syn at stå der i mørket og se den sprutte lidt ild og røg op, videre ned til Mezina Strædet, der blev sagt om bord at hvis man ville sende flaskepost skulle man rulle brevet sammen og komme det ned i flasken sammen med 40 cigaretter og sætte proppen godt i, det gjorde jeg skrev min mors adresse på og skrev flaskepost, fik fat i en tør vin flaske åbnede to pakker Camel og kom dem ned i flasken proppede den til og smed den ud i strædet, der blev sagt at det var der mange der gjorde, jeg var lidt mistænksom, men bingo der kom senere brev fra min mor at hun havde modtaget flaskeposten, fantastisk at fiskerne ikke bare tog cigaretterne og smed brevet væk.

Vi fortsatte til Port Said hvor alle handelsmændene kom om bord, jeg har kun få sort og hvid billeder fra alle mine rejser, jeg har set at du har fået et hav af flotte farvebilleder fra de samme steder, så det ville bare være gentagelser, tilbage til handelsmændene, der var jo et kæmpe udvalg jeg fik købt flere ting, blandt andet en kamelsaddel, fotoalbum, skrivemappe, Colgatetandpasta og til sidst et par flotte brune lædersko, turen gik igennem Suezkanalen det er en utrolig spændende tur, midt i kanalen er der en vige kanal og her er det morsomt at se de modgående, det er som om de kører i sandet, jeg har været udsat for på en fire otte vagt at stå på udkik på barken fra kl. sytten til atten i T-shirts og shorts i stegene varme og ud igen fra kl. nitten til kl. tyve i samme påklædning

og den samme varme, men fra kl.ca. nitten tredive da mørket faldt på faldt temperaturen til omkring frysepunktet jeg glemmer det aldrig, jeg har aldrig før frosset så meget i mit liv, man må jo ikke forlade vagten for at hente varmt tøj, men jeg overlevede efter et varmt brusebad, nu var vi ude i Rødehavet og smuttede en tur ind til Port Sudan det var stygt, det var buskneger der lossede her, de var beskidte og havde skulderlangt hår som var smurt ind et tykt lag kamellort, det sad i tykke kager håret var fuldstændigt filtret, der sad et par lange pinde igennem som om det var hattenåle, dem brugte de som kløpinde når lusene rigtig holdt festmiddag, og så stank de langt væk, så man var ved at brække sig, deres hytter var også bygget op af kamellort, så det var godt at vi kom væk der fra i en fart, og afsted til Aden for at bunker brændstof.

Nu en længere tur til Penang som næsten var uberørt havde det samme udseende som for 100 år siden, og er stadig uberørt i dag og ikke som Singapore der er revet ned og bygget op igen som en moderne skyskraberby, nå men her skulle der festes lidt, det havde vi ikke gjort siden Italien så det trængte vi til, det pæne tøj på og en tur i byen det var en tur rundt på de små værtshuse, det hører sig til når vi seje ØK-sømand går en tur i land, og vi blev som sædvanlig ved til vi fik røde ører, men vi kunne da altid finde om bord igen, dagen efter sejlede vi til Port Swittenham og vi der havde ondt i håret fra i går, gik i land for at få en bedring.

Jeg havde taget mine pæne nye sko på som jeg havde købt i Port Said, det var begyndt at regne vi fandt hurtigt et hyggeligt sted og fik vores bord fyldt op med diverse drikkevarer, det regnede stadig pludselig fik jeg nogle mærkelige følelser ved mine fødder, det føltes som om jeg med bare ben havde trådt i en kolort og det hele kom op imellem tærne, hvis man har prøvet det, ved man hvordan det føles, pludselig havde jeg en masse små sten i skoene troede jeg, så jeg undersøgte det nærmer, der hang noget mærkeligt slimet gråbrunt om mine ankler og sålerne var væk så jeg gik med bare fødder i gruset, hold da kæft, de fine dyre sko jeg havde købt i Port Said var lavet af presset pap, tro mig mine kammerater var ved at dø af grin, men de var solidariske så næste sted blev vi siddende resten af dagen.



Vandplaskeri i poolen, René til venstre

Da der ikke var plads til mere i vores overfyldte maver, vandrede vi ned til skibet selv om man var godt bedøvet gjorde det nas at gå i grus og sten med bare fødder, så vennerne var søde og skiftede til at bære mig på ryggen, vi sang ØK-sangen resten af vejen ned til skibet, det må havde været et yndigt syn men om bord kom vi.

Næste morgen gjorde vi søklar og sejlede til Singapore her lå vi på reden, der var sørget for der kom en lille båd en gang i mellem, som sejlede os i land og ud til skibet igen det var gratis, jeg husker at der var rigeligt langt imellem turene, så hvis man ikke gad at vente kunne man også tage en af taxabådene det kostede en singapore dollar at komme i land, hvis man kom for sent til sidste aften båd når man skulle om bord, måtte man tage en taxabåd så kostede det pludselig ti singapore dollar, ja smarte forretningsmænd det var de for de vidste at vi skulle om bord.

Singapore var den gang en gammel kinesisk by hvor husene højst var i to etager det var en smuk by, vi kørte rundt i byen med cykel richaw og oplevede en del, vi var oppe og se de hængende haver og en tur ude på Raffles Hotel som er berømt for sin lange bar og en drinks ved navn singaporesling hvor i den danske cherry heering indgår.

Dringsen blev opfundet her og er verdens kendt, men vi drak nu mest de store tigerbeer og dem drak vi mange af det var jo varmt, ellers opholdte vi os mest på Mariners Club, der var en dejlig kølig pool og så var vi så heldige at baren havde masser af dejlige store kolde tigerbeer.



Fra venstre letmatros John - matros ? - matros john Madsen, Bogota.

I dag er Singapore en stor grim skyskraberby, det var det som Port Swittenham ville undgå.

Så gik turen til det som ØK-søfolk kaldte vores andet hjem Bangkok i Siam som det hed den gang, vi sejlede forbi øen Ko Si Chang og videre op af Chao Phraya floden til New Habor, hvor vi lagde til kaj.

Fortøjningerne var dårligt gjort færdig før der blev råbt, ud med kusse lejderen, det var til søsiden hvor små både lå og var klar, og op af lejderen mylder det med små kønne siameser piger, det var en tradition som har eksisteret siden ØK startede, der var mange af os der blev forlovet.

Jeg vil igen understrege, at det kun var ungarlene, gifte søfolk holdt sig altid i skindet men en tår over tørsten var OK.

Det tog jeg hatten af for, vi andre fik udleveret en beskyttelseæske for mænd af første styrmanden, der bestod af et lille glas med en væske, en tube creme samt vat pinde, efter en hyggetur vaskede man sig, tog en vat pind, dybbede den i væsken og stak den op i urinrøret, bagefter smurte man cremen bag forhuden, så skulle den sag være klaret.

Man hørte aldrig eller meget sjældent om kønsygdomme.

Oplevelserne i Bangkok var ubeskriveligt vi havde opsparet en hel del fri dage, så der var masser af tid til at opleve alt hvad der var værd at opleve i Bangkok, og det skal vi i gang med nu, når man havde fået sig en lille veninde var det en fast man altid holdt sig til når man var i Bangkok, og man var altid sammen når vi gik i byen.

Lige uden for gaten på højre hånd lå Venus Room, Paradis Bar og Mosquito Bar Mariners Club var ikke opfundet på det tidspunkt, den blev vist først bygget omkring 1960, det var mest Mosquito Bar vi kom på, min veninde boede i en pælehytte nede ved floden det var lige over på den anden side af togskinnerne, når det var højvandet kunde man tage sig en svømmetur hvis man havde lyst, eller hvis man bare trængte til lidt afkøling, selv den gang var flodvandet ikke helt rent, men det kunne bruges.

Vi tog en del rundt i Bangkok og oplevede en hel del, vi var ude og se den guldbuda som stod som cementbuda i ØKs pakhus i tidernes morgen, da den skulle flyttes blev den tabt og gik i stykker, inde i var der en ren guldbuda på fire tons, i dag er det en turist attraktion.

Grand Palads var også helt unikt samt mange andre oplevelser, det var jo ikke alle der kun oplevede barerne, jeg var også en tur i biografen med min lille veninde bag efter endte vi selvfølgelig på Moquito Bar der sad alle gutterne.

Vi sad altid ovenpå, der var en bar og henne ved vinduet ud til bagsiden af huset stod der en gammel grammofon og en stak gamle 78 plader nogle af dem var danske, og dem var de stolte af, de havde fået dem af nogle danske søfolk i tidernes morgen, efter en del monkeywhisky



Matros John Madsen kœjler taljer op

Vi havde en ældre Færøersk matros som hed Hjalmar han blev kaldt Hjalle, han kom op af trappen sammen med whiskydronningen det var en ældre dame som kunne drikke monkeywhisky som en grovsmed, så de fik hurtig bestilt den første flaske, whiskyen heder oprigtigt Mekongwhisky, da nogen mener det er noget billig sprøjt og ikke har noget med whisky at gøre, bliver det derfor kaldt monkeywhisky, men faktisk smagte det godt med cola, efter et par drinks mere blev vi enige om at gå en tur, neden for trappen stod der også borde og stole, ved det ene bord sad der to sorte

amerikanske søfolk med et par piger, samtidige kom der et par af vores matroser hvor den ene strøg sin hånd igennem den ene piges hår, det var ikke smart for den ene sorte amerikaner blev sur og sagde watch your hand, da sagde matrosen which one black or white og viste sin hånd frem vende og drejede den, det var lige ved at han havde skrevet under på sin egen døds dom, for amerikaneren sprang op som skudt ud af en kanon, det blev til et vildt slagsmål som man ellers kun ser på film, så gik et par af vores folk ind for at stoppe kampen, så begyndte det at flyve med smadrede stole og flasker, den anden amerikaner trak en springkniv op af lommen for gå ind i kampen, men heldigvis var der ringet til politiet så de var her allerede, de forsøgte også at standse kampen især ham med springkniven, en af betjentene trak pistol skød op i luften så stansede kampen, betjenten som skød op i luften troede han var udendørs så han skød op i loftet, så kuglen gik op igennem gulvet hvor hjalle og whisky dronningen sad, vi var et par stykker der sprang op af trappen for at se om der var sket dem noget, de var gået lidt i chok og havde gemt sig, de sad på gulvet bag i baren men havde nået at få whiskyflasken med sig, det har vi grint af mange gange siden.



f.v. matros John Madsen, letmatros John, matros Hjalle, bageren, ungmand, bådsen, tømmer.

Matrosen som startede det hele, var heldig at nøjes med en brækket kæbe og noget ødelagt tøj det var der vist et par stykker der fik, men ellers havde vi det sjovt i Moquito Bar, en dag lovede jeg igen at gå i biografen med min

veninde, men efter mange monkeywhiskyer og singhabeer havde jeg vist glemmt det, på et tidspunkt var jeg kommet til køjs nede i pælehytten, jeg blev vækket næste morgen af min veninde som sagde, look at your stomach du være mange fuld yesterday du ikke gå bio du mange mange fuld, jeg kikkede skrækenslagen på min mave der sad en edderkop så stor som et mølle hjul okay så næsten da, men prøv at se den i øjne højde så er den stor, da sagde hun du mig gå på bio to night, jeg sagde ja ja ja ja så var hun sød og fjerne den, ingen mekongwhisky den dag det var ind til Bangkok og gå bytur og bag efter lidt mad og så i biografen vi havde en rigtig dejlig dag.



Bager besøger matrosmessen. Bogota

Dagen efter tog vi ind til Bangkok igen for at handle, min veninde hjalp mig så jeg fik det hele til de rigtige priser, jeg købte siam smykker til min mor og søster, det var sølv med sort emalje med forskellige siamesiske budaer, jeg købte mange andre ting, jeg havde en sort fortand efter en rod behandling i danmark, som jeg fik en tandlæge til at lave om til en guld tand den fik min veninde forhandlet på plads til en vanvittig billig pris, vi var så ude at spise bagefter igen en dejlig dag, det var hyggeligt for hun ville hele tiden gå hånd i hånd, det var lige som om at hun var stolt af sådan at gå og vise mig frem, ja hvem forstår det måske min mor, vi kom til bage fra byen og gik ind på Moquito Bar, efter et par tørlagte dage skulle der festes, de fleste fra skibet sad der, halle og whiskydronningen var allerede godt stegte, men hvor havde vi det sjovt vi havde det som om vi

var havnet i paradiset, jeg måtte give en omgang til alle på grund af guldsmitet, men det var jo billigt for en flaske mekongwhisky kostede kun omkring fire kroner og colaer var lige så billige, jeg glemmer aldrig vores tømrer, om morgenen når han havde ondt i håret gik han altid ind i messen og tog den kolde te kande, drak af tuden og skubbede te bladene over i den ene side af munden og bag efter at spyttede dem ud, det gjorde han tit men den dag var det døde karkelakker, for det var te kanden fra dagen før hold da kæft jeg har aldrig før set nogen tømme sin mave så hurtigt, selv ikke søsyge.

Det var så slut i Bangkok for denne gang, nu gik turen til Hongkong her lå vi også på reden, men her var de sædvanlige både der sejlede os til og fra land som kompagniet betalte, men var langt i mellem dem så er der jo taxabådene billigt ind dyrt ud det kender vi fra andre steder, her kom der også handelsfolk og skræddere om bord, jeg fik da købt den obligatoriske kamfertræskiste samt håndskåret rosentræsbusaer, og forskellige andre figurer skrædderen tog mål af mig så jeg fik syet nye silke og kakiskjorter og benklæder, matrosen John som senere blev min svoger kalde mig ind på sit kammer og satte en flaske Gordon gin på bordet sammen med en håndfuld grape tonic, så vi sad og hyggede os det gjorde vi af og til da flasken var tom smuttede jeg over på mit kammer og hentede en flaske mere, senere var vi nogle stykker der skulde ind og male byen rød, vi fik prajet en taxa båd, der var aldrig langt fra vandkanten til de nærmeste barer, vi blev enige om at finde et sted hvor vi kunde få et lækkert kinesisk måltid og nogle store 70 centiliter Carlsberg øl, senere fik vi fat på nogle cykelrichaw og tog på rundtur til forskellige hyggelige steder, Dagen efter fik vi besøg af sømandspræsten som inventerede os op på sømandskirken, det var skam også hyggeligt vi fik kaffe kager og sodavand, bagefter sang vi nogle salmer og fik da også guds ord med på vejen, da det sluttede sad vi og hygge snakkede præsten havde som regel også lidt nyt hjemme fra Danmark, der var altid en sømandskirke i havnene der var en dansk, svensk norsk eller engelsk, den engelske heder flying Angel, de var alle flinke til at inviterede os til hygge aftener og sport som eks. fodbold mellem andre skibe og folk i land.

Turen gik nu til Manila en festlig by vi kom meget oppe i noget der hed pissekrogen der var en lille hyggelig bar hvor der også kom lokale folk, jeg var en tur der oppe en aften sammen med hjalle, vi bestilte en flaske Manilarom som kostede ca. tre danske kroner og naturligvis også et par

colaer til at tynde den op med, der kom en indfødt ind med en bakke hængene på maven, den var fyldt med æg som han solgte, et par lokale som sad ved et bord ved siden af købte nogle stykker, de bankede dem ned i bordet og pillede skallen af, jeg må nok sige at min mave var lige ved at vende, føj for den lede de var helt sorte og muggen inde i, jeg spurgte hvad i alverden der var gjort ved æggene, åh de har bare været gravet ned i jorden et halvt års tid, selv en barsk ØK sejler vilde bukke under, hvis de spiste et sådan æg, velbekomme.



Matros John Madsen og stewardessen.

Nå tilbage til Hjalle og mig vi fik konfirmeret den første flaske rom og fik bestilt en til, nu skal man huske at promillen var ikke så høj som på den spiritus vi er vandt til og så varmen der gør at man sveder det hurtig ud igen, med de priser følte man sig som verdens rigeste grever, sådan var det jo overalt i østen.

Hjalle og jeg havde fået det rigtig rart vi smed mønter i musik boksen og hørte alt det gode halvtresser musik, jeg kunde se at hjalle var ved at få en kæp i øret, for begge tommel fingrene strittede op ad, det gjorde de altid når vi nåede der til, men så kom der et par kønne piger hen til os og tog fat i vores hænder, det vil sige på mig tog hun fat i min venstre hånd og spurgte om jeg var til noget, jeg sagde nej og skubbede hende væk, da hun var gået opdagede jeg at mit armbånds ur var væk, det viste sig at hun tog med begge hænder om min hånd og brugte pegefinger og langemand på begge hænder til at skubbe op under ur remmen, som var en flexirem i stål der virkede som en elastik og udvidede den og trak det lige så stille af, ja smart og Hjalle havde sku også mistede sit ur, men ikke nok med det, så fik vi også at vide at det slet ikke var piger, men bøsser der var klædt som piger, de blev kaldt Billyboy, vi kunne alligevel ikke lade være med at grine bagefter selvom vi pludselig ikke vidste hvad klokken var, da flasken var tom blev vi enige om at gå om bord, vi skulde jo på arbejde næste dag og videre til Cebu.



Waterfront Cebu Sussi Blue Bar

Der var ikke meget kaj, plads til to skibe og lige ned på kajen, så var vi på Waterfronten og langs kajen lå der en stribe barer, den sjoveste hed Sussi Blue Bar det var der vi opholdt os mest, der kom tolder om bord de var korrupte så det battede, jeg havde fået at vide, at jeg skulle købe en masse cigarreter, tolderne skulle bare have lov at købe først, så kunne vi sælge resten nede på kajen, jeg havde købt ti kartonner hos høkeren, de kostede to kroner stykket og vi fik ca. tyve kroner på kajen, men tolderne gav kun ca. ti kroner og de købte lidt alle steder, da de kom ind til mig tog de to af mine og smed tyve kroner på bordet, da tolderne gik i land gik vi lige i rumpen på dem, jeg med mine otte kartonner, nede på kajen stod der en masse indfødte som sloges om at købe vores cigaretter de betalte tyve

kroner stykket, jeg følte mig igen som den rigeste greve for en flaske manilarom kostede jo kun ca. tre kroner, og en anden fordel, man skulle jo ikke op til "gnisten" og hente noget af sin hyre, og da man er en holden mand var det af med arbejdstøjet og en tur i bad det pæne kakitøj på og i land, hold ferie hvor vi festede på Sussi Blue Bar, det halve af besætningen var mødt op, men vi var ikke så voldsomme som på den danske sømandsfilm, ingen slagsmål, baren på filmen lignede Sussi Blue Bar på en prik, så gad vide om filmen var taget der, eller i et studie i Danmark, dagen efter var der mange der havde ondt i håret, men der var også arbejde der skulde passes, vi fik lastet hele fire lugen med kobra til Europa, det vrimlede med en masse irriterende kobra biller, men lugten af kobra var dejlig, vi forlod nu Cebu med kurs mod Japan, da vi havde sejlet omkring hundrede sømil observerede vi noget ude i horisonten som bevægede sig. Styrmanden blev orienteret han tog kikkerten frem og kunne se at det var en mand der lå og klamrede sig til en træstamme og forsøgte at vinke med den ene hånd, vi sejlede hen og samlede ham op, det var en lille båd der lignede en træstamme, det viste sig at det var en Filippinsk fisker som blev overrasket af uvejr og fik havareret sin båd så den kæntrede, han havde drevet rundt i flere dage, omkring hundrede sømil fra land, han var stærkt forkommen, så han fik tørt tøj på som nogen i hans størrelse havde doneret, lidt mad og drikke hjalp også, efter et par dage var han rimelig frisk igen, der blev givet besked til Filipinerne, at vi tog ham med til Japan, der ordnede konsulatet resten.

I Japan anløb vi Kobe, Nagoya, Yokohama, Otaru, Japan var ret spændene bebyggelsen i byerne så ud som de havde gjort i de sidste hundrede år, og ikke som i dag med højhuse og neon, og så var det også inden for det sidste årti at Hiroshimabomben var droppet, men utroligt så langt de alligevel var nået, for eksempel da vi lå i Y ogohama var vi fem mand der tog toget ind til Tokyo og ind i et stormagasin, oppe i legetøjs afdelingen lå vi og legede på gulvet med trådløs fjernstyret legetøj, det var der ingen af os der havde oplevet før, men på det tidspunkt var det dyrt jeg mener at det var omkring tre hundrede kroner en trådløs fjernstyret bil kostede, vi vakte opsigt for vi var som små børn som tossede rundt i flere timer, personalet var ved at dø af grin, man kopierede alt fra den vestlige verden, jeg købte blandt andet en Ronson-lighter, og så var der den Japanske mad og ikke at glemme de smukke unge piger.



Matros John Madsen i stormvej.

Japanerne var meget forbeholden over for os hvide mænd, ind til de blev klar over at vi ikke var Amerikaner men Danske sømænd så fik vi en fantastisk behandling over alt, vi var da også ude at handle, jeg købte et Japansk testel og silkekimono til min mor og meget forskelligt til mig selv, John som blev gift med min lillesøster købte et antikt samuraisvær og har det den dag i dag.

Kobe og Nagoya var også spændende, oplevelserne der vil være genfortælling så det vil jeg ikke på nær en, John og jeg plus et par stykker mere, var i byen og spise Japansk, og drikke kold sake, vi fandt et hyggeligt sted hvor vi kunne slukke tørsten, der var service ved bordet der kom en pige på hver side af os og vaskede vores hænder med varme vaskeklude, det er man ikke vandt til, efter et par dejlige kolde øl, var vi et par stykker der tog tidlig om bord vi skulle på arbejde næste dag, John var en af dem der kom sent om bord, men han var morgenfrisk nok til at tørne til sammen med os andre, dagen gik vi nåede fyraften vi stod et par stykker ved lønningen og kikkede ind mod land, vejret var smukt og det var varmt, der kom en båd ud mod os og der var noget stort rødt om bord da den kom nærmere var det en køn pige med en kæmpe buket røde roser, vi blev enige om at det måtte være besøg til skipper eller en af officererne, men nej hun spurgte på halv japanske hvor bor John Madsen, så jeg fulgte hende hen til Johns kammer og hun blev lukket ind, lidt efter kom John ud til Båsen og bede om et par fridage, vi så ham ikke et par dage, han kendte jo ikke min søster den gang, når jeg skal drille min søster siger John, kan du huske den gang med de røde roser, så kommer hun helt op på kogepunktet, men de er stadig lykkeligt gift den dag i dag, vi sluttede Japan med Otaru, det var en stor omvæltning fra det varme syd Japan til frost og sne i nord, vi var et par stykker der var en tur oppe i byen her drak man varm sake, det smagte også godt her var hurtig klar til at sejle igen og videre til Pusan i Korea. Folk kom om bord og ville købe alt mellem himmel og jord, jeg solgte en gammel wranglerskjorte der var godt slidt i kraven og en strikbluse med lidt maling på, og fik to store bundter pengesedler jeg syntes han sagde at de hed hvån, kursen var ukendt men jeg troede jeg havde gjort en god handel, oppe på en bar bestilte jeg en øl og betalte men der var kun til fem øl, så det var hurtig overstået, det var også lige meget vi skulde sejle samme dag til Shanghai.

Så var det jul med en masse militær med maskinpistoler de var over alt, på kajen var der højtaler på alle lysmaster som spillede militær musik, den menige befolkning lignede alle sammen hinanden ens klædt mørkeblå vatteret jakker og benklæder, alle vores radioer, grammofoner, grammofonplader og andet luksus skulle under sejl, vi fik lov at beholde den radio og grammofon vi havde i rygesalonen samt et par grammofonplader med jule musik, så vi kunne spille julemusik juleaften, vi

måtte kun have et armbåndsursur og en cigarettænder men navnet skulle føres ned på en liste.



Bogota på vej til Saigon.

Da vi forlod Shanghai tjekkede de om vi stadig havde dem, telegrafistens kammer blev også forsejlet, i vores radio kunne vi kun høre militærmusik alle udenlandske stationer var der støjsender på, men vi havde alle tiders juleaften med julemusik og dejlig julemad som vores mor lavede den, senere blev der trukket lod om alle de julegaver som sømandsenkerne i Danmark havde lavet, jeg fik varme hjemmestrikket halstørklæde og sokker, men det var en pæn tanke, det kunne bruges når vi kom hjem til Danmark.

Dagen efter lastede vi jemmalm i tre lugen skibet var normalt sort, hvid og gul men nu var det kun kulsort, vi var også en tur i byen vi måtte kun gå en bestemt vej op til sømandsklubben, der var placeret militær hele vejen for at sikre at vi ikke gik andre steder hen, det var forbudt, om bord var der også militær overalt, vi fik dejlig kinesisk mad og drikkevarer til næsten ingen penge, vi købte nogle kinesiske ting i klub butikken, dagen efter drog vi til Tingsao her holdt vi nytårsaften.

Så kom vi forbi Formosa til Hongkong, som var i krig med Kina, det gav en hel del flere kroner på bogen, vi fik jo krigstillæg i Korea, Kina, Fransk Indokina og farvandene i hele området, Hongkong fik vi hurtigt overstået her fortog vi det samme som på udtur, fra Hongkong fortsatte vi til Saigon i Fransk Indokina som i dag heder Vietnam, vi tog lods om bord ved indsejling til floden.

Sammen med lodsens kom der også en del Franske militær folk med, hele besætningen blev kaldt hen midtskibs til officerernes rygesalon, hvor vi skulle holde os under køjehøjde, ikke fordi de skød på os men der kunne komme en vildfarende kugle, Franskmændene var på den ene side af floden og Kineserne på den anden side så der blev skudt en del, men vi kom da helskindet op til Saigon, en smuk by bare synd at der var krig, vi fik at vide at der ingen farer var ved gå i land her for Franskmændene havde lagt en jernring rundt om byen.

Trods krigen var der utrolige mange oplevelser at hente, nogle havde købt nylon strømper og kosmetik i Europa, de havde jo været der før og kendte forholdene, vi andre måtte nøjes med at købe Lux toiletsæbe, Colgatetandpasta og Dandytyggegummi hos høkeren, men det var også en god investering, man kunne købe et helt værtshus med piger og det hele for disse ting, det var en mangelvare og meget eftertragtet, ja så vi følte os som sædvanlig rige igen, vi var tre mand fra dækket og en fyrbøder som gik i land og fandt et rigtigt hyggeligt sted, øl spiritus og piger var der overflod af, vi gik forbi baren og hen i en krog og satte os ved et bord med fire stole og vupti kom der en ekstra stol til os hver med en pige på og bordet blev fyldt op med drikke varer, pigerne var udstyret med en vifte og kolde vaskeklude så vi kunne blive kølet af, hvis det ikke var paradiset vad var det så?

En smuk drøm, ja man kneb sig i armen for at sikre sig at man var vågen, vi havde siddet et par timer med musik fra jukeboksen og med en masse væske indenbords, pludselig lød der en øredøvende brag, samt et voldsomt lufttryk så vi blev smidt hen ad dørken med bord stole drinks og piger, jeg fik fyrbøderen og en pige oven på mig, der blev en råben og skrigen fra alle sider, vi fik rejst os op i en stor støvsky jeg kunne se militærpolitiet rende rundt og fløjte udenfor. Vi forsøgte at komme ud men blev holdt tilbage af militæret, da støvskyen var faldet kunne jeg se at hele væggen bag baren samt baren var smadret og lå spredt ud over det hele, bord og stole blev rejst igen der blev fejret glasskår sammen, da vi ikke måtte forlade stedet

satte vi os ned igen, pigerne hentede friske drikkevarer ude fra baglokalet, der var ikke mere musik, jukeboxen var væltet, den blev rejst op men den var kaput, efter ca. en time kom militærpolitiet ind for at afhøre os, de var dårlige til engelsk men heldigvis kunne fyrbøderen flydende fransk, vi skulle oplyse dem om hvem vi var, hvor vi kom fra, og hvad vi lavede. Da de havde set vores landgangspas fik vi lov at gå, men vi havde det så godt at vi blev, det viste sig så at ved siden af baren lå et fransk militærområde og at en fjendtlig person havde smuglet en bombe derind, vi havde ikke nogen musik mere men det var ligegyldig, for vi var blevet halvdøve af braget, vi havde jo også fyrbøderen han sang den franske nationalsang som han altid gjorde når han havde røde øre. Næste dag sejlede vi videre til Bangkok og havde de samme oplevelser som på udtur, der efter til Singapore, her fik vi at vide at Suezkanalen var lukket på grund af bombede skibe der lå og spærrede kanalen, så der var kun en vej, det var syd om Afrika.

Turen gik fra Singapore til Durban, Port Elizabeth, og Cape Town, vi lastede lidt alle tre steder så vi lå der ikke så længe, men nok til et lille smut op i land for at snuse lidt, der kom opslag op om bord vedrørende landgang, der var fængselstraf for at tale med de sorte, også for at køre i deres busser, side på deres bænke, bruge deres toiletter, og handle i deres butikker, så det var ikke nogen god oplevelse, det var bare af sted og hjemad, på vej nordpå skulle vi igen passere Ækvator, denne gang skulle der være linedåb så der blev rigtig rigget til med swimmingpool og det hele.

Poolen bestod af nogle planker lagt fra lugen til lønningen og surret fast, derefter blev der lagt en pressening i og fyldt op med havvand, vi fik så besøg af Kong Neptun som deklarerede linedåb det var nogle festligtlige dage, det var min første dåb jeg blev døbt makrellen og fik en bøde for at ville smugle en guld tand over Ækvator, alle vi døbt skulle jo betale hele gildet, hovmesteren som hed Ebbe blev også døbt, han kørte hele tiden sin øl rundt oven på sin skaldede isse og med en våd cigar i munden gik han og sagde "call me Ebbe", han var ellers altid så stilefuld vi måtte have ham på ret køl inden han gik helt omkuld, vi skulle jo have ham til at lukke så meget sprut ud så vi ikke gik tør.

Festen kørte til næste morgen, vagterne som skulle sejle skibet var selvfølgelig ædru, vi kom nordpå, til alle de europæiske havne hvor vi var

på udtur, vi ankom til frihavnen den. 7.3.1957 igen en tur jeg aldrig glemmer.

Dejligt at have dansk jord under fødderne en gang imellem, og se sin familie.

Efter Bogotas jomfrurejse mønstrede jeg på Panama 1957. som ungmand. Kaptajnen var J. Borch.

Jeg tog med igen 1958. med en ny Kaptajn som hed E.H. Christensen. Der efter en kort afløsning på Pasadena, og Nordshell.

1959 mønstrede jeg på Simba til Australien som letmatros Kaptajn var J. Borch. Og jeg afmønstrede i Nakskov.

Tog et par måneder som afløser med Angola (Dansk Fransk) og tilbage til Kompagniet det var grimme fy ord at kalde ØK for "rederiet" så fik man en løftet pegefinger. 1959 kom jeg med Morelia til Indien og mønstrede af i Nakskov 1960 og efter at jeg havde gjort min pligt med familie besøg i et par uger, tog jeg som sædvanlig ned i sømændenes forbund, for jeg vidste at Panama Skulle have besætning og at jeg havde stempler nok til at få den, man fik et stempel for hver dag man havde været ledig, så kunne man byde på det skib man ville have og hvis ingen bød over fik man skibet, så jeg mønstrede på Panama for tredje gang 1960 denne gang som matros. Kaptajnen var V. Glesner. Det var nok en tur til Australien og afmønstrede for sidste gang 1960.

Det var simpelthen den bedste tid i mit liv, et fantastisk sammenhold i skibene det var jo et lille samfund på ca. 43-44 mennesker som gik op og ned af hinanden hver dag i fire til seks måneder.

Vi var dog delt op officerer, maskine og restaurationbesætningen var midt skibs, dæks besætningen Var henne agter og bestod af en bådsmand en tømmer syv matroser to letmatroser en ungmand og en dæksdreng, vi havde et vagt system der hed otte tolv vagt tolv fire vagt og fire otte vagt, når vi sejlede ind og ud af havn samt i indre farevande og hvor der var megen trafik var vi en mand til rors og en udkik på bakken, på de store have var der selvstyre på, så var vi dagmænd det bestod af at vedlige holde skibet, banke rust, male, vaske ned, spule, splejse stålveier, trosser og andet tovværk samt sy presseninger.

Livet om bord var dog dejligt vi fandt på mange sjove ting, vi hyggede os i ryge salonen der blev spillet kort, enogtrediver, gin rommy, kasino og pokker, det var gerne om små mønter eller øl, somme tider når der blev spillet om øl kunne bølgerne godt gå højt, men vi havde det altid sjovt, vi

havde også et lille bibliotek så vi kunne også finde på at sidde og læse, når vi havde været igennem alle bøgerne, byttede vi dem når vi lå sammen med et andet dansk skib, så var der frisk læse stof igen, vi besøgte også hinanden bageren, kokken og maskine folk kom af og til hen agter og hyggede sig med os vi festede også lidt sammen, drikke varerne var billige om bord, jeg har set at nogen har skrevet om lidt højre priser så de må være steget meget siden da, En flaske Gordon gin kostede fem kr. en dansk vilton gin kostede fire kr. cognac ni kr. Whisky otte kr. rød Ålborg tre og en halv kr. et øl bonhefte med fjorten øl kostede omkring tre kroner, en karton cigaretter kostede to kroner, matrosens mdl. grundhyre var firehundrede og tre kroner, med div. Tillæg kom den op på ca. tolv hundred kroner ja tiden har ændret sig.

Tilbage til livet bare det at gå en tur på dækket, eller stå på bakken i måneskin og spejlblank hav, fyre graders varme og kikke ned på boven og se det ildhav af morild og en masse delfiner som ligger og leger, svømmer om kap med skibet er det ikke romantisk.

Da jeg sejlede som dæksdreng i 1956 surmulede matroserne meget over at de skulle afdrage på en stor millionbøde, som forbundet havde fået på grund af en ulovlig strejke, som de sagde det er sku ikke os, over halvfems procent af os var ude og sejle og havde ingen indflydelse på strejken, det var alle dem som gik fast der hjemme som dag arbejder i havnen, og aldrig var ude og sejle, det var kommunisterne det var dem der mødte op til generalforsamlingerne og styrede forbundet, når der blev lavet stemmesedler ude i verden nåede de aldrig frem, jeg følte med dem når bølgerne gik højt, jeg var så heldig at først blive medlem efter strejken og slap fri.

Med Morelia forlod vi Orientkajen 1959 til Indien startede lidt rundt i Østersøen og så til Århus der boede en af matroserne så han skulde vise os byen, i guder det var hårdt, men vi stod sammen, vi sejlede så til Hamburg det var den 23. december, tro mig havnearbejderne var gået hjem for at holde juleferie og ville først komme tilbage efter nytår og laste skibet, vi var som sagt fire dæksfolk som var godt smedet sammen efter Aarhus turen, matrosen som havde hjemsted i Århus anbefalede at vi fire skulde tage julefri og tage en taxa hjem til Århus og holde jul hos hans forældre, vi andre tre spurgte hvor skal vi sove, ingen problem sagde han mine forældre har tre sofaer og et stort gulv, et par timer efter sad vi i en taxa på vej til Århus, jeg må nok sige at hans forældre blev overrasket, men der

blev købt lidt ekstra julemad og vi fejrede juleaften sammen, de næste par dage oplevede vi resten af Århus, nytårsaftens dag tog jeg flyveren til København og fejre nytår med familien, nytårs dag fløj jeg tilbage til vennerne, en kammerat til vores logikollega havde kørekort, og det havde jeg også så vi lejede en bil, jeg kørte den til Hamburg og han kørte den hjem samme aften, så var det daglig dag for os igen. dæksdrengen henter mad i kabyssen henne midtskib og servere det i matros messen og klarede opvasken samt rengøringen, jeg var heldig at være dæksdreng på et moderne skib, for Bogota havde det hele henne agter vi havde cafeteria og som noget nyt var der aircondition, det var skønt, i de andre skibe havde vi en dejlig vifte som var ved at blæse os ud af køjen, man lå splitter nøgen med et lagen om maven for ikke at få maveforkølelse, det er ikke sjovt jeg har prøvet det et par gange, så er det op til første styrmand og få opiumsdråber til at tage de stærke mavesmerter og ned på toilettet for det render ud af en.

Havde man en god kok fik man altid lækker mad, jeg var meget forbavset da jeg startede i ØK vi fik smør til brødet og ikke margarine og mindst syv forskellige slags pålæg kaffe uden tilsætning, som danmarkskaffe og rids.

Når vi lå i havn eller på reden kunne vi godt finde på at fiske, vi lånte en gang en kødkrog af kokken og fik en lille luns kød, krogen på kastelinen og ned i dybet efter en times tid fik vi en lille haj på, det gjorde vi ikke mere for vi havde problemer med at få den op og få den af krogen, den var lidt vild.

På floderne i Australien fangede vi kæmpe krabber, vi tog en kurv bandt sækkelærred over skar hul kom en sjækkel og nogle kød rester ned i, efter tolv fjorten timer hev vi dem op, bingo de var fyldt med store krabber vi fik kokken til at koge dem og lånte et par rusthamrer af båsen og frem med brændevinen så var der fest.

Når vi var ude i storm med tre fire etager høje bølger, var vi somme tider heldige at der var mange flyvefisk, når de fløj ud af vandet landede mange af dem på dækket, dem samlede vi op og gav dem til kokken så fik vi friske stegte fisk de smagte som sild, ja vi fiskede på mange måder, vi havde da også en del sports aktiviteter om bord vi spillede dart, bordtennis, og fodbold i land mod andre skibe og lokale folk, om bord spillede vi som regel om øl nogen gange blev det til mange så begyndte en matros vi kalde sheriffen fra Mors at synge pigen og søndenvinden, så den hørte vi tit, vi havde en fyrbøder på et skib der altid sang den franske national sang, ja

der var mange festlige fyrer imellem de danske søfolk, når den gamle færøerske matros hjalle havde ondt i håret, sørgede båsen for at han fik lov til at male spil, for så kunne han side ubemærket på dækket bag spillet og få sig en lur, vi havde en gang en yngre Grønlandsk matros som også kikkede godt i flasken, jeg glemmer ikke en gang hvor vi lå på reden der er som en stærk strøm, vi sad på stillinger og malede udenbords han skulle tit op på toilettet sagde han, men det var åbenbart flasken han skulde se til, for han havde firet sig ned igen for at male og havde åbenbart fået overbalance, for han skreg som en stukket gris jeg løb hen og kikkede ned, der hang han i begge arme med fødderne i vandskorpen, jeg forstod godt at han var bange med den stærke strøm og alle de hajer, jeg sprang op og kurede ned af tovet så jeg fik store brandsår i hænderne, men jeg fik fat i nakken på ham og måtte råbe om hjælp, han havde ikke flere kræfter til sidst var jeg ved at tabe ham, det tog lidt tid før der kom hjælp, da vi fik ham op havde han både skidt og tisset i bukserne, han blev næsten ædru han drak aldrig mere når han skulle arbejde på stilling, jeg måtte op til første styrmand hver dag i nogen tid og få behandlet mine brandsår i hænderne, det gjorde ondt. Det var heller ikke alle kaptajner der var helt fine i kanten, selvom det var ØK og var meget stilfuld,

Vi havde en på et tidspunkt som også kunne kikke dybt i flasken, jeg nævner ikke navn, det skete et par gange når jeg stod til rors at han kom ud fra bestiklugafet og trinnet var jo meget højt, så han faldt over det og rullede rundt så vi måtte hjælpe ham op og bugsere ham tilbage, det var også den bedste jeg har sejlet sammen med, en gang hvor vi var tre dæksfolk der skulle banke rust på skorstenen, kom han ud med en flaske Gordon gin i hånden og sagde, kan I ikke gå hen agter og hygge jer lidt med den, for jeg skal sove til middag, sådan var han hele vejen igennem, han kunne finde på en gang imellem at komme hen agter med et par flasker og side og sluder lidt med os, det var der ingen anden Kaptajn i ØK som ville nedværdige sig til, han var helt nede på jorden, i kender jo ØK diceplinen.

Der var altid en eller anden om bord som kunde klippe som regel var det en matros man betalte som regel altid med øl boner, det var rart at være nyklippet i den tropevarme det køler alt sammen, var det meget slemt sov nogen af os ude på dækket i hængekøjer som vi havde købt, selvfølgelig med mosquito net nogen slæbte madrasser ud på lugen. Vi prøvede også at få en søret om bord,

Vi var nogle stykker der havde været i land i Rotterdam og kom meget sent om bord, om morgenen kunne de ikke få liv i os, så vi kunne passe vores vagt, nogle dage senere blev der sat søret, jeg blev som det hedder logget for tre dages hyre, så har man da prøvet det med, til slut vil jeg gøre opmærksom på at i halvtresserne blev vi søfolk brugt som prøveklude til kildeskatten, for der kom sømandsskatten som flere år senere kom i brug i land. Jeg havde en B&O Unitape båndoptager hvor på jeg havde optaget musik fra top tyve listerne i USA og Australien, den dejlige halvtresser musik, kollegaerne i styrbords side fik fat i vores elektriker som de fik lokket en rulle ledning fra, så der blev trukket ledning ud af de forskellige køjer og hen til mit køje, elektrikerens var flink og loddede dem sammen til udgangsstikket på min båndoptager og de andre satte ledningerne til deres radioer, så var der dejlig musik til alle når vi var langt væk fra de Engelske radiostationer, det var jo træls at høre alle de Indiske, Arabiske og hvad der ellers var af kattejammermusik, det blev en stor succes men det forpligtede pludselig når man havde sådan en radio sender, gudskelov havde jeg købt en del tre timers bånd i USA og alle var fyldt op, også med timevis af dansk musik optaget hjemmefra, så den kørte fra fyraften til midnat og hvis ikke jeg ikke lige var i nærheden af mit kammer når spolen løb ud lød der et ramaskrig, når vi lå ved land var det ikke altid kun fest og farver, jeg og andre havde meget stor glæde af sømandskirkerne som gjorde utrolig meget for os søfolk, jeg har oplevet mange smukke og spændene busture rundt om i verden,

I Australien var vi på tur i de blå bjerge, så bommerang kastning, kænguruer, koala bjørne side i eucalypto træerne og spise sig berusede af bladene og se mange andre ting, sådan er der ting man kan opleve i de fleste lande, der blev også holdt mange film og hygge aftner med kaffe og hjemme bagt kage som præstens kone stod for.

Det var et lille udpluk af hvad der sker og kan ske om bord og hvad vi snesejler kunne finde på, eller opleve, sådan kunne man blive ved, men det er ikke en hel bog jeg skal skrive, akja det var en dejlig tid som aldrig kommer dårligt tilbage, når man sidder og skriver og alle minderne dukker op får man helt ondt i hjertet og tænker på alle de dejlige mennesker man har sejlet sammen med, hvor de fleste i dag er gået til mulde, vi var jo et lille samfund der gik op og ned af hinanden hver dag, tænk hvis man på landjorden kunne være lige så meget for hinanden, så ville verden se helt anderledes ud.



Neptuns uhyggelige lejesvende. Bogota.



Dåbshandlingen i gang

Morelia Indien 1959 til 1960. Kaptajn. O. Nislev. og Kaptajn. H. Philipsen. Vi forlod som sædvanlig Orientkajen og det var 1959 lige før jul, turen gik via Østersøens havne til Århus og resten af de Europæiske havne, Suezkanalen, Rødehavet og bunker i Aden, videre til Bombay som var en

stor by men ikke højhuse, der var et par Engelske klubber i byen dem besøgte vi flittig for det var de eneste steder man kunde få serveret øl og spiritus, så var der lige det store badeland hvor swimming poolen lignede en stor sø, det var et kæmpe område, der var servering over alt, men der var kun adgang for hvide.

En af de første gange vi tog der op var vi syv mand, den ene var en ung grønlandsk matros han blev nægtet adgang, vi prøvede at fortælle dem at han var en almindelig dansker som os andre men nej, han måtte gå om bord igen han kunne heller ikke komme i de engelske klubber, vi andre hyggede os med solbadning og svømmeture, der var også mange pæne dejlige damer at se på, og det var skønt at ligge der under palmerne, i fyre graders varme med kolde øl mellem tæerne.



Morelia

Man kunne godt se at vi var mellem snobbede overklassen mennesker, den måde de behandlede de indiske tjener på, som slaver i kolonitiden men den var vel også knapt slut på dette tidspunkt, nok om det vi havde det skønt, og efter mange af de store kolde øller og mørket stod på, blev vi enige om at nu skulle vi se at komme om bord,

Vi kunne ikke få en taxa så vi traskede der ud af, pludselig stank der af kød der var brændt sort på stegepanden samt en sødelig lugt, da vi kom længere frem kunne vi se et stort bål og da vi kom helt derhen kunne vi se at det var et menneske de brændte midt i grøftekanten altså ligbrænding, den lugt og smag i munden glemmer jeg aldrig, vi løb der fra men nåede ikke langt før tre af os vende vrangen ud, og op kom al den dejlige øl vi havde hældt i os, tænk lugten hang i næsen i flere dage, så vi kunne næsten ikke få noget mad ned, men det gik da over igen, siden den dag gik vi langt uden om alle bål, det var ikke sjældent at der var ligbrænding rundt omkring.

Om dagen oplevede vi til tider nogle store optog der mindede om karneval, med et stort vogntog i midten der var pyntet med et hav af blomster, og midt i blomsterhavet lå en død som var på vej til ligbrænding, det så meget mærkeligt ud, den døde var malet i alle smukke farver, men det virkede uhyggeligt på os, og så i den varme, hjemme var vi jo ikke vandt til at se de døde på gaden.

Næste aften var en tur i sømandskirken vi talte med præsten om vores oplevelser, han fortalte at det var almindeligt i Indien, at kremere de døde i vejkanterne eller ved flodbredden, nå men vi vænnede os til det, præsten bad for de døde, og holdt en lille gudstjeneste for os, præstens kone havde bagt kager og lavet en god kop kaffe, bag efter spillede vi bordtennis og så lidt film og læste i nogle gamle danske aviser, så var den hyggelige aften gået, det var jo regntid så nogle dage var det solskin, så tog vi til badeland når det regnede var vi i sømandskirken eller i den engelske klub, havnearbejderne arbejdede ikke når det regnede så blev lugerne lukket, så vi lå der en hel måned.

Nu hvor det var regntid så vi kunne ikke spille fodbold, Bombay havde ellers nogle gode sportsaktiviteter blandt andet fodboldbaner på grund af englænderne, dem spillede vi imod i 1957 da jeg var der på min første rejse med Panama, på gaderne kunne man også opleve slangetæmmer, kampe mellem desmerdyr og slanger det var altid desmerdyret der vandt.

I østen var det kamftræs kister, rosentræs figurer, silke kakidress, Siamsølv, tigerbalsam man købte, I Indien var det håndknyttet gulvtæpper, rosentræsmøbler, skræddersyet tøj, Ibenholtsefanter, kamfertræsfigurer og filigransmykker, som jeg selvfølgelig købte til min mor, der var også nogen der købte en dårlig, så var det op til førstestyrmand han øvede sig altid på dart spillet, da vi var færdige med at losse og laste skalkede vi lugerne og vende stævnen mod Ceylon.

Efter nogle dages dages sejlads stævnede vi ind til Colombo på Ceylon, sømands præsten sørgede for en bus så vi kunne komme en tur rundt på øen, vi så elefanter i arbejde og var en tur ude i de store teplantager og så hvordan man plukkede og forarbejdede te, vi besøgte et tempel hvor der var en sø med store tamme fisk vi kunne håndfodre der var opvisning af indisk dans til ære for os, vi sluttede af på øens højeste punkt hvor de serverede ægte Ceylon te vi kunne nyde til den smukke udsigt.

Dagen efter var vi i byen på egen hånd, den skulle lige males rød så man kunde se at vi har været der, tredje dagen tog vi ud til noget der hed Candy

Beach og trak i badetøjet, vandet var indhegnet så hajerne ikke kunde hente deres frokost lige der, det var vi selvfølgelig glade for, vi hyggede os resten af dagen og tog så tilbage til skibet men vi var lige ved at komme forsendt til aftensmaden, på grund af de hellige køer der stod på tværs af vejen, taxa chaufføren holdt stille da de ikke ville flytte sig og man må ikke jage på dem. Turen gik videre til Madras og Calcutta i Indien to festlige steder med mæge oplevelser, i Calcutta fik en af vores fyrbøder tatoveret en fyrbøder på den ene endeballe som skovlede kul i fyret, det så sjovt ud, når han gik og musklen strammede og slappede af, svingede skovlen frem og tilbage, ja der blev fyret med kul, nu var det ikke sådan at vi aldrig arbejdede og kun festede, nej vi havde da også et fuldtids job, men det var sådan at når vi var i søen og havde vores vagter sparede vi en masse fridage op, og det var jo dem vi brugte de rigtige steder.

Vi lå på reden i Calcutta ca. fem hundrede meter fra os lå et lille dansk fragtskib navn og rederi kan jeg ikke huske, men de manglede proviant og havde via radioen kontaktet vores høker og aftalt at komme over til os med kontanter og få dem byttet til proviant, de havde sat deres lille motorbåd i vandet og sejlede over til os, strømmen var kolossal stærk på det tidspunkt så de havde en stor afdrift og kom uheldigvis ind foran vores stævn og tippede rundt så mændene i båden faldt ud, båden og mændene drev afsted med en fandens fart, det hele gik ufattelig stærkt få sekunder efter at de ramte stævnen havde vi vores motor båd i vandet og af sted efter dem, vi fik bjerget både søfolkene og deres båd, der var en ting vi kunne grine af bagefter, det var at deres hovmester klamrede sig mere til tasken med sine penge end til sit liv, men alt gik heldigvis godt vi fik dem om bord og lånte dem noget tørt tøj, pengene blev lagt til tørrer og de fik deres proviant, senere bugserede vi dem og deres båd over til deres skib med vores egen motorbåd, ser i det er det vi kalder godt sømandskab.

Dagen efter gjorde vi søklar og stævnede mod Chittagong i Øst Pakistan som i dag heder Bangladesh her lå vi til kaj i en ret kedelig by, vi var der heldigvis ikke så længe, tide vandet var meget voldsom der var fire-fem meters forskel, vi fik melding om at der ville komme en voldsom flodbølge, så vi afmonterede ankerkæderne og brugte dem som ekstra fortøjning, men selvom den var stor var det heldigvis ikke så slemt.

Videre derfra til Rangoon i Burma når man stod på øverste dæk og kikkede ud over Rangoon skinnede alle tempel tagene som det rene guld, senere på sømandshjemmet fik vi at vide at det var rent guld, og at inde i templerne

var der massive guld budaer med øjne af store rubiner og ellers beklædt med diverse ædelstene og at al det guld og ædelstene var stjålet i Siam (Thailand).

Under krigene for flere hundrede år siden, tog de på tyvetogt på elefant ryg, det er også derfor at den fire tons store guldbuda i Bangkok blev fundet som cementbuda, den stod i ØKs pakhus, da de skulle flytte den, blev den tabt på gulvet og cementen gik i stykker, overraskelsen var stor da man opdagede det var guld, munkene havde åbenbar prøvet at gemme noget af deres rigdomme med held. Sømandspræsten lavede en tur for os til Pagoder og Templerne, jeg må sige at det var et syn for guderne med alle de budaer og andre ting i guld og ædelstene, efter endt tur var vi inde et sted og spise lokalt mad.



Morelia Andwerpen 60. - René Hansen, på skødet maskinass, matros Basse, bageren, matros, kokken.

Vi var da også en tur på egen hånd men nøjes med at male byen lyserød, vi holdte da også den obligatoriske vendefest som vi gjorde i ØK, når skuden skal vende hjemover og vi havde en fodboldkamp med et andet skib som vi vandt. Vi skalkede lugerne og gjorde søklar til hjemturen, og besøgte de samme havne, plus Karachi i Vest Pakistan, det var som sædvanlig en dejlig tur med ØK som jeg aldrig glemmer og alle de dejlige minder jeg delte med resten af besætningen. Vi anløb Orient kajen den. 25. april 1960

den. 26. april sejlede vi skuden til Nakskov og afmønstrede den.27. april. 1960.

Panama Australien fra Maj. 1960 til November 1960 Kaptajn. V. Glesner. Efter lidt ferie og familiekomsammen fik jeg rystet Morelia af mig, min lille bror havde talt en del gange om at han ville ud at sejle i den store verden, han havde kun prøvet at fiske med en Færøersk fiske båd, jeg fortalte ham at så skulle han vælge ØK.

17 maj kom han og fortalte mig at han havde fået hyre på Panama som messedreng, jeg var ved at få kaffen galt i halsen, frem med min søfartsbog og medlemsbogen til sømændenes forbund, ned og hoppe på sporvognen ind i forbundet og håbe på, at jeg havde stempler nok til Panama, det havde jeg, hen til ØK. Holbergsgade 2, Aflevere søfartsbogen fik udleveret mønstringskortet til Panama som matros, grundhyre kr. 403,00 Ja med diverse tillæg ca. kr. 1200,00. ja det var den gang.

Jeg tog hjem og fortalte ham det han blev meget glad, min lille bror hed Remi Hansen han blev desværre dræbt ved en trafik ulykke på Køgevejen da han var 22 år, var blevet gift og havde tre små børn. Vi fik pakket vores køjesække jeg hjalp Remi med at pakke han viste jo ikke hvad man skulle have med på sådan en tur, den 21. maj tidlig om morgenen tog vi en taxa til Orientkajen og gik om bord på Panama, med kurs mod Australien men først til alle de Europæiske havne, så til Port Said og igennem Suez kanalen til Aden og bunker. Der efter på den lange tur til Perth i Australien.

Vi var heldige at få høj sø og en kraftig vind i et par dage, så vi fik samlet en hel del flyvefisk som fløj om bord og kokken fik det til stegte sild dejligt, vi havde sat et bordtennis bord op i styrbord side det var ret vind stille resten af vejen, så vi kunne spille, det var om øl.

Vi trak nogle ledninger ud fra mit kammer som var sat til min spole båndoptager en B&O Unitape, en anden matros satte sin radio på fem lugen og sluttede ledningerne til, så var der halvtressermusik til alle, der blev spillet bordtennis og nogen sad på lugen og spillede kort, andre spillede dart, der blev kø hos hovmesteren efter øl boner som blev omsat til dejlige kolde øl hos bageren, så blev der festet vi havde altid det så sjovt hos os agter, så der kom mange henne midtskibs fra og ville være med. Alle bragte noget med, når drikkevarerne var ved at slippe op, gik pøsen rundt og vi smed øl og vand boner i, min lillebror Remi fik den ære at hente kolde drikkevarer hos bageren efterhånden som de slap op, og skulle også sørge for at skifte bånd når musikken stoppede, vi havde næsten lige

krydset Ækvator det var helt vindstille og temperaturen lå omkring femseks og tredive grader så der blev drukket utrolig meget, det havde vi snesejlere jo ry for.

Vi havde en vaskeridese så der var også nogen der fik danset lidt med hende, jo det endte med at blive lidt af en abefest, dagene gik med maler arbejde og hygge om aften, vi fandt altid ud af noget sjovt, vi havde blandt andet lånt nogle planker fra lasten som blev brugt til surringer, dem lagde vi fra lønningen og hen til femlugen, lagde en presenning ned i mellem dem, og med spuleslangen fyldte vi den op med havvand, så kunne vi side og blive afkølet, den var så populær, så midtskibs var lige ved at overtage den.

Efter mange dages sejlads var vi nu ved at være fremme på vestkysten af Australien, vi anløb Perth en maskinass. og jeg fulgtes en tur i land, vi fandt et hyggeligt sted hvor vi fik kængurubøf, det smagte godt, lidt hen efter oksekød med en svag smag af lever, drikken til var et stort glas kold øl med et glas brandy i, som blev anbefalet af to Australske piger der sad ved bordet ved siden af.

Tiden nærmede sig kl. toogtyve så lukkede udskækningsstederne i Australien, pigerne foreslog at vi skulle fortsætte hjemme hos dem, for de havde både musik og et par flasker, det gjorde vi så, de lavede det lidt festligt for os, efter et par timer hos dem kunne vi ikke finde om bord de syntes at vi skulle overnatte der, som sagt så gjort.

Om morgenen fik vi æg og bacon efter dejlig morgen mad kørte de os om bord i deres bil, og hentede os igen samme aften for at vise os byen, ja gæstfriheden var stor i Australien. Vi var der to et halvt døgn, sejlede så videre til Adelaide og til Melbourne.

Vi havde en oplevelse med en første styrmand det var med Simba i 1959 som var min forrige tur til Australien, det forgik i Melbourne jeg havde en aften vagt ved gangvejen eller landganen som den også heder, kl. syv om aftenen kom anden styrmanden om bord sammen med en pige de var lidt beruset, og man måtte ikke give adgang til hvem som helst, men det var jo anden styrmand så de kom om bord, han havde jo et overordnet ord om bord, kl. elve kom pigen vaklende hen ad dækket til landgangen og var ved at falde ned, jeg skyndte mig ned og fik fat i pigen hjalp hende ned på kajen, hun kunde dårlig stå på benene, så jeg måtte hjælpe hende de cirka

tres-halvfjers meter der var hen til havneportvagten, så han kunne tage sig af pigen.

Jeg ved godt at man ikke må forlade skibet når man havde vagt, men hendes liv kunne være i stor fare, det er før sket at der er nogen der er faldet ned mellem skib og kajen og mistet livet, første styrmanden havde stået på øverste dæk og set at jeg havde forladt skibet med den berusede pige, da jeg var på vej tilbage til skibet, kom første styrmanden løbene hen ad kajen tog fat i mig og begyndte at tæve løs på mig, smed mig hen ad kajen og råbte hvad jeg bildte mig ind, at forlade skibet, for så skulle han nok tage Lalandia handskerne på, så blev jeg tosset og råbte at det var fanerne hans skide fulde anden styrmand han skulde tæve og ikke mig, inden vi nåede landgangen var han faldet lidt ned på jorden igen, han havde også drukket lidt kunne jeg se, da vi kom hen i lyset, resten af vagten forgik roligt, et par uger senere havde der været nogle problemer på grund af hans håndtering af os dæksfolk, han behandlede os dårligt vi begyndte at arbejde efter reglerne og boykottede ham lidt, han blev tosset kom farende hen i matrosmessen mens vi sad og skaffede og råbte at hvis vi ikke indordnede os under ham, skulde han nok tage Lalandia handskerne på. Det viste sig at rygterne sagde at han havde tævet hele dæks besætningen på Lalandia, da han var styrmand på den, vi forlod sidste havn i Australien på hjemgående, og efter et par dage i søen hørte vi en banken et eller andet sted fra, vi rente rundt og lyttede og fandt ud af at det kom fra tre lugen. Vi åbnede den og råbte der ned og hørte lyde, vi fandt en ung dansker som var blind passagerer, vi fik ham hevet ham op han var total afkræftet, første styrmanden ville have ham op på broen to matroser hjalp ham op, vi andre gik hen agter og skulde have kaffepause, da vi havde siddet der et kvarters tid, kom vores blinde passagerer vaklende ind i messen fyldt med blod i hele hovedet og på tøjet, styrmanden var gået helt amok og gennemtævet ham så hans hoved var røget ind i radiatoren et par gange, vi fik ham i bad og fandt noget rent tøj til ham, han havde tre flænger i hovedet, en på højre øjenbryn en i baghovedet den sidste bag venstre øre, vi var meget chokeret over den behandling han havde fået, vi blev enige om at det var nok med de Lalandia handsker.



René banker rust på en sol, Simba.

På hjemturen kom der en politimand om bord og holdt vagt uden for døren hvor han opholdt sig, fordi han var blind passagerer, resten af turen arbejdede vi så langsom med maler arbejdet at skibet lignede en rustbunke, i Rotterdam hyrede første styrmanden et sjak fra land til at male bagbord side, for det er den side vi lægger til med ved Orientkajen, så den var pæn når de fine herrer kommer om bord, men så ville skæbnen at vi for en gangs skyld skulle lægge styrbords side til, så vi var mange der jublede, vi havde fået vores hævn.

Tilbage til Panama og Melbourne, sømandspræsten kom om bord og inviterede os til hygge aften, vi blev hentet om aften i en folkevogns rugbrød, hen under aftenen blev vi spurgt om vi ville ud og opleve noget, vi blev enige om at en tur i Zoo ville være rart, vi var nogle stykker der tog en fridag, næste dag blev vi hentet i en bus og kørte hen til en Norsk Wilhelmsen line båd og samlede norske søfolk op, derefter til et svensk skib

hvor der også blev samlet søfolk op, så gik turen til Zoo, det var en stor oplevelse at se kænguruer og koalabjørne og andre Australske dyr på tæt afstand, bag efter var inde et hyggeligt sted og få lidt frokost og et krus øl, så gik turen tilbage vi var de første der blev smidt af og bussen kørte videre med resten af søfolkene til de andre skibe.

Dagen efter gjorde vi søklar og sejlede videre til Sydney det var en stor by, her fik også hurtig besøg af sømandspræsten og aftalte at blive hentet om aftenen, over en kop kaffe aftalte vi nogle forskellige ture som vi gerne ville med på, den første dag var vi på besøg i en meget støre og mere spændene Zoo end den sidste og bag efter var vi ude i en gammel bydel, hvor man blandt andet samlede emigranterne, som kom med skibe fra Europa omkring år nitten hundrede, det var meget interessant.

Vi sluttede med at besøge et gammelt spisested som lå i et af husene, og smagte på nogle Australske delikatesser som kænguru og emukød vi tog så turen tilbage til skibet, men stoppede på vejen og købte en stor is, tænk sig alle de oplevelser man var gået glib af, hvis der ikke var noget der hed sømandskirker og deres præster, som gjorde en kæmpe indsats for os søfolk.



Fodboldhold Simba 59. Australien

To dage senere var vi på en bus tur til noget der hed Blue Mountains det var en smuk tur, vi stoppede et sted hvor der var meget åben, for at se en mand bruge bommerang, vi fik alle lov at prøve og blev undervist i det, vi brugte næsten et par timer, på vejen tilbage stoppede vi et sted hvor koalabjørne sad i eucalyptotræerne og spiste bladene som de blev hønefulde af, de spiste og sov skiftevis, sikke en tilværelse og så var det gratis, vi oplevede meget forskelligt dyreliv på turen, som man ikke kunne opleve, hvis man ikke tog med på de ture.

Vi kom sent om bord for det havde været en lang tur, dagen efter var vi på arbejde igen, jeg skulle være vagtmand i lasten og passe på at havnearbejderne ikke stjal fra lasten, for vi havde skotsk whisky og chianti rødvin i to lugen, inden dagen var gået, var whiskyen losset, og vi var godt i gang med rødvinen.

Klokken seks havde havnearbejderne fyraften, så var det med at få et bad og komme i land, det var længe siden vi havde fået skyllet halsen godt og grundig, vi fandt en hyggelig stor restauration med dansegulv og det hele,

der var god musik det var lige os, lige da vi havde det allerbedst og sjovt var klokken blevet ti og det var lukketid, ved udgangen kunne man købe flasker med hjem, da vi kom om bord satte vi os i rygesalonen fandt nogle glas frem, det var noget være sødt sprøjt Australsk sherry, men det blev drukket.

Så blev vi allesammen enige om at jeg var dømt til at kravle ned i lasten og smugle en kasse chianti op, imens de holdt vagt på dækket, for jeg var den eneste der vidste hvor vinen lå, det var mørkt så der var ingen der kunne se os, så efter pres sagde jeg OK og kravlede ned, jeg kunne overhovedet ikke se en hånd for mig, jeg måtte kravle og føle mig frem, pludselig røg jeg ned i et hul, efter jeg havde haft vagt havde de åbenbart losset et andet sted fra i lugen så der var et hul lige før rødvinen, jeg slog mig voldsomt især min venstre fod, men jeg fik en kasse under armen og kravlede op, de andre tog imod kassen.

Da jeg humpede hen agter kunne jeg næsten ikke støtte på min fod, nå men der var stort jubel, jeg var dagens helt, der var seks flasker i sådan kasse, vi kunne nu klare os et par timer, chianti smager nu godt, men for hver glas jeg drak hævede min fod mere og mere og smerterne tog til, rødvinen slap op og vi gik til køjs, jeg fik ikke lukket et øje den nat, da vi blev purret ud om morgenen var det så slemt at jeg ikke kunne støtte på foden, to mand måtte støtte mig op til første styrmand, han sagde jamen hvad er der dog sket med dig, inden jeg kunne nå at svare, sagde mine medhjælper det var vist noget med at jeg skred i badet i går aftes, med stor medlidenhed sagde han det er vel nok synd for dig, jeg fik straks røde kinder og lidt dårlig samvittighed, men det kan man jo ikke bruge til noget, første styrmand sendte bud efter en sygetransport jeg kom til røntgen på sygehuset, foden var brækket jeg fik gips på og et par krykker.

Turen fortsatte til Brisbane jeg kunne ikke lave så meget andet en at stå til rors og udkik, et par dages sejlads og vi anløb Brisbane, jeg havde øvet mig lidt med krykkerne, så jeg gik en tur i land og gik om bord igen til aftensmaden, efter at vi igen havde fået fyldt maverne op, var der nogen der skulle en tur op i land, sømands præsten havde fortalt at i biografen gik filmen Benhur og den ville de se, jeg ville gerne med, hvis de ikke gik for stærkt, det blev lovet så vi vandrede der op.



Panama.

Vi forlod Brisbane og sejlede til Rockhamton, det var oppe af en flod, kajen lå på styrbord side her lagde vi til, det er her vi plejer at fange de store krabber, så det blev gentaget, man kan sagtens spise krabber med gips ben, bare de blev skyllet ned med øl og brændevin, så var det sidste havn inden hjemturen.

Townsville et smukt område, vi lå ikke så længe her, vi fik skibet lastede med titusinde ton råsukker sådan bare løst i lasten, det lignede puddersukker bageren fik en spand fuld, så han kunde bage brunsviger til os, vi sejlede derfra og skulle nord om Australien, jeg havde stadig gips på, det skulle førstestyrmand fjerne efter seks uger, min lillebror var flink til at hente ting til mig, han kom tit hen hos mig og hyggede sig, han var også tit med i land, jeg havde lovet min mor at passe på ham og sørge for at han kun drak sodavand, jeg meddelte min mor at han opførte sig eksemplarisk. Nu var der mange der jublede, for nu var det hjemad, men vi røg ind i en voldsom orkan, oppe i nærheden af Torsdagsøen, det var sent om aften jeg var gået til køjs uden en trevl på, det var jo varmt, jeg havde et lagen om maven, det var svært at falde i søvn for man blev jo kastet rundt i køjen, men jeg faldt dog til sidst i søvn, pludselig lød der et brag og jeg blev kastet ud afkøjen, røg ned på dørken ramte bordet på vejen og fik en masse knubs.

Jeg var sikker på, at vi var sejlet ind i et klippeskær eller ligene og humpede ud på dækket, der løb folk rundt imellem hinanden mere eller mindre påklædt og var bange, og nogen ville til bådene, der gik nogen tid før det blev oplyst, at det var maskinen der var stået af.

Vi var nu begyndt at drive med søerne ind fra siden, det var ikke sjovt så vidt jeg forstod drev vi nordøst på, og hvis vi fortsatte den kurs, ville vi banke ind i koral og klipperev, så der blev straks sendt mayday og telegrafisten fik kontakt med nogle skibe.

Det nærmeste var et Australsk passagerskib det hed Fearless, som kom til undsætning i løbet af et døgn, efter mange forsøg fik vi en kasteline over til hinanden, så de kunne få trosser over, det lykkedes heldigvis, de lå og slæbte os syd på mod den Australske Nord kyst, i starten kom vi ikke rigtig nogen vegne, men vi drev dog ikke mod farlige klippeskær, efter hånden lovede vinden mere og mere af, gudske lov for det, og til sidst nåede vi nordkysten hvor der var så lavt vand at vi kunne smide anker.

Vejret blev rigtig godt, vi lå nu og ventede på Australiens to største slæbebåde, en fra Sydney og den anden fra Melbourne, det varede en uges tid før de var fremme, så kom vi på slæb tilbage til Townsville, roret på broen virkede ikke, så vi måtte bruge det store ror på pubben henne agter, vi skulle jo støtte med vores eget ror under bugseringen, det var hårdt for det var direkte kæde træk, vi endte langt om længe i Townsville og hvem lå der, det gjorde Fearless vores helte der havde redet os i stormen, efter den slemme tur fik besætningen fri så vi kunne slappe lidt af, besætningen fra Fearless inviterede alle der havde lyst en tur i byen, de havde fået bjeragnings løn så det blev der lidt af en fest ud af.



Panama på slæb.

Man havde nu fået skilt maskinen ad, og fandt ud af at det var en krumtap der var smadret, hvis nok den tredje agter fra, de havde fået hevet stemplet op, det lå på kajen sammen med stumperne fra krumtappen, hold kæft hvor var det stort og langt, det kunne man rigtig se når man står der ved siden af, vi ventede i flere dage for at få besked på hvad der skulde ske,

man talte om at vi nok skulle sendes hjem, senere var der tale om at få reservedele fra Japan den var jo bygget der, til sidst fandt man ud af, at man kunne sætte en stor klemme på de to aksler der stak ud i hver side og sejle med et stempel mindre, den klemme skulle vistnok komme fra Japan, det tog lang tid, men så lærte vi Townsville rigtig at kende, vi kom meget ude ved en stor udendørs swimmingpool ved noget der hed Alma Bay for man kunne ikke bade i havet for hajer, Remi var altid med os der ude, længere ude lå Kissing Point, ved poolen mødte jeg en enlig mor, som jeg kom i snak med, hun fortalte om en ø der hed Magnetic Island, som man kunne sejle ud til, vi tog der ned, købte billetter til turen, mest overraskende var at der var glasbund i båden og vi sejlede over nogle af verdens smukkeste og mest sjælende koral rev, det var en stor oplevelse, øen var også smuk hun fik virkelig vist mig meget af Townsville og områderne omkring byen, vi lærte en masse civile mennesker at kende, på en pub lærte jeg en brandmand at kende, og blev inviteret hjem og besøge hans familie og en anden gang til middag, en dag inviterede han mig med på jagt det var en oplevelse, på top tyve listerne i radioen hørte vi al den nye musik fra slutningen af halvtresserne, Banjo Boy med Jan og Kjeld blev spillet meget, min veninde inviterede mig i biografen nogle gange, vi var også ude at spise, det sluttede som regel af med at hun lokkede mig med ud til Kissing Point i måneskindet.

Hun ville så gerne, at jeg blev i Australien, men man kan jo ikke bare forlade skibet, Remi sagde Rene du gør det ikke, omsider havde vi fået reservedelene og maskinen blev lappet sammen og blev prøvekørt, det havde nu også taget langt over en måned, så var vi klar til at sejle hjem, råsukkeret skulle losses i England, prøv at sejle med et skib der mangler en krumtap, vi fik ikke suppe eller andre måltider som var en smule flydende, når vi skulle have kaffe eller te var det svært at ramme koppen og kunne kun fylde dem halvt, ellers blev det smidt ud igen.

Vi var heldige at vi nåede hjem inden vores nyrer var blevet rystet helt løse, og vi sejlede kun godt og vel på halv kraft, så det var en lang tur hjem, da vi kom til Rødehavet måtte vi ankre op og vente på tilladelse til at sejle igennem Suez, vente tiden blev brugt til at bade lidt i Rødehavet, vi fik lov til at fire landgangen ned, det var herligt, England fik sit sukker og ØK sit skib. Min bror og jeg afmønstrede den. 25. november 1960.

René Kjeld Matthé.

Fra Nakskov til Nakskov via Bangkok.

Jeg kan ikke erindre årsagen til, at jeg en sommerdag i 1962 målrettet var på vej til ØK's forhyringskontor. Måske var det fordi jeg ikke fik den læreplads, der var stillet mig i udsigt. Måske var det nogle af de historier min morbror havde fortalt mig, når han havde orlov fra sit norske rederi. Måske noget helt andet. Jeg var i hvert fald fast besluttet på at ville til søs, hvis det kunne lade sig gøre. Ligemeget hvad skibet hed, og hvilken rute. Jeg havde aldrig været nogen af "stederne"



Nordic Hawk i Golfen.

Der blev taget pænt imod min forespørgsel, og 14 dage efter fik jeg besked om at være forhyret som restaurationsdreng. Udstyret med en spritny søfartsbog nr.126262, vaccinationsbog, skattekort mv. var jeg spændt på hvilket skib det blev. Det blev Nordic Hawk, der befandt sig i dok i North

Shields ved Newcastle i England. Afrejsen ville foregå med tog sammen med ca. 10 andre besætningsmedlemmer.

Det var jo en god start. At rejsetiden ned igennem Europa og videre til England tog halvanden døgn betød ikke så meget. Men det gjorde det. Helt klatøjet entrede jeg Nordic Hawk ved midnatstid dagen efter afgang fra København, og klokken halv seks vækkede bageren os. Min underkøjebohed Kenneth og var kommet fra land kort efter min ankomst, og selvom han var lettere påvirket fik han alligevel sat mig lidt ind i hvad der ville ske når bageren bulrede på døren. Vand i hovedet, tøj på og så op på broen og sige godmorgen til 1. styrmanden kl. 6. **Hver dag**, indtil man engang afmønstrede. Jeg fik til opgave at være kammerdreng midtskibs.

Et par dage mere i England, så var Hawken klar til at futte gennem Suezkanalen til Aden og videre til Persergolfen et eller andet sted og retur til Lands End for ordre. 2 ture mere af samme rute og så ordre om at skulle til Philadelphia. Wow Min moster boede i Philadelphia, så med hjælp af telegrafisten fik jeg sendt besked til mine forældre om at underrette min moster om min ankomst. Hun var der, da vi kom, og jeg fik en fridag.



Nordic Hawk i Golfen.



Nordic Hawk i Golfen.

Det var en stor oplevelse. At jeg så næsten samtidig fik at vide at min morbror og hans kone var omkommet ved en tankskibsekspllosion på Missisippifloden, gav et skår i glæden. Jeg havde ellers set frem til at kunne udveksle røverhistorier med ham.

Turen fortsatte til Venezuela, retur til England, tilbage til Golfen en tur til Perthi Australien og fra Golfen tilbage til England. På dette tidspunkt havde jeg vel været om bord i 8-9 måneder, da jeg i ØK posten læste om en uddannelsesordning man havde påbegyndt på Nakskov Skibsværft. Man kunne komme i lære som smed/maskinarbejder, læse til maskinist på aftenskole. og efter bestået eksamen komme til søs som maskinist i en del af læretiden på 4 år og 4 måneder.



Nordic Hawk Venezuela.

Se, det lød jo spændende. Nu havde jeg prøvet at sejle igennem Biscayen et par gange uden at blive søsyg. Jeg havde prøvet at holde jul til søs. Jeg havde prøvet at være i land med "de voksne" så hvorfor ikke fortsætte?

Efter samråd med maskinchefen endte det med at han ville kontakte kompagniets maskininspektion, og ad den vej ansøge om optagelse på det kommende hold, der skulle begynde i August. På dette tidspunkt ville jeg have været om bord i 12 måneder, og samtidig være fyldt 18, hvilket indebar at jeg selv kunne underskrive en lærlingekontrakt.

Den 18. august 1963 returnerede Nordic Hawk til North Shields og der var stor gensynsglæde på mange måder. På kajen var en del damer og 2 af dem havde barnevogne. Den ene vogns ejerdame glædede sig garanteret til at gense bageren. Indholdet i den anden, ved jeg ikke hvem tilhørte. Men mest af alt var der jubel på Jungle Bar. Der var simpelthen lagt så mange pund på det foregående værftsoophold, at vi den første aften- min den sidste- var alt on the house. Et engelsk pund dengang var ca. 19.50 og hyren som restaurationsdreng var 300,- om måneden, så det blev en billig omgang at tage afsked med besætningen. Næste morgen afmønstrede jeg, og sejlede fra Newcastle via Esbjerg til København. Besøg på Orientkaj og så af sted til Nakskov. Jeg havde fået min læreplads.



Nordic Hawk i hård sø.

Nakskov Skibsværft.



Skibsværftets hovedkontor.

Den 26/8-1963 mødte jeg op på Teknisk Skole. Jeg havde fået besked på at mødes med forstanderen. Han ville være behjælpelig med at finde et logi. Han bød velkommen, gav en kort orientering om skoleforløbet og kørte mig ud på Løjtoftevej 102, hvor jeg fik et værelse hos hans svigerforældre.



Nakskov skibsværft.

Derpå over til værftet hvor jeg skulle underskrive min lærlingekontrakt. Jeg fik arbejdsnummer 9425. Timelønnen var 45 øre hvoraf ØK tilbageholdt de 5, således at man havde lidt kapital til at læse videre for til maskinmester, når den tid kom. Efter denne intro blev jeg pålagt at købe noget arbejdstøj, således at jeg kunne stille reglementeret påklædt på teknisk skole den næste morgen kl. 8.

Så fra skolen over på stationen og hente min cykel og ned i byen og købe arbejdstøj. Nakskov by var dengang ikke ret stor, men hvor boede jeg? og

hvordan kom jeg lettest til skolen? Til alt held var der nede ved havnen et sømandshjem, så indenfor og spørge om råd. Man var vel sømand.

Næste morgen indfandt jeg mig punktlig på teknisk skole kl. 8 Stor var min forfærdelse at opdage, at der var 12 lærlinge tilstede og de havde været der i en uge. Nå, men jeg blev introdukeret for forsamlingen. Alle de øvelser vi skulle fremstille ved at file skulle nummereres og da der var 12 før mig fik jeg valget mellem at hedde nr. 13 eller 0 Jeg valgte 0. Det var jo lettere at lave et ciffer frem for to. Jeg tror at perioden på fileskolen varede 3 måneder.

Allerede i september begyndte aftenskolen til maskinisteksamen. Det var et ræs. Hjem fra skolen kl. 16 og tilbage til aftenundervisningen kl. 17. Da fileskolen var overstået fortsatte det videre forløb på værftet. Her var indrettet et egentlig lærlingeværksted, med masser af maskiner. De fleste af russisk oprindelse, da værftet som betaling for de skibe man byggede for Rusland fik en del i naturalier. Maskinerne fejlede ikke noget, det var bare os andre der ikke kunne læse russiske tal og bogstaver.

Lærlingeværkstedet havde sin egen mester. Han hed Zerbst. Et navn man ikke glemmer. Han var vores far de næste 1½ år i værkstedet. Derefter blev vi spredt ud over hele værftet i de forskellige afdelinger, der havde relationer til vores uddannelse. Det kunne vare fra 14 dage til en måned.

Jeg kan huske at min tid i grovsmedien startede som et mareridt. Jeg fik at vide at jeg skulle være hos den mest sure af dem alle. Og ganske rigtigt At møde op uden at have bare to tænger med betød møgfald og dernæst at få fremstillet de to tænger i en fart. Men han var fandme dygtig og jeg lærte en masse om at smede. Ved fyraften blev der smidt et par klumper jern ind i essen, derefter ned i en spand vand. Sådan lavede man varmt vand.

Ved juletid skulle jeg over til klejnsmedene. Det kom helt bag på mig at svenden startede med om jeg havde købt julegaver. Næh ... det havde jeg ikke. Så må du hellere se at få lavet et par æbleskivepander i kobber til at hænge på vægen hjemme hos din mor. Så jeg startede med at lære hvordan man laver æbleskivepander i kobber. Det blev naturligvis også til andre ting. Men hele værftet fuskede ved juletid. Alle afdelinger havde et eller andet at bytte med. Der blev ikke smidt noget ud i løbet af året. Alt blev gemt til fusk. Æbleskivepander, pyntenummerplader, miniambolt som brevpresser, salutkanoner, askebægre og mange andre ting. Uddannelsen fortsatte i dampcentralen, ombord på skibene og i det store maskinværksted. Vi fik virkelig proppet noget ind under huden. En ting lå dog fast. Det at skulle lave stort var ikke spor sjovt. Toiletterne befandt sig

under den ene bedding. En 40-50 porcelænstoiletter med fast træramme placeret i en lille bås med westernsvingdør, men så diskret udført at man kunne se om der var nogle fødder tilstede, lærlinge havde 7 min. og svende 9 min. til et toiletbesøg dagligt.

Ved ankomst til toilettet oplyste man sit nummer og fik udleveret 4 stykker 00 brunt lokumspapir. Samtidig blev tidspunktet noteret. Ved udgangen blev tidspunktet ligeledes noteret og hvis man havde overskredet tidsgrænsen eller havde været der 2 gange samme dag skulle der redegøres for hr. Zebst.

Dem der med skibene kom på værft var nok ikke klar over disse spilleregler. Skibene havde deres egne toilet og badeforhold. Ligeledes var det kun tilladt for svende at bære kasket. Aftenskolen til maskinisteksamen og oprykningsprøven til maskinmestereksamen var vel overstået ved udgangen af 1965. Der var kun faldet en enkelt fra. Så vi resterende 12 stykker var spændte på besøg fra maskininspektionen i jan. 1966.

Jeg kan ikke huske deres navne, men der kom 2 herrer. En efter en kom vi i audiens. Vi fik kommenteret vores eksamenskarakterer, vores daglige opførsel!!! vores omgængelig hed med kollegaer!!! og da der for mit vedkommende tilsyneladende ikke var alt for mange negative ting blev jeg spurgt om jeg ønskede at fortsætte uddannelsen til søs. Man skulle være fuldstændig dement for ikke at svare ja. Alene det at skifte lærlingelønnen ud med en hyre som assistent, for ikke at tale om kost og logi. Jo mange tak, jeg vil gerne til søs. Om jeg havde nogle ønsker?

De kunne jo se at jeg havde været af sted med Nordie Hawk så jeg havde alle formalia i orden. Jeg vil gerne med Nakskov.??? ... Nakskov var jo et tankskib, der sejlede rundt mellem Indonesien, Singapore, Thailand og var kun et par dage i søen ad gangen. Jeg havde trods alt fulgt lidt med i hvor der kunne være en masse overtid på en behagelig måde. (man skal lige huske på at dengang arbejdede man også om lørdagen) Som afslutning på audiensen fik jeg som svar at det blev Nakskov, men ikke hvornår.

Kort tid ind i februar 1966 fik jeg besked på at møde i Frihavnen. Jeg skulle påmønstre Busuanga i Hamborg og afhængig af vind og vejr, afmønstre i Singapore eller Bangkok for derefter at flyve til Hongkong og påmønstre Nakskov. Jeg skulle sammen med en af de andre, der viste sig at være "Frederik" fra Jylland.



Den 17. februar påmønstrede jeg Busuanga i Hamborg, som ass. og afmønstrede i Bangkok for at flyve til Hongkong hvortil jeg ankom den 26/3. Således kom jeg fra Nakskov by til Nakskov skib via Bangkok. Jeg vil tro at alle, ung som gammel, bliver betaget af waterfronten i Hongkong. Et mylder af skibe og både overalt. At opleve dette senarie fra en flyvemaskine, kredsende rundt over det hele, for til sidst at stryge hen

over hustagene, og lande på betonbanen ude i vandet, gjorde min ankomst til Hongkong meget spændende.

Nakskov befandt sig på værft, og det myldrede overalt af kinesere. Mest af værftsarbejdere naturligvis, men dæksbesætningen bestod af kinesere, Motormændene var fra Indonesien, resten var danske. A. Marott var skipper. "Frederik" fik vagt i maskinen, og jeg blev dagmand/reservepumpemand. Den anden pumpemand hed Hansen, og han satte mig ind i tanksystemet, pumperne og alt det andet der ville blive en del af min hverdag.

Vi lå kun et par dage i Hongkong, så var der afgang til Persergolfen. Skibet havde få ny charter og skulle ikke foreløbig sejle på Indonesien. Ingen af kineserne I indoneserne afmønstrede trods denne udmelding

Flere af dem havde haft orlov under værftsbesøget, så det var først da vi kom i rum sø jeg fandt ud af hele besætningen. Vi var vel en 40 stykker



M/T Nakskov.

Et par dage efter afsejlingen mod Abadan, blev jeg inviteret på mad ovre hos kineserne. Kun mig ikke Hansen (han kendte godt turen) så han sagde bare: husk øllet!

Bænket med et par chopsticks i hånden blev jeg spurgt: Whisky-Beer? Beer-Whisky? så jeg sagde Beer. Ølglasset blev så fyldt halvt med øl, og der blev toppet op med whisky. Da vi havde skålet et par gange blev der toppet op med øl, næste gang med whisky og så øl igen.

Det kan godt være, at vi danskere har et hemmeligt våben i en Rød Alborg, Men den kinesercocktail gav hurtig jordforbindelse.

I Abadan skulle jeg være med fra starten sammen med Hansen. Derefter foreslog han, om jeg var med på at fortsætte, som han tidligere havde gjort med min forgænger. Vi skulle skiftevis starte på last eller losning og derpå have pumpevagt til næste morgen kl. 9. 24 timer fra 9 morgen til 9 morgen, lød i første omgang voldsomt længe, men det havde flere fordele. 8 timer ville være arbejdstid, 8 timer til afsp. og 8 timer som overtid. d.v.s. at man kunne have en hel dag fri uden at det kostede. Det første døgn var til at overskue, da det ville tage adskillige timer at få tømt de første tanke, og med 3 kinesere med på vagten kunne man sagtens få en lur i ny og næ, bare man befandt sig et eller andet sted på dækket. Jeg accepterede naturligvis vagtordningen.

Lastningen i Abadan forløb rimeligt hurtigt uden problemer. 2 forskellige olier som skulle til Mombasa i Kenya.

Vi var vel lige kommet ud i bugten, da det lød, som om vi havde fået et par katte i maskinrummet. Men det var ikke katte. Det var den ene turbolader. Bevæbnet med et par bibler fra B&W kaldte chiefen hele maskinbesætningen over i messen. Hvem havde været med til at splitte sådan en fætter ad?

Nogen havde overværet reparationen i land, men ingen havde selv været med. Vi blev så enige om at skifte lejerne, blev fordelt i en række hold og så var det bare med at komme i gang.

Dem der har prøvet at løsne møtrikker omgivet af grøn maskinglasur, ved at det er et helvede, ydermere var der fandens varmt.

Men lejerne blev skiftet og der blev startet op. Stor spænding Turboladeren lød heldigvis helt normalt. Alle åndede lettet op.

Havde der været et par katte i første omgang, kom der efter en times tid lyd fra et par hundrede stykker. Det var selve turboladeren, der var defekt.

Nu kendte vi jo turen, men der kom ordre fra København om, at vi skulle få skruen i bevægelse mens vi skiftede turboladeren. Således blev de 4 agterste cylindre sat ude af spillet og vi humpede så af sted på de 4 andre.

Chiefen tog selv vagten, og vi andre fik så til opgave at skiftes til reparationen.

Ikke mange har prøvet at skifte en turbolader i rum sø uden hjælp fra B&W, så vi var alle temmelig stolte over indsatsen, da vi efter et døgn tid fortsatte for fuld skrue mod Mombasa.

Hansens vagtordning kom så i brug for første gang, hvilket betød at jeg kunne lege turist indtil næste morgen kl. 9

Ingen ombord havde nogle fiduser, men ØK havde kontor i byen. Jeg besøgte kontoret og fik her et par oplysninger om hvad der var at se i byen. Blandt andet byens vartegn med de store stødtænder. Byen var fuld af forretninger med dyresouvenirs. Skind fra zebraer, antiloper mm. Alt kunne dengang købes, men hvordan skulle man få sådan et par huder med hjem, når man engang afmønstrede et eller andet sted i verden? Så ingen skind, kun et par træelefanter.

Sent om aftenen skulle jeg lige have en godnatbajer inden jeg skulle om bord. Stor var min overraskelse at finde 2. styrmanden i baren, snakkende med en lokal meget mørk skønhed. De rykkede lidt sammen, så der blev plads til mig. Jeg fik min drink. Inden den var drukket spurgte 2. styrmanden om jeg trængte til en afmagnetisering? På den måde han spurgte, kunne jeg godt se at det ikke drejede sig om noget kompas, men noget andet.

Forklar lidt nærmere. Jo ser du, hende skønheden ved siden af, bor sammen med en veninde, og de plejer altid at følges ad hjem. Og da du nu er dukket op foreslog skønheden at det kunne være praktisk at jeg tog mig af veninden. Dagen sluttede således, at Mombasa også blev opdaget by night.

Jeg havde vagten fra kl. 9 og da 2. styrmanden senere på dagen overtog sin vagt, sagde han pænt "tak for sidst". Og spurgte om jeg havde været på

Mauritius. Nææh, jeg anede ikke engang hvor det lå. Men så kan du glæde dig. Vi skal laste til Mauritius og have dækslast med smøreolie i tønder.



Vartegn i Mombasa.

I Port Louis på Mauritius gentog historien sig fra Mombasa. Ingen havde været her før.

Da jeg skulle starte med losningen når vi ankom, ville jeg have næste dag fri. Ved olieterminalen skulle vi losse nærmest gennem et stykke ventilgummi, så det ville blive et 3 dages ophold. Sammen med elektrikerens og 2.mester aftalte jeg så at tage i land hele den næste dag. Forinden skulle trikkeren finde en engelsktalende taxichauffør vi kunne hyre for hele dagen.

Sådan gik det til, at vi den næste formiddag legede turister. Vi besøgte først byen og derpå til en kæmpe stor botanisk have med planter fra hele verden, åkander så store at man kunne sidde på dem ,og et par skildpadder der var meget meget gamle. Derpå gik turen gennem sukkerrørsplantager op til vulkankrateret. Chaufføren var rigtig god, og efter frokost foreslog han at køre langs stranden tilbage til byen. Det lød OK.

På sydsiden af øen opdagede vi en gammel rusten kanon i strandkanten. Vi gjorde holdt, fandt kameraerne frem og blev fotograferet siddende på kanonen. Vi havde ikke badetøj med, da vi ikke turde gå i vandet.

Mens vi stod og snakkede ved kanonen, dukkede der en dame op og sagde en hel masse på fransk. Vi kunne ikke fransk, ikke et ord, så hvad skulle vi sige. Taxi chaufføren kom os til undsætnig og så sagde damen: DANSKE? Utroligt. Damen var ikke dansk, hun var fransk, men var gift med en dansker ,som sejlede lokalt som kaptajn.

Hun bød os indenfor, slog over i engelsk og viste os rundt i huset, der alle steder var præget af noget maritimt. Fotos af skipper med hajfangst, fotos af skibe og meget mere. Udendørs var et stort fuglevoilleure og et bur med en abe.

Damen spurgte om hun kunne få en cigaret. Naturligvis. Hun kunne få en hel pakke. Hun røg ikke. Det var til aben. Til aben? Cigaretten blev tændt og stukket ind til aben. Den kiggede lige på mærket, og så pustede den på gløden. Da asken var stor nok stak den asken ind i munden og drejede rundt, ud igen og puste og ind med asken. Det var et utroligt syn. Det var idet hele taget et utroligt besøg. Vi sluttede køreturen tilbage i Port Louis.

Vel færdiglosset skulle vi retur til Mombasa. Her skulle vi laste og videre til Kap Verdeøerne og Dakar i Senegal. Begge steder på den anden side af Afrika Turen hertil forløb uden problemer.

Efter losningen i Dakar skulle vi til Nigeria og laste til Manaus.

Manaus? Gnisten måtte have fået prikker og streger galt i halsen. Men den var god nok. Manaus i Brasilien, 1200 km. op ad Amazonfloden.

Ikke en sjæl om bord kendte nogle fiduser til Manaus. Og dog Chiefen havde fået rynker i panden, og vi fik lusket ud af ham, at han havde været der engang i sine unge dage. Han havde også været med til at hente nogle på den lokale politistation og at Manaus fortsat sikkert havde flest kvindelige indbyggere. Mændene arbejdede ude med træ.

Da vi fik besked på at slå ferskvandsgeneratoren fra, stak jeg hovedet op fra maskinen. Der var overhovedet ingen landkending, kun brunt vand omkring skibet. Men vi havde sejlet på Amazonfloden i 4 timer.

Vi fik taget lods om bord. Han var russer. Spillereglerne ville være, at vi sejlede fra kl. 6 morgen til kl. 22 og at turen op ville tage 3 døgn. Det holdt stik, og det var en fantastisk oplevelse at være tæt på junglen nogle steder.

Vi ankom til olieterminalen på 3. dagen og var spændt på lossehastigheden. "stille og roligt" på een slange. Det var lig med mindst 2 døgn inden tankene var slikket helt rene.

Så der var mulighed for landgang, inden jeg skulle have vagt den næste dag.

Hvad gør man når man er på herrens mark og ikke kan tale portugisisk?

Vi allierede os med vagten ved gaten, slap nogle skillinger og på den måde havnede vi 3-4 stykker i en taxi, som læssede os af ved noget der i miniformat kunne ligne en forlystelsespark, spredt rundt om en kæmpestor danserrestaurant, åben på alle sider og kun med tag.

Vi var ikke alene. Der var masser af damer, og kun få mænd. Chieften fik ret.

Det videre forløb den dag, var at alle dem, der var gået i land havnede det samme sted, så inden det blev mørkt sad alle, selv kineserne med en dame på skødet.

Det ville være fuldstændigt umuligt at få damerne med om bord igennem gaten nede ved olieterminalen, men pigerne var jo lokalkendte, så i nattens mulm og mørke fik de hyret en række taxi, af sted til terminalen og her blev vi padlet over til Naskov i en udhulet træstamme. Ham gutten der havde træstammen, tjente en god slat Bolivar den aften.

Jeg tror ikke at der nogensinde har været så mange "hustruer" om bord på skibet. Kaptajn Marott sagde ikke et kvæk. Han havde sin egen kone med! Selvom der nu skulle kokkereres nogle ekstra portioner mad, brokkede høkeren sig heller ikke. Både ham og kokken havde også fået besøg.

Men høkeren skal have ros for at proviantere rigeligt med argentinsk oksekød.

Til gengæld var prisen på ris til kineserne vist nok temmelig høj.

Vi forlod Manaus efter 3 uforglemmelige døgn og drøned ned af floden på 2 dage og skulle videre til Venezuela og laste til Europa.

Turen fra sydamerika og til Europa forløb ikke helt uden problemer.



Poopen smadret.



Der var stille og roligt vejr da vi kom ind i Kanalen så hvordan Poopen kunne blive smadret, uden nogen så eller hørte noget om natten, er en gåde.

Men fakta var, da vi vågnede om morgenen, kunne vi med egne øjne se, at en eller meget kraftig "hånd" havde været på spil.

Efter at vi havde losset i Thameshaven mener jeg at vi flyttede olie fra Rotterdam til et eller andet sted på den engelske vestkyst, for derefter at sejle tilbage til Golfen.

Hansen afmønstrede i England, så jeg fik til opgave at sætte den nye ind i alt det jeg selv havde lært, også vores vagtsystem.

Laste i Iran, losse i England, laste i Iraq og landsend for ordre. På vej hjem gennem Middelhavet holdt vi juleaften. Der var hilsener fra rederiet og fra skibets gudmor: prinsesse Margrethe.

Vi ankom til Thameshaven den 30/12 1966 hvor jeg afmønstrede og fløj hjem fra London den følgende dag sammen med Frederik.

Kalenderen var blevet skiftet og der stod nu 1967 oppe i hjørnet. Januar blev brugt til ferie og afspadsering og den 11. februar stod jeg i Frihavnen og skulle med POONA til Australien.

Poona var ikke nogen hurtigløber, så det gik stille og roligt ned gennem europa og laste, og videre til Suezkanalen. Mylderet af arabere var ligesom blevet større end sidst. Det skyldtes måske, at det nu var et fragtskib, og således at der var lidt mere at få fingre i.

Jeg havde vagten fra 12-4 og var således heldigvis fri for at skulle sove på det varmeste tidspunkt på dagen. Der var ikke aircondition om bord. Til gengæld var der friskluftblæsere i maskinrummet.

Selvom der var en hel del nye besætningsmedlemmer om bord, (især drengene) blev der ikke holdt ækvatorståb. Jeg havde ellers set frem til lidt højt humør i den monotome hverdag ... tøv-tøv med 15 knob i 3 uger til Adelaide.

A pro pos Adelaide. Her fik jeg svaret på hvorfor at hovedgaden er 48 meter bred hele vejen. Det var fordi det krævede så mange meter at dreje en dilligense med 6-8 heste helt rundt, den gang Adelaide var nybyggerby.

Videre til Sidney og opleve operahuset under opførelse. Kings Cross behøver ingen nærmere beskrivelse, da så mange har været der.

Jeg husker mest den dag jeg sammen med ham jeg gik på vagt med (Paul fra byen Nakskov) besluttede at tage ud til Botney Beach og lege strandløver. Vi anede ikke helt hvilken vej vi skulle, da vi var steget af bussen. Vi spurgte så nogle piger om retningen ... bare den vej.

Vi gik vel en times tid for dernæst at opdage at vi kom tilbage til det sted vi var startet fra og kun 10 min. den modsatte vej lå stranden. Flinker piger ... Til Brisbane og losse og laste og så vende stævnen og tøffe hjemad.

I frihavnen fik jeg besked på at fortsætte med Poona der skulle til Nakskov og i dok. Jeg skulle alligevel selv til Nakskov og lave svendeprøve.

Paul var den der allermest glædede sig til gensynet. Han skulle hjem og giftes. Jeg blev inviteret med til brylluppet. Jeg havde beholdt mit værelse og skulle være der i et par måneder eller 3.

Den 27.juni afmønstrede jeg i Nakskov.

I midten af juli var jeg igen blevet nummer 9425 på værftet hvilket indebar at hyren nu bestod af en lærlingeløn på 1.36 - ingen kost og logi - og ØK tilbageholdt stadig lidt af guldstøvet.

Værkstedet var i dagligdagen besat af alle de nye, der var begyndt på den samme uddannelse, så arbejdstiden blev fra kl. 15 til 23. Så var alle maskinerne ledige. I løbet af de næste 3-4 uger dukkede flere og flere op og der var stor gensynsglæde.



Maskinjob.

Der blev brugt mere tid på at snakke oplevelser end at få genopfrisket fingerfærdigheden ved drejebænkene. Zerbst dukkede som regel op ved 19 tiden og forsvandt hurtigt igen. Lykken var stor når der kom et nyt skib i dok. Så var der måske gensyn for nogle, og måske et par kasser af de der små buttede ølflasker.





Vi fik hver især udleveret tegninger til hvad vi skulle lave af svendestykke. Der var vel en 5-6 forskellige opgaver, så der var 2 der ville være ens.

Dem der har stået ved en drejebænk ved hvor svært det er, at få et emne til at løbe snorlige igen, når det har været pillet ud af maskinen.

Vi skulle jo tage emnerne ud ved fyraften, for så at genoptage processen næste eftermiddag. Det kan man ikke.

Nu kan jeg godt i dag - 43 år efter - røbe at vi måtte snyde lidt. Hvert råmateriale vi skulle bruge, var blevet forsynet med et mærke af en lille nøgle. Denne nøgle skulle være synlig på det færdige resultat. Altså måtte vi få fat i en nøgte så vi selv havde kontrol over sagen.

Man kan ikke købe sådan en tingest. Derfor fandt vi et pragteksemplar på et af de tidligere svendestykker og lavede et flot flot aftryk. En der hed Holm fik den fornemme opgave at opbevare nøglen.

Ud og sejle igen.

Det blev Azuma. Selvom ingen kan høre det, kan man alligevel godt takke for at komme om bord på datidens mest moderne skib i ØK. Næsten spritnyt.

Den 13. oktober stod jeg på maskintoppen og kiggede ned på 10 cylindre indeholdende 16000 galopheste, 4 turboladere og et fuldautomatiseret maskinrum. Se det var lidt af en omvæltning i forhold til Poona at have fri i weekenderne, og have aircondition på kammeret foruden al den nyeste teknik med værktøj og automation.

Rejseruten ville være til Japan og retur, men på grund af urolighederne ved Suez skulle vi syd om Afrika.

Vi fik lastet i et par havne inden vi begyndte turen sydpå.

Da vi passerede Kanarieøerne, blev det bekendtgjort, at der ville blive holdt Ækvatordåb. Der blev nedsat det sædvanelige følge til Kong Neptun og så var det bare at fremvise sin attest. Bingo her var en snyder.

Jeg havde sneget mig over Ækvator mindst 10 gange uden at have en dåbsattest så det ville få følger. Det fik det også.



Da vi holdt selve dåben var jeg den sidste der blev døbt. Det blev højlydt forkyndt for hele besætningen at jeg havde snydt så mange gange, hvilket resulterede i at alle de resterende rådne æg, frugtfarvepladder og meget mere blev brugt på mig. Heldigvis havde jeg stoppet vat i ørerne og taget noget kassabelt tøj på. Jeg blev døbt Springerens.

Om aftenen blev alle bøderne linet op og hele skibet holdt party udendørs i 2 dage da det var weekend og vi havde fri.

Der var i det hele taget en dejlig atmosfære om bord. Kaptajn Nislev og næsten hele besætningen havde været med fra starten, så alle kendte hinanden fra flere rejser med det samme skib.

Sammenholdet resulterede også i at alle var på hjemmebane da vi kom til Japan. Der blev udvekslet fiduser i stor stil.

Der var derfor ingen problemer med at få oplyst hvad der var bedst i Kobe, bedst i Yokohama etc.

Det gjorde det absolut nemmere at lege turist uden at blive snydt alt for meget. En stor ulempe i Japan var at næsten ingen talte engelsk og at alt skrift naturligtvis var på japansk.

En fast arbejdsopgave i Japan var at skifte alle 10 udstødsventiler og også brændstofventilerne. De var blevet klargjorte på vej ud, og de skiftede blev så klargjorte på vej hjem.

Efter en masse oplevelser i Japan skulle vi tilbage til Hongkong og vi ankom i fin stil juleaften ved middagstid.

Jeg var meget spændt på hvad der ville være af post. Især et tykt brev fra ØK indeholdende mit svendebrev. Brevet var der også. Indeholdende svendebrevet, lærlingekontrakten og en lykønskning om resultatet. Herligt. Om aftenen blev der dækket op i salonen og der blev fejret jul med masser af god mad og drikkevarer.

Da skipper havde oplæst de forskellige hilsener der var tilgået skibet, spurgte han i spøg om der var nogle der ville vædde med ham om hvornår vi var i Hamborg. Det troede vi var en spøg ... Som skipper ville han, som den første vide hvornår der var afgang og så bare regne 28 dage frem. Men de andre styrmænd bekræftede at ingen, absolut ingen vidste hvornår der blev færdig lastet på grund af julen

Skipper sagde skål; Vi er i Hamborg den 26. januar mellem klokken 16-20 Alle vædede lige over og der blev skrevet bonner i massevis. Efter middagen havnede de fleste af os på Red Lion Bar hvor vi fortsatte julen.

Da vi kom op om morgenen den næste dag erfarede vi at skipper og 2.styrmanden var røget i totterne på hinanden og konsulatet var blevet indblandet i sagen og det lød ikke godt. Men skipper blev om bord. Den 26/12 1967 blev jeg således udlært. 4 år og 4 måneder var gået siden det hele startede i Nakskov, og nu var jeg i Hongkong. "Henderson" kom om bord med alle bestillingerne på kamfer-rosentræskister. Hvis man bestilte en stor, så kunne der være en mellem og en lille indeni og vi kunne sagtens afsætte kisterne og alt andet når vi kom hjem.

Jeg var tilbage i Hongkong i 1995 sammen med min familie og næsten intet var til at genkende. Havneområdet var flyttet, en ny lufthavn under opførelse og Henderson havde kun et enkelt lokale. Det var blevet alt for dyrt at være på stedet. Men han havde fortsat produktion, bare et andet sted.

De små grønne Starferries var der dog stadig selvom der var metro under bugten mellem Kowloon og Victoria.

Azuma blev færdig lastet og så var det bare med at se hvornår vi var fortøjret i Hamborg og gnide sig i hænderne.

Men det blev skipper der gned sig. Ganske gevaldigt.

Den 26. januar kl. 17.30 lå Azuma ved kaj i Hamborg. Godt gået.

3 dage senere var vi tilbage i København. Jeg måtte gerne afmønstre, men måtte godt blive om bord hvis søværnet tillod det.

Jeg åndede lettet op da der lige var startet et hold værnepligtige, så jeg fik dispensation til endnu en tur på 3 måneder

13. januar fortsatte jeg med Azuma, med ny skipper og afmønstrede for sidste gang i ØK den 25. maj 1968.

Et forløb var slut Jeg skulle være soldat.

Mogens Eriksen.

-o-

På denne rejse var Svend Lehmann Nielsen 1. mester. (Side 30). Iøvrigt et meget sympatisk menneske og en dygtig tekniker, der formåede at få de gamle slidte maskiner til at fungere.

Vi var 5 marinesoldater fra minestryger divisionen, som efter værnepligt, syntes at vi også kunne tænke os at prøve handelsflåden.

Af os 5 var vi 2 med maskinmesteruddannelse som mønstrede som juniormestre, og de andre 3 var udlærte som maskinarbejdere.

Vi gik sammen ud til hr. Faber i Frihavnen og forhørte os, om der var mulighed for hyre til os alle på samme skib. Jo, sagde Faber. Jeg har en specialopgave til jer, og det var India.

Vi mønstrede på Sojakagefabrikken i Sydhavnen og så gik turen til Bremerhafnen for lastning af kunstgødning til Pusan i Sydkorea.

På vejen gik vi ind til Genua og tog dækslast af marmorblokke til Singapore.

På turen igennem Rødehavet blev der også lejlighed til stempeltræk, og det var varmt.

I Pusan lå vi i flere dage og lossede, og det gav muligheder for udflugter bl. a. til den internationale kirkegård for ofre fra Koreskrigen, som sluttede i 1953.

Efter endt losning gik vi i til Kobe for at påbegynde lastning. Jeg husker turen fra Pusan til Kobe som meget smuk. Vi gik imellem små øer, hvor kirsebærtræerne blomstrede.

Fra Kobe gik turen til Shanghai. Jeg husker den som en mørk by, hvor alle var klædt ens, og hvor det eneste sted, vi kunne handle, var sømandshjemmet. Der var iøvrigt meget streng toldkontrol.

Fra Shanghai gik hjemturen til Philippinerne for at laste copra skaller. Det blev til 4 havneanløb nemlig Manilla, Cebu, Davao og Tacloban.

Fra Philippinerne til Bangkok for yderligere last. Her blev det til 14 uforglemmelige dage med alt, hvad der dertil hører. Der var flere af de nyere ØK både, der nåede at komme ind og ud, medens vi lå der. Der var ingen af os, der ønskede at bytte skib.

Derefter gik turen hjemover via Penang og Columbo på Ceylon. Her fik vi lejlighed til at komme på udflugt til Candy. "Edens have" som den blev kaldt. En livsfarlig tur i bus og med tog tilbage.

Vi lossede først i Rotterdam, derefter Aarhus og til slut Sojakagefabrikken i Sydhavnen.



Meonia på vej hjem, mens vi er på vej ud 1960.



Aftenpilsner på mit kammer, undertegnede sidder bagerst til venstre med storternet skjorte og tropehjelm skubbet godt tilbage.

Snesejler 4



India på floden ved Bangkok.



Losning i Pusan.



Dejlige Korea-unger i Pusan.



Hovedgaden Pusan.



Slumkvarter Pusan.

Turen varede et halvt år. Jeg fik på turen hjem tilbudt jobbet som 3. mester på British Hawk, som ØK opererede i samarbejde med BP. Jeg takkede pænt nej tak.

Kaptajnen som jeg tror hed Kastrup Olesen mente, at nu var min fremtid problematisk, men det bad jeg ham at blande sig udenom. Han smed mig i øvrigt ned fra broen fordi jeg som talsmand for vi 5 marinere forlangte at få vores overtidspenge udbetalt. Det havde han nægtet os, men vi fik pengene.

Det var et fantastisk halvt år, som jeg tit tænker tilbage på. Der var et meget fint sammenhold i maskinbesætningen ikke mindst på grund af maskinchefen, som jeg ikke husker hvad hed og 1. mester Lehmann Nielsen.

Det blev kun denne tur til søs, da jeg gik i land og fandt mig et job i det private erhvervsliv.

Poul Nørholt

Min tid i ØK startede den 3. maj 1965, da jeg mønstrede om bord i Ayuthia som matros, skibet lå i København og skulle på værft i Frederikshavn. Det var noget af en grænseoverskridende sag i det jeg altid havde betragtet mig selv som Mærsk sejler.

Men jeg havde lige forladt søværnet og manglede alvorligt penge, så der var ikke så meget at rafle om, det første og bedste bud blev ØK.

Nå, vi kom til Frederikshavn uden problemer, men undervejs havde jeg "underholdt" Kaptajn Th. Dahl med mine svære pengeproblemer efter aftjent værnepligt, så han var så flink at tilbyde mig et job som brandvagt om bord mens skibet lå på værft, han var sku en flink fyr. Sammen med mig skulle også matros Willy gå brandvagt og vi skulle selv sørge for mad m. m.

Jeg fortsatte som matros om bord på Ayuthia da vi forlod Frederikshavn, igen med Th. Dahl som skipper, for en noget speciel tur via Göteborg til Three Rivers på St. Lawrence floden i Canada, og derfra ud på New Foundland for at laste Asbest i løs form til Hamburg og så tom hjem til København igen. En tur på ca. halvanden måned.



Ayuthia.

Men jeg må erkende, at det var et godt skib med en god besætning, så jeg følte mig godt tilpas, og da jeg blev spurgt om jeg ville med på næste tur som skulle gå til Asien med vending i Japan sagde jeg straks ja.

Efter 14 dage hjemme (mest på de små listige steder i den indre by) genmønstrede jeg Ayuthia, nu med E. Qvist som skipper.

Der er ikke meget at fortælle om turen ud over hvad der er beskrevet utallige gange tidligere på disse sider, måske bortset fra mine egne tanker og følelser efterhånden som turen skred frem.

Der var selvfølgelig gensynet med Genua hvorfra jeg udmønstrede for første gang i 1959, og hvor jeg mistede min uskyld i form af min første brandert og fik min seksuelle debut. Byen havde dog forandret sig meget siden dengang.

Så passerede vi Suezkanalen som lignede sig selv, dog var der denne gang Egyptiske lodser, mod første gang jeg var igennem da var der sovjetiske lodser. Jeg ved ikke rigtigt hvem der var værst, men jeg havde ikke større tiltro til nogen af dem, men det er selvfølgelig også mine egne fordomme.

Mine tanker begyndte nu at kredse om hvordan det ville blive i Bangkok, hvor jeg tidligere havde været med Mærsk bådene, og hvor vi var gået om bord i ØK bådene udstyret med sneskovle for at hjælpe dem af med "sneen". Desuden havde der været diverse "episoder" på Venus Room m.fl. Nu skulle jeg måske møde mine gamle "kammerater" som snesejler.

Da vi endelig ankom var der ingen Mærskbåde i havn, så alle mine spekulationer havde været forgæves, men denne gang brugte jeg nu også tiden mere fornuftigt med turist ture rundt i Bangkok og besøg i Sømandsklubben.



Mariners Club.

I Japan fik jeg mulighed for at besøge min morbror og hans kone. De boede i Kobe, han havde været maskinchef i Mærsk gennem mange år, men sejlede nu for nogle Asiatiske rederier.

I øvrigt var samme morbror berygtet i det danske søværn, i det han havde stået bag bortførelsen af en af søværnets minelæggere til Sverige under krigen. Der er i øvrigt lavet en film om hændelsen "Sorte Sara" hed filmen vistnok.

Efter diverse havne i Japan, vendte vi oppe nordpå på øen Hokkaido, hvor der blev afholdt en såkaldt vendefest, her blev serveret alt godt fra havet, og jeg må sige kokken (jeg tror han var tysker) overgik selv de bedste restauranter på land, det er noget af det bedste mad jeg nogensinde har fået serveret, herunder nogle udsøgte restaurant besøg i Paris siden.

Turen hjem forløb igen uden noget nyt, dog var der lidt panik da vi skulle gennem den engelske kanal på vej til Hamburg. Det var tæt tåge og vi havde en dead line i Hamburg så skipperen følte sig tvungen til at sejle med fuld kraft i tågen. Da han var meget lille havde han sat en skammel i

hver brovinge så han kunne se over vindfanget, her for han frem og tilbage fra brovinge til brovinge under hele passagen af kanalen.



Vel tilbage i København afmønstrede jeg Ayuthia for sidste gang den 8. december 1965.

Preben H. Dammann.

-0-

Jeg hedder Torben, og var matros og 23 år på den tid jeg kom i ØK (1975), og boede en årgang ude i Bangkok, hvor jeg kom til for at holde ferie i 1975.

Jeg kom meget op på Copenhagen bar, som bestyredes af Jørgen, det var også ham, der på det tidspunkt stod for forhyring. Som vi sad der en eftermiddag og spillede lidt terning, kom Jørgen ind og spurgte rundt, om der var nogen der var interesseret i en hyre på Ayuthia, kun for en enkelt rejse, da skibet skulle sælges eller lægges op.



Ayuthia

Vi var et par stykker som bed på, bl.a min gamle kammerat Lasse som jeg havde sejlet sammen med flere gange på Johnson line.

Så, et par dage efter mønstrede vi glade på Ayuthia, det var jo kun et par måneder og så var vi tilbage igen!!, Vi tog turen over Singapore op gennem Suez og til Piræus i Grækenland, og der skulle vi så have vendt og sejlet tilbage. Men, rederiet havde andre planer, og besluttede sig for, at sejle til Naskov og der fik vi så slippet og en lang næse, da de ingen forpligtelser havde nu hvor skibet var i hjemhavn.

Intet er dog så galt uden det er godt for noget, jeg nåede at besøge mine forældre, som boede et par km. fra Naskov, men efter 2 dage var det nok, og turen gik til København og en billet tilbage til Bangkok.

En sjov lille oplevelse og starten på min tid i ØK som varede til 1979 hvor jeg rev teltpælene op og flyttede til Philippinerne, her havde jeg mødt en pige, (min nuværende hustru) og jeg begyndte at sejle i Mærsk og Concordline.

Torben Christiansen.

-o-

Min første udmønstring i ØK, var som dæksdreng med "Asia" på en jordomsejling, fra 19. april 1947 til 13. januar 1948, hvor F. Ravnsnæs var kaptajn ved afgang fra København, men hvor kaptajn Jusjong afløste senere i Europæiske havn. Man fortalte om bord, at Jusjong var lidt for sig selv, til

jul hvor ænderne var stegt, ringede han ned til hovmesteren: "Hovmester", bring mig røvhullerne, men på en sølvbakke". Sandt eller ej?

Efter lastning i Europa skulle vi til Charlotte Amalie, St. Thomas, hvilket viste sig at være ret så spændende for mig.

Jeg er født i Ikast, hvor byens apoteker Christensen, før 2. verdenskrig, var blevet gift med en sort dame på St. Thomas, hvor apotekeren havde arbejdet. Hun var meget afholdt i byen, men flyttede tilbage til sit fødested, da hendes mand døde. Fra nogle ældre i Ikast, der havde kendt hende, havde jeg fået hendes adresse, og skulle så overbringe en hilsen. Hun viste sig at være en meget sød dame, der rundviste mig på øen, hvor hun nu havde en Drug Store.

Gennem Panama-kanalen til Los Angeles, San Francisco, Eureka, Portland, Seattle, Tacoma,

Vancouver med både losning og lastning, for at slutte af med lastning af træ i Tahsis, som dengang blot var en lille tømmerplads i Canada, hvor ØK havde et skovområde.

I Eureka kom jeg på hospitalet. Senere til middag hos konsulen, som havde en datter som var jævnaldrende med mig, hun hed Sylvia, og hun besøgte mig på hospitalet. Hende var jeg rigtig meget forelsket i.

I Vancouver måtte jeg igen på hospitalet. Her var knap så meget kærlighed, men til gengæld nok en bedre kur, for siden har jeg ikke mærket noget til blindtarmen. Jeg blev sendt tilbage til skibet, som var gået til Tacoma i mellemtiden.

I USA havde vi lastet nogle meget store trækasser på dæk, som vi fik at vide, var maskineri til Shanghai. På turen over Stillehavet løb vi ind i et kraftigt stormvejr, som slog hul på en af kasserne. Indholdet var da ganske rigtigt maskineri, nemlig flyvemaskiner til Shang Kai Shek, og vi ankom til Shanghai i september, blot nogle få dage før Mao overtog byen. Så måske maskinerne blev brugt til flugten til Taiwan! Hvem ved?

Fra Shanghai via Hongkong til Manilla, Cebu og Zamboanga, Bangkok, Ceylon, Aden og de for ØK sædvanlige europæiske havne. En ret så spændende rejse for en 17 års knægt. Besøgene i de forskellige havne i østen, går næsten på samme melodi, som andre har beskrevet så udførligt og godt i Snesejler, - og som man kan nikke genkendende til det meste af.

En matros var kommet syg i land, så vi fik en ny matros i Bangkok, Jack Albæk, en bror til den fra USA hjemvendte sanger, Freddy Albæk. Jack havde, sagde han, været styrmand på flodbåde på de kinesiske floder, og havde en meget fin styrmandskasket. Jeg tror dog ikke han havde nogen eksamen. Han fortalte nogle vidtløftige eventyr, men blev dog aldrig populær blandt matroserne, så en matros slog den fine kasket af ham, en dag han var på vej ned ad en lejder. Den så han ikke igen.

Skønt nu for mere end 60 år siden, husker jeg især tydeligt en af matroserne. Kaj Termølen. Han havde nogle forfærdelige natlige mareridt. Det var jo ikke så længe efter 2. verdenskrig, hvor han havde haft frygtelige krigsoplevelser, fra Dakar gennem Afrika til Algier, vistnok en stor del af vejen til fods. Om dette mener jeg også senere, at have læst i en af bøgerne om Danske Sømænd under 2. verdenskrig.

Efter "Asia", - jungmand, letmatros og matros i andre rederier og skoleskibet "Danmark".

Sommeren 1955, havde jeg en enkelt rejse som matros med "Falstria" til Australien, derefter Københavns Navigationsskole, styrmands og skibsførereksamen.

Jeg har forøvrigt et andet sted på snesejler, set et billede af Jens Bloch, jeg tror at det må være ham, der vistnok blev inspektør i Beva-line. Vi havde på Københavns Navigationsskole en af det navn, bortset fra at han dengang ændrede navnet fra Jensen til Bloch.

Han havde en fotografisk evne. Han skulle blot kikke ned ad en side i en af lærebøgerne, så sad det fast, hvor vi andre skulle have det ind med skeer adskillige gange.



Stewardesse Lilly og min kone. - Kina 1957.

Så om bord på "Kina", som 4. styrmand, hvor Karl "mangepenge" Jensen var kaptajn. Hans lidt ulækre snadde, med den røde gummidippedut fra en sodavandsflaske, hvor savlet af og til løb ned på søkortene, når vi stod bøjet over disse, husker jeg også.

Især husker jeg 3. mester Bent Axelsen fra "Kina" 57. vi blev meget nære venner med ham og hans kone, et venskab som nu har bestået i 53 år.

Jeg ville gerne kunne huske navnet på (min) første 1. styrmand på "Kina", - juni, 1957-, han var ualmindelig flink til at lære fra sig, overfor en grøn 4. styrmand, og var en meget behagelig mand at gå vagt sammen med. Som ny fra skolen, var jeg tilknyttet hans 4-8 vagt.

Indsat oplysning:

Den omtalte 1. styrmand hed Pittelkow.

Kilde: Peter Bach som også var med Kina 1957.

Karl var en ivrig snedker. Lodskammeret på agterkanten af styrehuset var altid optaget af Karls træ og snedkerværktøj. Når Karl så et godt stykke træ

blandt dunnagen, røg det op på lodskammeret. Hvis en lods havde brug for overnatning, blev det i alt fald ikke på lodskammeret. Karl havde en sød kone, en del yngre end Karl selv, og en søn på ca. 7-8 år, med på en af rejserne.

Karl kunne godt være lidt små-gnaven om morgenen, han fortalte mange historier, men var alt i alt en rar kaptajn.



3. styrmand Knud Foldager tjekker redningsbåd, - Kina 1958.

Med "Kina" havde vi på en rejse til Kina meget fine passagerer med.

Det var selveste Greve Kai Ahlefeldt-Laurvig og hustru fra Tranekær Slot. Grevinden var født i Kina, og havde fået tilladelse af den kinesiske regering til at besøge hendes fødested. Jeg tror, at hendes far var ambassadør eller lignende derude før krigen.

De kom om bord i Genua. Det var et meget tiltalende par. Ikke nogen "storhed" at mærke hos dem.

Om det blot var for almindelig tidsfordriv ved jeg ikke, men greven kom ofte på broen på min eftermiddagsvagt, hvor han var meget interesseret i navigationen. Jeg lærte ham at tage solhøjder, og sætte stedlinier ind på søkortet.

Jeg havde nogle rejser med "Kina" som 4. og 3. styrmand og 2. styrmand, en rejse med "Panama" i sommeren 58, som 3. styrmand, hvor A. Christensen var kaptajn. Ham var jeg ikke så gode venner med. Han blev ondsksfuld, når han havde fået en tår over tørsten, hvilket gik ret tit på. Vi kom senere til at sejle sammen igen, hvor de våde varer var lagt på hylden, og han var nu totalt ændret og en meget behagelig kaptajn.

Vinteren 58-59 var jeg tilbage på navigationsskolen i København for at få skibsførereksamen, og så med "Pretoria" som 3. og 2. styrmand i 59-60. Jeg tror, det var på "Pretoria", i Stillehavet, at vi måtte begrave bageren.

Han blev fundet i køjen en morgen, ved udpurring, af en af drengene, kvalt i sit eget opkast! Forsøg på genoplivning på 3-lugen mislykkedes, skønt kontakt med Radio-Medical, kunstig åndedræt, og - så vidt jeg husker, forsøgte 1. styrmand, (Gunnar Jacobsen??), sammen med stewardessen, som var sygeplejerske, at give indsprøjtning direkte ind i hjertet, men det var ikke muligt at genoplive ham.

Stewardessen gjorde ham pænt i stand. Han blev syet ind i presenning med nogle store sjækler, blev lagt på en stretcher, og stod natten over under bakken. Jeg havde 12-4 vagten, og det var da med lidt blandede følelser den nat på vagten, at se ind under bakken. Næste dag holdt kapt. Dahl en andagt, før bageren blev sænket i havet.

Zacko Pedersen, Kurt Jacobsen, Pedersen, Ivar Tipsmark, China, Ole Skov, færingen Pauli Hansen, Pittelkow og flere husker jeg også. Mon Ralf Pittelkow, der skriver for Jyllandsposten, er af familien?

"Panama", "Malacca", og "Sibonga", havde jeg også som 2. styrmand: Det var før vi fik finere titler, overstyrmand, 1. styrmand, osv., mon vi fik mere i hyre af den grund. Jeg har dog en enkelt "overstyrmand" fra ØK i min søfartsbog.



Knud Foldager, Pretoria - 1960.

Jeg var 2. styrmand på "Sibonga", da skibet gik på grund ved Marseilles.

Vi kom fra Genua. Klokken 4 om morgenen, hvor jeg blev afløst af 1. styrmand, var vi lidt syd for øen If. Jeg havde netop fået pejling af fyret på Iles de`Èndome, så ved afløsning var positionen ganske sikker.

Ifølge natordrebogen, skulle 1. styrmand varsko kaptajnen, når vi var tværs af fyret, men efter et par drinks for meget aftenen før, og for lidt nattesøvn, havde han stillet sig ud i vingen, hvor han var faldet i søvn.

Omkring 6- tiden, hvor jeg lå lunt og godt bag ryggen af min kone, som var kommet om bord i Genua, løb skibet op i klippene. Jeg kom op på broen,

hvor 1. styrmand og kaptajnen naturligvis var totalt forvirrede. 1. styrmand havde, da han vågnede, havnefyret tværs om styrbord, men troede det var det fyr, hvor han skulle varsko kaptajnen. Ingen vidste, hvor vi stod på grund. Efter at have kontrolleret karakteren på de forskellige fyr, kunne jeg fastslå vores uheldige position med stævnen oppe på klipperne. Hele underrum i 1-lugen stod under vand.



Losning godt i gang med dykker som arbejder.



Klar til at hejse våd last op.

Efter at være slæbt i havn, blev al last fra underrummet losset af frømænd.

I løbet af no time, var inspektøren, hjemme fra kontoret, i Marseilles.

Både 1. styrmand og kaptajn røg hjem. 1. styrmand ud af rederiet, og kaptajnen, som alligevel var på sin sidste rejse, blev pensioneret, han skulle have været afløst som kaptajn af 1. styrmand på næste rejse.

Jeg mener vi havde en måneds tid i dokken, og sammen med maskinchef Thygesen og vore koner, havde vi nu god tid til at se os omkring i omegnen.

Og pludselig er man så blevet 81 år. Hvor tiden dog løber!!

Knud Foldager.

Med Mombasa til Mindanao 57.

Det Østasiatiske Kompagnis motorskib "Mombasa" havde i nogle uger besøgt en række mindre filippinske pladser og lastet kopra, dvs. ituskåret og tørret frøhvide fra kokosnødder. Den monotone lyd af skibets store dieselmotor lød nu ud for kysten af Mindanao, der lignede kysterne på de fleste andre filippinske øer, grøn med kokospalmer hævet over mangrove skov.

Andenstyrmand Jacobsen og jeg, dengang styrmandsaspirant Anker Nissen, havde kl. 12 overtaget vagten på broen, og ved 14-tiden varskoedes kaptajnen, Carl Marius Madsen, en flink og kompetent mand sidst i fyrrerne, om at skibet var ved at være fremme ved Kolambugan, sidste stop før den videre sejlads til Singapore, Penang og hjemover mod Europa-



Anker Nissen.

Kaptajnen, der som følge af en helt særlig måde at gå og samtidigt bevæge hovedet på, var kendt i Ø.K. under navnet "Høne-Madsen", boede bag ved kommandobroen. Nu kom han ud og beordrede farten reduceret fra de 16 knob - den normale fart ved fuld kraft - til halv kraft frem.

Jeg nød at betjene messinghåndtaget på den fint pudsede maskintelegraf og svingede det et par gange frem og tilbage, så der lød en overbevisende ringen, før håndtaget stod på "halv" og snart efter - i overensstemmelse med kaptajnens ordrer - på "langsom" og kort efter på "stop" for endelig at blive stillet på "bak", først "halv kraft" og kort efter "fuld kraft".

Overstyrmanden og tømmersmanden var i mellemtiden mødt på bakken og havde gjort styrbords anker klart til at falde. Da skibet bevægede sig agter over beordrede kaptajnen maskinen stoppet og "lad falde", hvorefter den karakteristiske lyd af ankerkæden, der rovsede ud gennem klyset, lød så ingen om bord kunne være i tvivl om, at skibet nu lå sikkert for anker ud for Kolambugan, en meget lille plads på Filippinernes største og sydligste ø. Det skete i september 1957. Nu skulle der igen lastes kopra.

Lastningen var ukompliceret og foregik med skibets bomme og spil fra pramme, der havde set bedre dage som landgangsfartøjer for general Mc Arthurs styrker ved tilbageerobringen af Filippinerne fra japanerne i 1944, da 2. Verdenskrig udviklede sig til gunst for de allierede styrker, både i Europa og Asien. Kopraen, kom om bord i sække, der blev stuvet i flere lastrum af en større skare lokale filippinske havnearbejdere.

Skibets to styrmandsaspiranter, Finn Kramme og jeg, var henholdsvis 19 og 20 år og havde egentlig set nok af Filippinerne den sidste tid, men besluttede os alligevel hen under aften for at tage i land og bruge de sidste pesos på en biograftur og måske en drink som afslutning på besøget på Filippinerne i denne omgang. Der afgik regelmæssigt båd til land, og ved 18-tiden blev vi sat i land på en lang udskibningsmole tilhørende Kolambugans største virksomhed, en krydsfinerfabrik.

Klædt i pænt let landgangstøj fulgtes vi ad ind mod land mellem stabler af træ og krydsfiner. Vi mødte ingen mennesker, men ved at følge vejen til venstre bag fabrikken fandt vi uden vanskeligheder en lille søvrig by, der mest mindede om kulissen til en amerikansk western film. Vejen vi fulgte var hverken belagt med brosten eller asfalt men dog tilsyneladende byens hovedgade.

Det var blevet mørkt, og sporadiske gadelygter gjorde det muligt at orientere sig. Umålede træhuse på en eller to etager lå tæt sammen på begge sider af vejen, hver især sammenbygget med delvist overdækkede træfortove, som var gennemgående og hævet ca. 20 centimeter over vejens niveau. Der var ikke meget liv, men de få indbyggere, vi mødte, smilede og virkede venlige. Da vi spurgte en mand, om der var biograf i byen, oplyste han, at der netop skulle være en biografforestilling for enden af

hovedgaden. Og ganske rigtigt fandt vi her et lille indhegnet græsareal, hvor klapstole var sat frem og et biograflærred hængt op.



Det var en stille tropisk aften med ca. 30 graders fugtigvarme. Publikum var ved at indfinde sig, og for en billig penge erhvervedes billetter til aftenens forestilling. Det viste sig at være en amerikansk cowboy film, som passede såvel os som de omkring halvtreds lokale tilskuere.

Efter filmen så vi os om efter en bar. Umiddelbart var der ingen at se, men omtrent midt i hovedgaden var der fra fortovet åbent direkte til et af

husene. Det var som om en hel væg var fjernet, og borde og stole var sat frem så det lignede et af de udskænkingssteder, vi så ofte havde besøgt andre steder på Filippinerne. De fleste pladser var optaget, fortrinsvis af mænd der konverserede som om de kendte hinanden godt. Og på os virkede sceneriet som et sted med udsækning. At mændene kendte hinanden godt forekom jo helt naturligt i betragtning af byens lidenhed.

Kramme og jeg var enige om at dette måtte være stedet, så vi satte os ved det eneste ledige bord. Da en venlig filippinsk dame kom og spurgte om vores ærinde, afgav vi med sædvanlig rutine vores bestilling på rom og cola. Nu forklarede "ekspeditricen" imidlertid, at vi havde sat os i et privat hus tilhørende byens læge. Han drev ganske vist i forretningernes åbningstid et mindre apotek eller drugstore, men ikke restaurationsvirksomhed.

Det var venner og familie, der nu var på besøg hos "Doc". Og i det varme klima var der jo ikke noget mærkeligt ved at der var åbent ud til den på dette tidspunkt stort set utrafikerede hovedgade. Vi, de uheldige "indtrængende", rejste os straks og undskyldte den pinlige misforståelse, og at vi sådan bare havde sat os uden at spørge først.

Nu blev mændene imidlertid interesserede i hvad det var for et par fremmede, der var kommet til byen, og uden større falbelader blev vi budt velkommen og bænket i selskabet som husets gæster. Og dertil forsynet med hver sin rom og cola.

Vi præsenterede os for selskabet, hvoraf de fleste var indfødte filippinere. Den ene af de tilstedeværende, en lyshåret skandinavisk udseende mand omkring 30 år, var imidlertid amerikaner født af finske forældre. Han blev kaldt Finney og var gift med en datter af krydsfinerfabrikkens ejer. Da det dagen efter ville være deres etårs bryllupsdag var et selskab under planlægning i den anledning. Uden på nogen måde at trænge os på blev Kramme og jeg inviteret med som gæster.

Vi syntes det lød spændende og takkede ja. Det blev aftalt at vi næste dag skulle komme i land før solnedgang, dvs. ved 18-tiden, og at Doc, en kultiveret, lidt stille og tilsyneladende ugift filippiner omkring 40 år, ville

hente os ved molen og bringe os med til festen, der åbenbart var henlagt til et sted uden for byen.



Mombasa i hårdt vejr.



Mombasa i svære dønninger.

Efter næste dags arbejde om bord orienterede vi overstyrmand Andreassen om vores forehavende, og efter passende advarende formaninger klædte vi os på til fest. Da vi tog med en båd ind til molen medbragte vi en fra hovmesteren tiltusket stor dansk spegepølse, en sjældenhed på de breddegrader.

Doc kom som aftalt. Han kørte i en Jeep med spil monteret både for og bag, således at man kunne trække vognen tilbage på sporet, hvis den kørte af vejen, som han forklarede. Vi kørte ind i tæt mørkegrøn jungle og holdt en forbløffende høj fart på en primitiv vej, der nærmere virkede som et ryddet spor.

Efter få kilometers kørsel nåede vi frem til en paladslignende hvid villa, som lå helt isoleret i en rydning i junglen omgærdet af mure og bevogtet af vagter med svære skydevåben. Senere på aftenen blev vi danskere belært om at der kunne være fare for overfald af filippinske røvere eller oprørere. Men også af japanske soldater, der ikke ville anerkende nederlaget i 1945, og derfor levede videre i junglen.



Anker Nissen.

Doc og vi blev hjerteligt modtaget og befandt os straks godt blandt hvad man nok måtte betegne som Kolambugans spidser. Krydsfinerfabrikken var en del af en større plantage, og ejeren, der selv var halvt kineser, og hans kone, der var fra Sydamerika, havde syv sønner og tre døtre. En af sønnerne, George, var udset til en dag at skulle overtage og videreføre faderens forretning, men netop nu var han optaget af at blive valgt til parlamentet i Manila.

Valget skulle afholdes den 12. november, og til finansiering af sin valgkamp havde han af sin far lånt 30.000 pesos svarende til godt en million kroner i vor tids mønt. Kramme og jeg havde nemt ved at konversere med såvel værtsfolkene som de øvrige ca. 20 – 30 gæster, bortset fra brudgommen alle filippinere. Jeg talte blandt andet en del med

et familiemedlem, der var luftkaptajn, samt en mand omkring 30 år, som hed Ferdinand og ligesom George havde planer om at blive valgt til parlamentet i Manila.

Der blev budt på rom, whisky og øl. Og der blev skålet og ønsket tillykke og alt det bedste i fremtiden til det jubilerende brudepar, en smuk ung filippinsk kone, datter af huset, og Finney, som vi jo kendte fra planlægningsmødet hos Doc aftenen før.

Han var allerede stærkt beruset, men satte sig ikke desto mindre til flygelet og ville akkompagnere sig selv i et forsøg på at synge "Your eyes are the eyes of a woman in love". Det lykkedes aldrig, og konen brast i gråd, da Finney væltede sideværts ned fra klaverbænken. Selskabet var langmodigt og hjælpsomt, og snart blev der budt på dejlig mad. En stor buffet i amerikansk stil.

Efter buffeten blev dørene slået op ud til en stor blomsteromkranset terrasse, hvor festen fortsatte i timevis med dans, snak og drinks. Finney så vi ikke mere til, men jeg havde stor fornøjelse af at danse med hans hustru medens Kramme advarende prøvede at overdøve musikken med ordene "husk det er en anden mands kone, du danser med". Det havde jeg imidlertid stedse i erindring, så der var ikke på noget tidspunkt optræk til skandaler eller nogen form for drama.

Da klokken nærmede sig tre om morgenen takkede vi to aspiranter for en spændende aften og den store gæstfrihed, vi havde mødt, hvorefter Doc kørte os tilbage til molen. På en eller anden måde kom vi tilbage om bord på "Mombasa", der lå smukt for sit anker på Kolambugans red.

Dagen efter, før vi skulle lette anker og sejle videre mod Singapore, kom en del af vore nye venner om bord, så vi kunne gøre lidt gengælde med en drink og en omvisning i skibet. Herefter tog vi afsked med vore nye venner, og hverken jeg eller Kramme har senere haft forbindelse med familien på Mindanao endsige fulgt med i, hvordan det senere er gået den.

Således fik vi aldrig rede på, om George blev valgt til det filippinske House of Representatives, eller om det blev til flere fejring af Finneys og frues

bryllupsdag. Og heller ikke hvorvidt den Ferdinand, vi hin muntre aften skålede med, var Ferdinand Marcos. Men vi er den dag i dag taknemmelige for at denne velhavende og indflydelsesrige familie dengang åbnede deres hjem for et par lidt tilfældige danske ungersvende.



Olesen og Bådsen. Ole Petersen.

Anker Nissen.

Her er min beretning fra Andorra og Mongolia 67. - 68.



Andorra.

Jeg henvendte mig til ØK i begyndelsen af sommeren 1967 og kort tid efter, fik jeg hyrer som koksmat om bord på Andorra. Jeg skulle mønstre skibet i Århus, og det glædede jeg mig rigtig meget til. Jeg søgte hyre som koksmat, fordi man dengang ikke kunne få hyre på dækket, hvis man ikke kunne bestå synsprøven.

Andorra sejlede på det tidspunkt til fjernøsten. Sejlruten var nogenlunde således: Århus, København, Århus, Oslo, Gøteborg, Hamburg, Antwerpen, Rotterdam, rundt Kap det Gode Håb, - Suez kanalen var lukket pga. 6-dages krigen i juni 1967 mellem på den ene side Israel og på den anden Egypten, Jordan, Syrien og Irak. - derefter, Port Swettenham, Singapore, Bangkok, Hong Kong, Kobe, Yokohama, Otaru, Yokohama, Kobe, Hong Kong, rundt Kap det Gode Håb, til Hamburg, Rotterdam, Oslo, Gøteborg og Århus, hvor jeg afmønstrede. Rundturen varede 4 måneder og 12 dage.

Der var 40 besætningsmedlemmer. Kaptajn, 3 styrmænd, telegrafist, bådsmand, 6 matroser, letmatros, 2 jungmænd, dæksdreng, maskinchef, 2

maskinmestre, elektriker, 4 maskinassistenter, donkeymand, 3 motormænd, hovmester, kok, koksmat, stewardesse, 2 ungtjenere, 3 drenge, og 3 elever.

Jeg delte kammer med kælderdreng Ole. Kabyssen lå midtskibs og proviantrummen lå helt ude agter, så der var en "hel dagsrejse" derud, når jeg skulle hente forskellige ting til madlavning. - Surt, hvis jeg lige havde glemt 5 persillerødder, så af sted igen...

Vi havde ikke bager om bord, i stedet havde vi brød, rundstykker, wienerbrød og kager på frost. Kælderdreng Ole og jeg stod for anretning af det kolde til salon, officers og matrosmesse. Kaptajn, overstyrmand, maskinchef og evt. passagerer spiste i salonen. De andre officerer, matroser, og restaurations personel, havde deres egen messe. Motormændene delte messe sammen med dæksbesætningen. Der var cafeteriasystem i officers og matrosmesse. Det betød at koksmaten bakkede op i matrosessen, ungtjener i officers messen og en ungtjener serverede i salonen.

Kokken var en "sjov" original. Den første morgen fik jeg forskellige instrukser af ham, bl.a. måtte der ikke falde noget på dørken, når jeg stod og skar grøntsager eller skar kød ud. Jeg fik også besked på, at jeg skulle sige "De" til ham. Jeg mente, det så også var på sin plads, at han tiltalte mig "De". Men han sagde kort og bestemt. - Nej, jeg siger bare smat til dig. - Så siger jeg bare kok til dig, svarede jeg. - Og så blev han fornærmet. - Utroligt! Hvilket årstal mon han befandt sig i, tænkte jeg. Det blev fortalt, at han havde sejlet 15 år i tankskibe. Mit første indtryk af søfolk, som havde sejlet i mange år var, at de måske havde haft vanskeligt ved at følge med udviklingen i land.

Måske var det derfor, han lavede det nummer med mig i Rotterdam? Jeg havde fået fri i Rotterdam til at tage med på en udflugt til Madurodam. Kokken lovede, at han nok skulle tage bakstørn i kabyssen. Men da jeg kom hjem fra udflugten sen aften og kom forbi kabyssendøren, kunne jeg se, at der stod snavsede gryder, pander og andet kabysgrej i stabler på dørken i kabyssen. Det var ret skuffende. Jeg var tvunget til at gå i gang med at vaske kabysgrej, rydde op, skurer og spule dørken i kabyssen, så det var klat til brug næste morgen. Det var jo mig som skulle sørge for, at

morgenmaden var klar til besætningen. Hver morgenen skulle der koges og spejles æg, til salon og messer, varmes brød og laves kaffe osv. Hver onsdag og søndag kunne besætningen også få bacon til deres æg. Kokken dukke altid først op i kabyssen ved kl. 08.00 tiden. - Han svarede aldrig på, hvorfor han ikke havde taget den lovede bakstørn i kabyssen.

Skylleren ville ikke sige "De" til kokken. Det resulterede formentlig i, at kokken en dag "tabte" en brødkniv ned i foden på ham. Men hele bataljen blev dysset ned, som værende et uheld. Selv om skylleren fortalte, at han først fik en knytnæve i maven af kokken, hvorefter kokken lod kniven falde. Heldigvis skete der ikke skyllerens fod noget alvorligt.

Det var koksmaten der skulle sørge for, at der var mad / pålæg i køleskabet til vagterne i matrosmessen. En morgen blev jeg overfuset af en matros, der klagede over, at jeg ikke havde lagt nok pålæg ud. Det kunne jeg ikke forstå. Jeg var sikker på, at jeg havde lagt en hel del pålæg ud i deres køleskab. Men en dag, en sen aften tog en af matroserne kokken på fersk gerning, med hovedet inde i deres køleskab. Han var i færd med at fjerne noget af det pålæg, som jeg havde lagt ud til nattevagten. Der blev en del ballade ud af det. Efter den episode var min tillid til kokken efterhånden smuldret.

Der gik rygter om, at kokken kunne få et guldur af rederiet og avancere til hovmester, hvis han kunne holde kostpengene under et vist niveau. Jeg måtte endelig heller ikke lægge for meget pålæg på bakkerne til frokost i matrosmessen. En dag havde jeg en diskussion med kokken om, hvor meget leverpostej, der skulle på pålægsbakken til matrosmessen, og hvornår der skulle tages leverpostej ud til optøning.

Han gjorde meget ud af at vise mig, hvor meget leverpostej jeg måtte lægge på pålægsbakken. Jeg mente det var for lidt. Men kokken sagde til mig. - Så siger du bare til dem, at der *ikke er mere*.

Nu var det sådan, at en hel leverpostej kom fra dybfryseren. Så hvis der blev spist op, og der ikke var blevet taget noget ud til optøning dagen forinden, så var jeg på spanden. Den dag det gik galt, havde kokken først taget leverpostej ud til optøning om formiddagen. Så da den næste matros,

en temmelig kraftig og brysk person, kom forbi den tomme leverpostejbakke, sagde han. - Mere leverpostej. - Der er desværre ikke mere - tøet op, tilføjede jeg.



Bordanretning i dørkhøjde.

Matrosens ansigt blev mørkt, nærmest gasblå, og hans rødsprængte øjne stirrede indædt på mig. - Det så et øjeblik ud som om, at han ville eksplodere. Men så gik han i stedet fuldstændig amok. Han råbte og skabte sig... Kokken kom farende ud og råbte. - Hvad sker der, smat! - De vil ha' mere leverpostej, svarede jeg. - Så hent noget, sagde kokken. - Jamen, leverpostej er jo ikke tøet op. - Så skær nogle tynde skiver, så tør det hurtigt op, sagde kokken lavmælt. - Javel, svarede jeg. Og skyndte mig den lange vej ud i provianten.

Jeg fik med besvær skåret nogle skiver af den halvfrosne leverpostej. Og da jeg kom tilbage med pålægsgaflen med leverpostej, stod den arrige matros stadig midt på gulvet i matrosmessen og gryntede, og var parat med gaflen. Han havde ikke i sinde, at vente på leverpostejens tøde op. Hans ansigtsfarve var nu faretruende ændret sig til dybrød, og hans øjne brændte som en ildstorm.

Leverpostejskiverne som jeg havde skåret var virkelig hårde, og lod sig ikke sådan lige tage på med pålægsgaflen. Matrosen forsøgte et par gange at få leverpostej på gaflen uden held, og så kom eksplosionen. Med et brøl hamrede han rasende gaflen flere gange ned i bakken med leverpostej, så gaflen bøjede fuldstændig sammen til ukendelighed, og leverpostejstumper fløj ud over matrosmessen.

Så hylede han op igen, og skabte sig som en gal... Kokken kom farende ud igen. - Han lovede matroserne, at det ikke skulle gentage sig, og hvis der var noget andet, de ville have i stedet for leverpostej, så skulle smaten nok hente det med det samme.



Red Lion.

En dag opdagede kokken, at køjerne i kabyssen var af messing, men de var blevet malet over. Han satte mig i gang med at skrabe maling af, og så skulle jeg bagefter polere dem så messinget skinnede. Det fik jeg rimeligt lang tid til at gå med - for lang tid, mente kokken.

Jeg nåede kun at skrabe maling af og pudse én af hasperne, før jeg blev taget fra den bestilling. Der var nok en eller anden styrmand, som havde gjort kokken opmærksom på, at malerarbejde ikke lige sorterede under koksmaten.

Så en dag skulle jeg lige piske 2 liter piskefløde, men jeg kunne ikke finde piskeren nogen steder i kabyssen. Da jeg spurgte kokken om, hvor piskeren til at piske flødeskum med blev opbevaret, svarede han.

Vi bruger altid to gafler, når vi skal piske flødeskum. Jeg troede først det var hans spøg, men ikke desto mindre mente han det virkeligt. Der fandtes overhovedet ikke nogen flødeskumpisker om bord, ikke engang en hånddreven hjulpisker til 30 kroner.

Godt nok var det i 1967, vi befandt os, men lige så langt tilbage som jeg kan huske, har der altid været en hjulpisker i vores køkkenudstyr derhjemme. Det tog evigheder at piske 2 liter piskefløde til flødeskum med to gafler, men så var der jo heller ingen fare for, at det blev pisket til smør.



Ole nyder indsejlingen til Bangkok.

Det var en fantastisk oplevelse at sejle op ad Chao Phraya River til Bangkok. Ude på dækket følte den fugtige tropiske varme tæt, som om man var blevet indhyllet i en varm dyne, og de eksotiske dufte fra vegetationen langs floden, fik én til at føle sig helt høj. Man kunne se Thaiernes pælehytter ligge imellem palmerne langs floden. Forventningen

og stemningen om bord på skibet var nærmest elektrisk. På turen ud til Fjernøsten var der blevet snakket meget om oplevelserne i Bangkok, især, MosQuitoBar, Khlong Toei, Sumpen og mama-san.

Skibet var dårligt nok lagt til kaj, før mama-san kom om bord med de første piger. Og da det blev fyrraften for mit vedkommende kl. 20.00, skulle vi feste og i land. Endelig en fridag.

Senere skulle vi opleve MosQuitoBar, Venus Bar og måske også en tur i Sumpen. Jeg havde fået en fridag næste dag.



Hardy og Carsten i Mosquito Bar downstairs.



Carsten, Hardy, Tonny og Torben i Venus Room.

Mosquito Bar og Venus Bar var en fantastisk oplevelse og et behageligt pusterum væk fra den daglige trummerum på skibet, og den begrænsede frihed om bord på skibet. På Mosquito Bar smagte jeg på Singha Beer og Monkey Shine (Thai Whisky). Stemningen var høj, musikken var høj, folk dansede og der var en underlig eksotisk duft af krydret mad og tjærer i lokalet. Det føltes næsten som om, vi havde fået udvidet vores bevidsthed. Jeg sad i hvert fald og kommunikerede ved hjælp af tankeoverføring med nogle Thai piger, som sad i den modsatte ende af lokalet.

Snesejler 4



Rustbankning.



Klart skib

Turen tilbage til skibet efter midnat foregik i Sampan, men vi skulle først lige en tur i Sumpen med en nordmand og hans dame. Da vi kom til Sumpen, lå sampanen til ved en lille bro, hvor der lå nogle pæle hytte. Thaipigen sprang hurtigt op på broen, men da nordmanden, som var temmelig beruset trådte over på broen, havde han stadig et ben i sampanen, som gled ud fra broen med det resultat, at nordmanden stod i spagat og endte i floden med et hyl og halvkvalt råb.

Der blev klappet, hujet og grinet hjerteligt, men han kom heldigvis ret hurtigt op af vandet igen hjulpet af Thaipigen, som lo så meget, at det så ud som om, hun var ved at slippe taget i nordmanden igen. - Jeg gøs lidt ved tanken om, hvad der ellers befandt sig af slanger og andet farligt kryb i floden. Da vi nåede vores skib, skulle vi kravle op ad lodslejderen, som hang agter på skibet. Det var ret mørkt og lang vej op til dækket, så det var med at holde tungen lige i munden og finde balancen frem efter aftenens festligheder.

Første havn i Europa var Hamburg derefter Rotterdam og Oslo. Det var nærmest et kulturchok at ankomme til Oslo, efter at havde oplevet det fugtige og varme fjernøsten med dets venlige befolkning. Vi var en tur i land i Oslo, men det var iskoldt, mørkt det regnede og blæste. Alt derinde syntes livløst, mekanisk og kedeligt. Også menneskene i denne by syntes, kolde, sammenbidte og mekaniske. Og de syntes tårnhøje i modsætning til de små, venlige og smilende østasiater, især de venlige og smilende Thaiier.

Jeg havde været oppe hos gnisten for at skrive under på side 3 i afregningsbogen en uges tid før ankomst til Århus. Det var ikke med min gode vilje, jeg havde taget den beslutning, men jeg havde ikke lyst til at fortsætte på "Andorra", under sådanne arbejdsforhold. Da Kokken blev bekendt med det, var der ingen grænser for, hvad han lovede mig af fridage i Bangkok osv., hvis jeg ville blive. - Ærgerlig, interessen for at lave mad var ellers stor, og jeg syntes egentligt kokken var dygtig til sit håndværk og lavede nogle velsmagende og varierede retter. - At jeg så siden hen, efter jeg var stået af, havde hørt, at en matros havde kylet en tallerken mad i hovet på kokken, fordi matrosen syntes, det var noget hundedeade, kokken havde lavet.

Efter at jeg havde afmønstret M.S. Andorra, fik jeg 18 dage senere hyrer som ungtjener på M.S. Mongolia. Jeg skulle mønstre skibet, som lå ved Orientkajen i Frihavnen i København.

Da jeg havde været på forhyringskontoret og hos søfartslægen, gik jeg en strøgtur. Men pludselig begyndte jeg at få det dårligt. Den ene kulderystelse afløste den anden, og jeg kunne mærke, at jeg havde fået høj feber. Jeg havde ondt i kroppen forskellige steder, det føltes som om, det var en pludselig opstået Influenza.

Jeg skulle først om bord på skibet næste dag, så jeg tumlede tilbage til mit hotelværelse og gik til køjs. Jeg troede, at jeg ville være ude af stand til at gå om bord på skibet næste dag. Men næste morgen var jeg frisk og feberen forsvundet. Feberen skyldtes sikkert en reaktion af den cocktail vaccination, jeg havde fået hos søfartslægen.

Jeg mønstrede Mongolia den 20. december 1967 og 2. styrmand anviste mig mit kammer. Det var et passagerkammer, som lå tæt ved Pantry'et. Gode gamle "Mongolia" som blev bygget i 1945, sejlede ikke længere med passagerer, så derfor kunne jeg få et kammer på passagergangen.

Der var en del familiemedlemmer om bord, som skulle sejlede med nedover Europa. De fleste skulle sejle med til sidste havn, Lissabon, før turen fortsatte til fjernøsten, så jeg havde en hel del at servicere og servere for. Der var også travlhed med mange ting op til jul. Jeg gik træt til køjs kort tid efter fyraften ved 21.30 tiden.

Midt på natten vågnede jeg op til lyden af vand, der sejlede rundt på dørken i mit kammer. Jeg havde godt nok hørt nogle mærkelige lyde fra radiatoren, men da jeg var dødtræt efter en lang arbejdsdag, undersøgte jeg ikke disse lyde nærmere. Jeg gik ud fra, at det var steam i radiator og rørene, som var årsag til lyden. Da jeg fik lyset tændt, kunne jeg se at røret til radiatoren var tæret igennem og sprunget læk tæt ved dørken, og der sivede vand ud. - Det blev dog repareret senere på dagen og kammeret tømt for vand.

Der var vel omkring 13 -15 familiemedlemmer inkl. officerer, som jeg skulle servicere med bl.a. servering til måltiderne. Under normale omstændigheder, når der ikke var familiemedlemmer om bord, skulle jeg servere frokost for kaptajn, overstyrmand og maskinchef i salonen kl. 12.00. Morgen- og aftensmad skulle serveres på deres respektive kamre, så der var et ran frem og tilbage op og ned ad trapper, da de 3 officerers kamre lå på dækket over passagergangen, hvor også Pantryet lå.

Derudover skulle der serveres til lods og myndigheder, når de var om bord, samt når kaptajnen holdt party om bord for personale fra ØK kontoret i Bangkok. Min arbejdstid var fra kl. 06:00 til kl. 20:00 hverdage søn - og helligdage med frihed nogle timer om eftermiddagen. Normalarbejdstiden var 10 timer pr. dag, før jeg var berettiget til overtidbetaling.

Hovmesteren om bord var en ældre herre med et langt arbejdsliv til søs. Han var kun afløser på turen ned over Europa. Han yndede at samle drengene om aftenen, og fortælle "sømandshistorier". Om historierne er sande, ved jeg ikke, men de egner sig *vist* nok ikke til en gengivelse her på web sitet. Hovmesteren var for øvrigt tit "svimmel". Så jeg skulle ofte hjælpe ham i Sloppen efter kl. 20.00. Det blev på den måde til en del overtid. Men det fik en brat ende, da rederiet sendte et brev til kaptajn og hovmester, og bad om en forklaring på, hvad der i alverden foregik om bord. - Ungtjenere har ikke overtid om bord i skibene, hed det.

Da skibet sejlede fra Lissabon med kurs mod fjernøsten, og de sidste familiemedlemmer var gået fra borde, blev der mere ro og almindelige tilstande om bord - troede jeg.

Det første jeg skulle lave om morgenen, når jeg tørnede til var rengøring af gangene ved passagerer kamrene og på gangene ovenover rundt styrmænd, maskinchef og kaptajn. Jeg havde lagt mærke til, at kaptajnens sko var begyndt at stå uden for hans dør. Det var ret trælst, at skulle gå og flytte på dem, når jeg havde fart på med gulvmoppen om morgenen. Jeg skulle jo nå at blive færdig med rengøring af gangene, inden jeg skulle servere morgenmad.

Jeg spurgte venligt kaptajnen om ikke, han kunne stille sine sko et andet sted om morgenen end lige netop på gangen, hvor jeg skulle gøre rent. - Han kiggede vantro på mig i flere sekunder. Så brummede han, så det rungede i hele gangen. - Skoene står der sandelig kun for din skyld! Og meningen er vel indlysende, fortsatte han. De står der fordi, at du skal pudse dem.

Jeg var komplet overrasket og målløs. Det havde jeg alligevel ikke forventet af ham. Var slavernes tid ikke forbi for længst, tænkte jeg. Jeg kom også til at tænke på Ulf Larsen, af Jack London. Fandtes den slags mennesker den dag i dag i det tyvende århundrede? Men så hørte jeg kaptajnens dybe røst buldre som tordenvej. - Om ikke jeg havde pudset hans sko, brølede han?

Jeg svarede, at der stod vist ikke noget om i min overenskomst, at jeg skulle pudse kaptajnens sko. Så sagde han, at han var vant til at få pudset sine sko af sine ungtjenere. Det lød ikke godt. Jeg sagde ikke noget, men tænkte mit.

Han befandt sig vist i et helt andet årstal end jeg gjorde. Jeg lod kaptajnens sko stå foran hans dør upudset. Det blev han ret irriteret over. Indtil den dag, hvor jeg fik svar fra Dansk Sø-Restaurations Forening. Jeg havde skrevet et brev til min fagforening om problemet. I svaret stod der. - Hvis kaptajnen vil have pudset sine sko, må han selv sørge for det. Det er i hvert fald ikke ungtjenerens job. Jeg rullede tilfreds brevet sammen, og stak det ned i kaptajnens sko.

Næste morgen da jeg havde bakstørn, var kaptajnens sko der ikke mere. Han talte heller aldrig mere om sine sko. Men nu havde jeg for alvor fået ham på nakken. Det var nu blevet sådan, at han hver aften 5 minutter i kl. 20.00, ringede ned i Pantryet, og lige skulle have 2 kolde øl op på sit kammer, det var nyt. - Sådan lige for at kontrollere, om jeg nu også lige var gået "hjem" 5 minutter før tid.

Da Skibet lå i Bangkok blev der arrangeret party for personale fra ØK's kontor i Bangkok. Der var vel omkring i alt 35 - 40 personer med til festen inkl. officerer fra skibet. Før middagen, fik gæster og officerer ankomst drinks. De fik rejcocktail til forret, suppe og lobster som hovedret og sluttede af med islagkage.

Det gik forrygende med serveringen. Det var ellers meningen, at der skulle komme en Thai tjener fra land og hjælpe mig, men han dukkede først op, da selskabet havde fået desserten, så han kunne lige så godt være blevet hjemme. Jeg fik dog den hjælp af hovmesteren, at han stod ved døren til salonen og åbnede og lukkede den, når jeg skulle ud og ind med fade, tallerkner og drikke.

Thaipigerne var som sædvanlig overalt på skibet i Bangkok også i Pantryet, hvor jeg stod og snakkede med en af dem. Men idet kaptajnen kom forbi, snurrede han rundt på hælene og kom tilbage til Pantryet. Han spurgte mig, om det var min pige.

- Nej, det er det ikke, svarede jeg. Så fik jeg besked på, at der ikke måtte være Thaipiger her på passagergangen, og at jeg skulle smide hende ud. Ellers kunne jeg komme nedenunder til messedrengene og bo, truede han.

Da kaptajnen var gået hen ad gangen og rundt hjørnet, sagde jeg til Thaipigen, at hun hellere måtte smutte in på mit kammer. Men kaptajnen stod henne om hjørnet af gangen og lurede, så han opdagede, at hun gik ind på mit kammer. Han kom farerne, som et lokomotiv tilbage, rev døren til mit kammer op og råbte til Thaipigen, at hun skulle forlade skibet omgående. Derefter måtte jeg stå skoleret og modtage alle tiders kæmpe skideballe. Der måtte aldeles ikke befinde sig Thaipiger på passagergangen.

Men vi havde jo overhovedet ingen passagerer om bord, og det ville der heller ikke komme. Skibet sejlede ikke med passagerer mere, forsøgte jeg uden held at argumentere. - Jeg burde egentligt have spurgt kaptajnen om, han så ikke også skulle op og smide den Thaipige ud som befandt sig på 1. styrmands kammer.

En aften da vi fik lods om bord lige før kl. 20.00 ringede kaptajnen ned til mig i pantryet og bestilte aftensmad til lods. Jeg ringede bestillingen videre til kabyssen, men fik besked på af koksmaten, at kokken var gået "hjem", og at der var rigget af. Men han kunne godt sende noget aftensmad op på en tallerken med elevatoren. Nå, så måtte jeg gå op på broen med det til lods. Men da kaptajnen så, at jeg kom med maden på en tallerken til

lodsens, fik jeg en skideballe. Lodsens var ligeglad, han var allerede begyndt at spise.

Maden til lodsens skulle serveres i respektive fade og skåle osv. - Kokkens var gået hjem, og der var rigget af. Så skal kokkens jo tøernes til igen skipper, sagde jeg.

Der lød et *brøl* fra kaptajnen. Skipper? Tror du for helvede, det er en COASTER du sejler med, råbte han. Det måtte jeg så tage til efterretning.

Kaptajn, overstyrmand og maskinchef skulle have serveret frokost i salonen kl. 12.00.

Det var et overdådigt måltid. Ungtjeneren skulle gå rundt og skænke snaps op til de' herre til silden. Et normalt frokostbord i salonen kunne se sådan ud. Sildeanretning bestod af marineret sild, dild sild, kryddersild og karrysild. Makrel i tomat, sardiner, kippers, dåsekrabber samt rejer og fiske file. Så var der opstegninger.

Det kunne f.eks. være ribben, frikadeller, stegt lever, stegt flæsk, medister osv. Den varme ret, kunne bestå af f.eks. brændende kærlighed, skipperlabskovs, svensk pølseret, blodpølse med æblemos, biksemad med spejlæg, osv.

Det kolde bord. Der var altid *mindst* 7 forskellige slags pålæg så som spege- og rullepølse, roastbeef, hamburgerryg, skinke, kødpølse, saltkød, leverpostej, røget file samt diverse salater og tilbehør.

Desserten kunne være, citronfromage, cocktailfrugt med flødeskum, islagkage og mange andre forskellige deserter hver dag.

Afslutning på frokosten bestod af frugt, kaffe, småkager og cognac. Velbekomme! Så var klokken også ved at være 13.30, og de tre officerer kunne så lige nå at få 1½ times tid på øjet, før der blev serveret eftermiddagskaffe med wienerbrød eller kage kl. 15.00.

For at man ikke skulle gå sultne i seng, var der aftensmad igen kl. 17.30. Den bestod altid af 3 retter, suppe, hovedret og dessert. Jo, vi levede overdådigt i ØK.

Jeg sluttede min rejse på Mongolia, da skibet ankom til Århus den 27. maj 1968.

Efter 10 måneder i land savnede jeg igen sølivet. jeg fik hyre som ubefaren motormand på M.S. Labrador, fra rederiet D.F.D.S. Skibet sejlede på Brasilien og ordet "snesejler" hørte jeg første gang i "skrigegaden" i Santos. Det var søfolk fra rederiet Skov, som råbte "snesejler" til os, fra "Labrador". - Skibet kom jo til Danmark hver 7. uge. "Labrador" sejlede jeg på i 13 måneder, indtil jeg havde min sejltilid til at blive befaren motormand. Efter jeg havde sejlet nogle år som bef. motormand, kom jeg på Svendborg Navigationsskole og blev uddannet som radiotelegrafist.

Jeg sejlede dereftersom gnist frem til 1994 i følgende rederier: Norden, Kosan Tankers, Mærsk og Mercandia Rederierne. Jeg stoppede som gnist, da GMDSS blev indført.

I 1996 fik jeg hyre som ubefaren skibsassistent med Ro/Ro Dana Cimbria, fra rederiet D.F.D.S. - Jeg sluttede min tid til søs som befaren matros i 1999, da jeg blev gift og stiftede familie.

Alt i alt har det været et særdeles spændende og begivenhedsrigt sømandsliv, både med fantastisk gode, men også med ekstreme oplevelser. Jeg har bl.a. oplevet en spjældtur i Kobe, hvilket ikke var særligt hyggeligt, når jeg mere eller mindre blev holdt vågen i 10 døgn, før jeg blev fremstillet for en dommer.

I England blev jeg udsat for et røverisk overfald i Carrington, hvor jeg i bevidstløs tilstand blev kørt til Manchester Hospital med 3 flænger i hovedet, en brækket arm ved albueledet, et stykke glasskår trådt op i foden og 17 mærker på ryggen efter slag med et baseball bat. Nogle af slagene blodige. Det eneste røverne fik ud af røveriet var 3 - 4 engelske pund, et par sko og et ur til 127 kr. En mand som havde set overfaldet tog nummeret

på bilen de kørte i, og politiet kunne anholde røverne samme nat. Ham der slog med baseball battet, fik 6 år bag tremmer.



Gnist hos Nicolai Mærsk 86.

Hardy Nygaard Pedersen.

Med 'Panama' til Australien i 1966/1967.

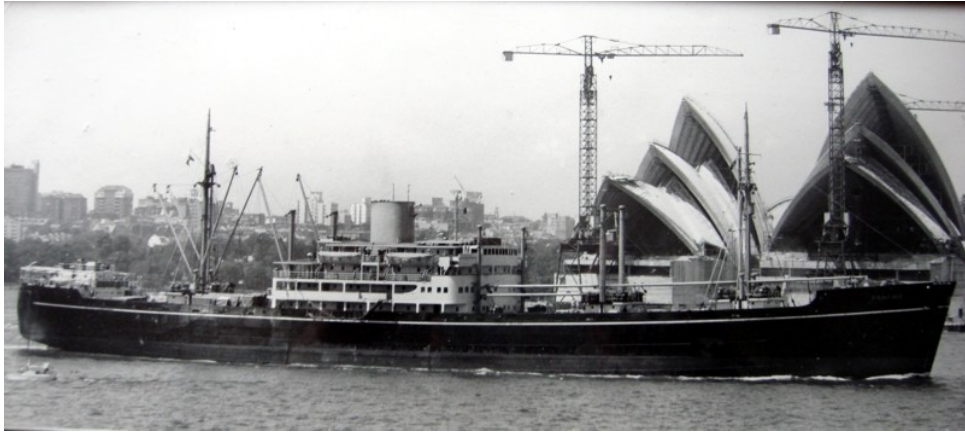
Udlært som shippingmand i et skibsmæglerfirma i 1966 ville jeg til søs, og tog jeg ud med nogle coastere og oliedrevne dampskibe i Nord-Østersøfart. Jeg havde et ønske om at komme til de varme lande, og fik hyre som ungtjener på Ø.K.s 'Panama'.

Jeg påmønstrede 19.11.66 på værftet i Nakskov for en rejse til Australien. Først gik vi dog til Finland for lastning i Tolkis, Spjutsund og Hamina. Jeg husker at det var mørkt og trist, kun med en smule dagslys fra 1200 til 1400, masser af grantræer, og at vi fik noget rædselsfuldt øl på værtshuset i Hamina.

'Spritflickorna' der stod og hang i mørket udenfor gaten, så ærlig talt noget sølle ud, nogle var endog meget unge.

Så til København for lastning, hvorefter næste havn var Marseilles. Vi havde 9 passagerer fra København til Australien. Heriblandt et ældre amerikansk ægtepar på jordomrejse, en ældre amerikansk herre, et yngre dansk ægtepar som, erfarede jeg senere, immigrerede til Australien tre-fire gange i løbet af nogle år, de kunne åbenbart ikke gøre op med sig selv hvor der nu var bedst, en midaldrende australsk dame fra Sydney (Alice), og en ældre italiensk dame med sin datter.

Den gang var immigranter fra Østen, 'den gule fare' som det kaldtes, ikke velkomne i Australien, hvorimod man var meget interesseret i europæiske immigranter. I Marseilles kom en exentrisk finsk 'lady' om bord, yderligere en passager, som 'ommønstrede' fra en Wilhelmsen båd på vej til Japan. I Marseilles husker jeg mest et værtshus ved Vieux Port, som var velbesøgt af tidligere fremmedlegionærer og søfolk. Et notat minder mig om, at det var 'dyrt og dårligt', og at jeg havde 'kraftige tømmere' næste dag, og at 'Henning (tjeneren) havde det endnu værre'.



Panama passerer det næsten færdige operahus i Sydney.

Derefter gik turen til Genoa og mod Port Said. Vi passerede Stromboli med hvid røg mod en blå Middelhavshimmel, og jeg smed flaskepost med brev og cigaretter ud i Messina Strædet. Begge breve kom hjem. Vi holdt Juleaften på redan i Port Said i sol og lunt vejr, og jeg fik et håndklæde i julegave fra en venlig dame. Jeg købte nogle souvenirs, og en kikkert og en radiogrammofon, hos de arabiske handlende der kom ombord.

Derefter sydover med en opankring i Great Bitter Lake, og så ud i Rødehavet, hvor vi dels holdt Nytårsaften, og dels sejlede i sandstorm i et par døgn, så der lå et fint gulligt lag sand overalt. Jeg fik dér smag for stærk camembert ost, som var blevet godt modne siden København, og som kun få af de andre ville spise længere. Det første jeg gjorde om morgenen, var at riste to tykke stykker franskbrød med camembert og friskkværnet sort peber, og tage et stort krus kaffe, og så ud og sidde og nyde solopgangen før dagens arbejde.

Kaptajnen havde sin kone med på hele rundrejsen, og det lagde nok en dæmper på ham, når han mente at have grund til at irettesætte mig. Jeg lagde hurtigt mærke til, at når jeg i spisesalonen omdelte varme tallerkener til hovedretten, lagde han altid højre hånds fingerspidser på, for at mærke at tallerkenerne nu ikke var kolde, samtidig med at han konverserede borddamen til styrbords eller bagbords for hans plads for bordenden. Jeg syntes det var en utilbørlig mistillid til min 'professionelle' indgang til

tjenergerningen, så jeg tog derfor en gloende hed tallerken fra bunden af varmeskabet, holdt den med servietten og placerede den foran ham. Jeg skal love for at hans fingre lynhurtigt kom væk, med et hvast blik til mig som jeg 'uskyldigt' gengældte, men de fik altså ikke kolde 'varmetallerkener'. (Det er jo Ø.K. det her, ikke sandt?).



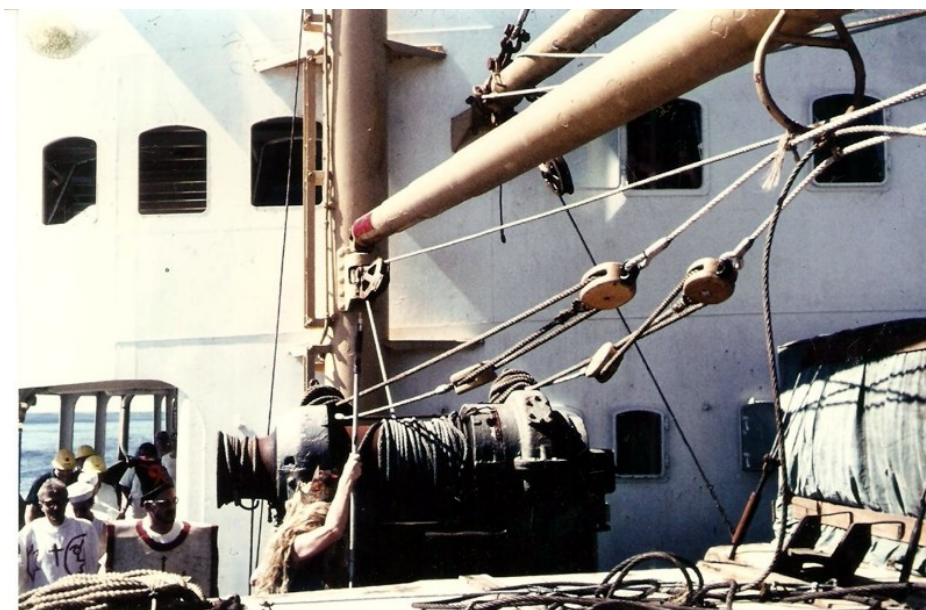
Høker Sarauw og undertegnede.

Jeg havde intet at udsætte på ham, men han gik op i, at jeg nu ikke snød for min udsatte militærtjeneste når vi kom hjem. Jeg husker også han viste mig, noget australsk hvidvin han havde købt i Sydney. Vi snakkede om at australsk hvidvin var nogenlunde drikkelig, medens deres rødvin var noget udrikkeligt 'plonk'. Dengang var australsk vin jo ukendt i Danmark, men det har ændret og forbedret sig siden, må man sige.

Jeg kom til at sige 'chief' til maskinchefen, det var jeg vandt til fra mit shipping arbejde, men det skulle jeg ikke have gjort, han røg helt op i det røde felt og skulle tituleres 'maskinchef'. Han brokkede sig også over, at jeg engang inkluderede endeskiven af et friskbagt franskbrød på hans morgenbakke. 'Kompagniet havde vel råd til at give ham hele skiver'. Jeg

synes ellers at sådan en sprød franskbrøds endeskive er god, men det syntes en Ø.K. officer som han sandelig ikke. Chieften, undskyld maskinchefen, blev næsten helt halv-flink, da hans kone kom om bord på det sidste stykke, da vi kom til tilbage til Europa.

I det Indiske Ocean så vi flyvefisk og delfiner, og omkring Ækvator måtte vige for et par kaskelothvaler, der svømmede lige foran os. Vi passerede 'Poona' som var for hjemgående. Der blev naturligvis holdt linie dåb ved passagen, hvor jeg og mange andre blev døbt, med efterfølgende hyggelig fest om aftenen på 4-lugen for mandskab og passagerer. Der var også rigget et svømmebassin op ved 4-lugen. Efter en hed dag var det herligt, før man gik til køjs (vi havde ikke air-condition), at tage en dukkert og ligge og flyde på ryggen og kigge op på Mælkevejen i en sort tropehimmel, og se toplanternen i masten duve langsomt fra side til side.



Liniedåb indledes.

Efter 19 døgn fra Suez, landkending ved Cape Leeuwin. I The Great Australian Bight så vi albatrosser der fulgte skibet, og det var et fantastisk syn, at opleve deres flyve- og svæveegenskaber med ca. 3 meters vingefang. Første australske havn var Adelaide, og vi havde ikke været i land i 32

døgn. Der købte jeg en boomerang og et dekoreret træskjold (ikke sædvanligt souvenir kram), jeg fandt i en lille marskandiser butik tæt på havnen.



Klar til bad.

Derefter til Melbourne og Sydney, hvor de sidste passagerer stod af. Her inviterede passageren Alice, stewardessen Eva, gnisten Erik (de havde fundet sammen om bord og flyttede vist siden hen til Australien sammen)

og mig hjem til middag. Alice havde en søn (Jim) og datter på min alder, altså omkring 20 år. Vi var sammen en tur i Kings Cross, hvor vi bl.a. så et drag-show i 'Les Girls' og var på 'Whisky a go-go'. Næste havn var Brisbane. Der havde vi bådmanøvre på floden. En anden dag sejlede jeg med passagerbåd op ad floden til et koala sanctuary ved Lone Pine, og det var jo interessant at se sådan nogle størrelser, og andre pungdyr, for første gang. Den gang var den højeste bygning i Brisbane tårnet på rådhuset. I dag er der masser af skyskrabere rundt om, så det ligner Manhattan.

Derefter tilbage til Sydney og Melbourne. I Sydney købte jeg nogle forskellige 'aboriginal' træspyd og dertil hørende kastetræ. Jeg mindes også fra Sydney, bortset fra en smuk indsejling med Harbour Bridge og det næsten færdigbyggede Operahus, at være i et soloplyst varmt pantry medens vi lå ved kaj på Glebe Island, og transistor radioen spillede tidens landeplager, bl.a. 'I'm a believer' med The Monkees, 'Green Green Grass of Home' med Tom Jones og 'San Fransisco' med Scott MacKenzie. De plader købte jeg i Sydney, og har dem stadig. Og vi fik australske tomater og løg så store som meloner, og agurker som hegnspæle - næsten. Vi lastede uld i baller på dækket til Aden og Europa, og hele skibet var fyldt op. Vi lugtede som en sejlede fårefarm. Jeg husker ikke om vi havde passagerer nordover, bortset fra en ung dansk sømand som var rømmet i Australien, og nu blev sendt hjem på 'konsulatets regning'.

Fra Melbourne gik det til Aden for losning og bunkering. Jeg mener at huske, at Ø.K. fejrede kong Frederik IX's fødselsdag med servering af drinks på broen, og vi andre fik én øl på Kompagniets regning.

Der blev landgangsforbud i Aden kort efter at vi ankrede, for nogen havde lige smidt en bombe i et værtshus oppe i Crater, - ingen døde, men 40 på hospitalet. Englænderne drønedede nu rundt i pansrede køretøjer, med skydevåben strittende ud til alle sider. (Englænderne forlod Aden nogle måneder senere). Derefter gennem Rødehavet og Suez Kanalen. (Den blev lukket to-tre måneder senere ved Syvdages krigen, og var lukket i adskillige år. Lige nord for Port Said løb vi ind i en forrygende storm, med bølger i højde med båddækket, og vi lå et døgn eller to med kun manøvrefart.

Derefter Genova (hvor vi alle trængte gevaldigt til at komme i land efter ca. 30 døgn) og så Lissabon. Den husker jeg som en smuk og hyggelig by (der næsten ikke har ændret sig her 44 år efter), om end Henning og jeg dengang havde noget besvær med at finde et ordentligt 'watering hole', da ingen af os havde været der før. Det lykkedes dog til sidst, og vi kom sent tilbage om bord. Næste dag husker jeg dog, at der agten for os lå et stort portugisisk passagerskib, der som troppetransportskib tog hundreder af soldater om bord, for at sejle dem ned til krigene i Angola og Mozambique. Derefter gik vi til Vlissingen og Bremen for losning, før vi kom til København en lørdag middag i april.

Før jeg tog ud med 'Panama', havde jeg fået udsættelse med værnepligten. Nu gik den ikke længere, og jeg måtte ind at springe. Jeg kom ikke ud med Ø.K. igen, men senere, efter soldatertiden, som shippingmand i Esbjerg, varetog jeg Ø.K.'s lineieagentur dér i 14 år, og stod bl.a. for ekspeditionen af 'Atrevida' og 'Alameda', der anløb Esbjerg for at laste bl.a. køleskabe og frossen fisk til Australien.



Alameda i Esbjerg.

Det første anløb vi havde var 'Atrevida'. Hvis jeg ikke husker meget galt, var det Prause der var kaptajn.

I Esbjerg skal større skibe med en vis dybgang anløbe på slæk vand ved højvande. Det er der godt en times tid to gange i døgnet, til at gøre. 'Atrevida' kom fra Göteborg, og der var højvande midt på formiddagen. Jeg kunne se på ankomst telegrammet, som vi fik meget tidligt om morgenen, at skibets ankomsttidspunkt til lodsens ved 0-bøjen måske var lige en smule sen nok. Det var en lørdag formiddag, og der var allerede mønstret havnearbejdere fra kl. 0700, som gik og ventede og med 100% løntillæg.

Det var 'Atrevidas' første anløb af Esbjerg, og formentlig også kapt. Krauses. Jeg tillod mig derfor at sende skibet et telegram, hvori jeg tog mig den frihed at henlede opmærksomheden på det rette ankomsttidspunkt for at komme ind på højvandet.

Der kom prompte et svarteleggram med følgende ordlyd: 'ATREVIDA SEJLER ALTID HURTIGST MULIGT'. Underskrevet kaptajnen. Det svar kunne jeg selvfølgelig have sagt mig selv. 'Atrevida' nåede det.

Prause skulle i øvrigt afløses (af Container-Ras i blå striksweater og guldring i øret), og hjem på ferie, viste det sig ved ankomsten. Han havde meget travlt. Det havde jo i den forbindelse heller ikke været så godt, om skibet skulle have ligget til ankers ud for Blåvand i måske 12 timer, og at lastning så skulle foregå sent om natten efter forsinkelse.

Der var også arrangeret lunch om bord, med borgmester og andre pinger og afskibere, til lørdag middag, som det havde været temmelig pinligt at skulle aflyse.

Jeg er nu ikke i tvivl om at Prause hele tiden havde styr på det hele, og at jeg gjorde mig unødne bekymringer. Men '**rettidig omhu**' eksisterede også i ØK.

Ellers bookede jeg stykgods og containere til ØK's linier, og kompagniets andre linie agenturer. Jeg var også til diverse kundeparties (nu uden selv at

skulle servere) og besøg om bord i ØK skibe i København, Aarhus og Hamburg, bl.a. en nybygget 'Jutlandia' på B&W og 'Meonia' og 'Falstria'. Når jeg nu sidder og skriver, og mindes tilbage, kunne jeg godt have brugt et par år mere på langfart i ØK, for jeg befandt mig godt, men sådan magede omstændighederne det ikke.

Med 25 års arbejde i eksport senere, kom jeg bl.a. en halv snes gange til Australien, som jeg genså efter 18 år, og hvor meget selvfølgelig havde ændret sig. Tilbage i Sydney efter alle disse år, slog jeg tidligere passager Alice, som jeg overhovedet ikke havde holdt kontakt med, op i telefonbogen, og ringede til hende, hun var blevet langt op i firserne og kunne vist ikke rigtig huske mig, men hun gav mig nummeret på sønnen Jim, som boede i byen, og vi mødtes næste aften til lidt øl og snak på en pub i Kings Cross. Turen med 'Panama' ville jeg ikke have været foruden.

Jørgen Petersen.

Som dæksdreng om bord på MOMBASA

Efter 3 sjove og lærerige måneder på Statens Søfartsskole i Sønderborg startede min karriere til søs den 17. november 1964 som dæksdreng på MOMBASA. Mine forventninger til livet til søs var skyhøje, hvilket især skyldtes de mange beretninger jeg fik fra en af mine gode kammerater, der var startet til søs et par år før.



Tommy Hansen

Spændingen og forventningerne var derfor høje, da jeg en grå novembermorgen steg ombord i toget på KBH hovedbanegård for at rejse til Göteborg, hvor jeg skulle påmønstre MOMBASA som dæksdreng. Jeg viste på det tidspunkt, at rejsen skulle gå til New Zealand og muligvis Australien. Hvad jeg ikke vidste, var at dæksdrengen om bord i ØK skibe ikke arbejdede på dækket men alene skulle stå for servering, bakstørn og rengøring af fællesarealer m.m. for den 13 mand store dæksbesætning. Jeg overvandt dog hurtigt skuffelsen over realiteterne og så frem til en god tid om bord. Jeg blev under alle omstændigheder taget godt imod.

Inden jeg går videre vil jeg bede om en vis overbærelse, hvis detaljerne ikke er helt på plads. Jeg har ikke verdens bedste hukommelse, hvilket sikkert flere i min aldersgruppe kan nikke genkendende til.

Efter kort tid i Göteborg gik rejsen til Oslo. Her oplevede jeg så for første en af de mange sider af sømandslivet. Vi fik en del damer med en passende lav moral ombord, og så blev der ellers festet henne agter. Jeg husker bl.a. at ungmanden og jeg midt om natten blev vækket ved, at en temmelig beruset dame tumlede ind på vores kammer, splitternøgen og med en flaske gin i hånden og sagde en masse ganske uforståeligt. Vi fik dog hurtigt lempet hende ud igen. Jeg fandt ud af, at damerne gik under navnet "gænget" eller lignende, og at de stort set frekventerede samtlige anløbende skibe.

Fra Oslo gik rejsen et kort smut til København. Mens vi lå i Oslo stiftede jeg i øvrigt bekendtskab med begrebet "københavnferber". Det ramte gerne overstyrmanden, og det gav sig udslag i, at den side der skulle ligge til kaj i København skulle have en gang udenbordsmaling for at skibet kunne se pænt og vedligeholdt ud, når de fine herrer fra kompagnikontoret kom om bord. Matroserne syntes det var en gang monkeyshine, da det oven i købet var frostvejr i Oslo. Men males skulle der.

Efter det korte visit i København gik rejsen så ellers til Hamburg, Bremen, Rotterdam og Antwerpen, hvor jeg blev introduceret for flere af de kendte steder, og det var jo mægtig fornøjeligt. Herefter sluttede Europadelen af rejsen i Lissabon inden turen gik over Atlanten til Panamakanalen.

Lissabon var en helt ny oplevelse med varmt klima og palmer, og en rigtig spændende by på alle måder. Herefter gik det de næste ca. 11 døgn over Atlanten til Panamakanalen, hvor første stop var Cristobal hvor vi skulle bunkre. Der var da heldigvis tid til en tur på land og det var sandelig et nyt og anderledes bekendtskab. Jeg husker bl.a. at vi var inde på en bar, hvor de efter sigende havde et meget kendt kasseapparat. Hver gang en af gæsterne skulle aftræde sammen med en de til baren tilknyttede letlevende kvinder kunne alle andre i lokalet høre kasseapparatet ringe.

Turen gennem Panamakanalen var en fantastisk oplevelse, både turen gennem dokkerne og det at sejle igennem junglen.

Herefter havde vi 19 døgn sejlads til Auckland, NZ, og de daglige rutiner blev kun brudt af den ækvatorråb der blev holdt ombord. Det var en helt fantastisk sjov oplevelse, og alle i besætningen og de 12 medrejsende passagerer havde en rigtig sjov dag.

Dagen før vi anløb Auckland skete der så noget helt specielt, især hvis man var dæksdreng. ØK havde en vis alkoholpolitik, idet hver mand kunne købe 2 øl om dagen. Det skete så gennem et bonhæftesystem. Det specielle her var, at stort set alle i dæksbesætningen havde sparet bon'er sammen, så jeg fik travlt med at hente rigtig mange bajere, så alle var godt forsynede når vi ankom. Jeg skal lige nævne, at det var ganske almindelige flaskeøl i kasser med 50 i hver. Jeg tror nok, at jeg den aften nærmest kunne stå op og snøre mine sko. Retfærdighedsvis skal det nævnes, at dæksbesætningen var så large, at jeg under de kommende måneders utallige fester i rygesalonen frit kunne tage for mig af deres øl, så længe jeg sørgede for at passe mit arbejde til alles tilfredshed. Og det gjorde jeg så.

Opholdet på New Zealand står stadig den dag i dag som noget helt særligt i min tid til søs. Det skyldes måske, at det var min første udmønstring plus mit første møde med fremmede lande og kulturer. Jeg ved det ikke, men det var under alle omstændigheder en fantastisk tid. Vi lå vel sammenlagt ca. 3 måneder på kysten, og stort set i havn det meste af tiden. Vi startede med at udlosse stykgods i mange af havnene fra nord til syd, og derefter startede vi med at laste fuldt inklusiv dækslast med store uldballer. En af grundene til at losning og lastning tog så forholdsvis lang tid var den, at

havnearbejderne ikke ligefrem sprængte akkorden, og når de fik øje på en mørk sky, der måske kunne medføre regnvejr, så blev lugerne hurtigt dækket over, og de gik hjem.

Det skal ikke nægtes, at en medvirkende årsag til, at opholdet på NZ blev så spændende var, at der stort hele tiden var godt gang i festerne henne agter. Det skyldtes, at der stort set under hele opholdet var en hel del unge damer, der kom ombord for netop at have en sjov tid sammen med os danske sømænd. Det skyldtes måske bl.a. det faktum, at pub'erne på NZ lukkede kl. 1800. Derefter var der selvfølgelig nogle musik og dansesteder, men de var tørlagt for spiritus.

En del af disse damer blev så glade for at være om bord - og vi havde sådan set heller ikke noget imod det - at de sejlede med rundt på kysten. Det var selvfølgelig ikke officielt at det foregik, men det virkede som om officererne godt viste hvad der foregik, men vendte det blinde øje til. I praksis foregik det på den måde, at vi sendte damerne ned i styremaskinerummet noget tid før en af styrmændene gik en runde på skibet inden afgang fra havn. Sjovt nok kiggede de aldrig ned i styremaskinerummet. Når vi så anløb næste havn sørgede vi for, at damerne først blev "synlige" efter et passende stykke tid.

Alting får som bekendt en ende, så efter NZ gik rejsen så østover gennem Panamakanalen til Antwerpen m.m., hvor vi udlossede vores last med uld. Vi ankom til København den 2. maj 1965 midt under ølstrejken, og allerede den 5. maj startede vi en ny rejse til NZ. Knap halvdelen af dæksbesætningen mønstrede af, og der kom nogle nye folk om bord. Jeg selv og flere andre var blevet så begejstrede for NZ, så vi måtte have denne rejse med.

Rejsen blev på mange måder en gentagelse af første rejse, idet vi dog denne gang kun skulle udlosse på NZ og derefter til Indonesien for last til Europa. Der var for fleres vedkommende stor gensynsglæde da vi anløb Auckland, og mønsteret fra første rejse gentog sig de 6-7 uger vi lå på kysten. Da vi afgang fra Bluff som sidste havn inden Indonesien, var stemningen hos mange lidt trykket og flere måtte knibe en tåre.

Efter at vi havde været til søs igen og var kommet ind i rutinerne og var blevet godt fersket af, ankom vi så til Semarang på Java, hvor vi skulle laste på strømmen. Det var virkelig en helt ny verden, der åbnede sig her. Det var tydeligt, at der var stor fattigdom. Jeg kan især huske, at trods hårdt fysisk arbejde bestod havnearbejdernes dagskost af et sammenfoldet palmeblad hvori der lå lidt ris og måske en lille fisk. De kiggede derfor også langt efter vores middagsmad, når jeg bragte det fra kabyssen hen agter. Jeg gjorde så det, at alt det der blev tilovers fra middagen kom jeg op i en suppeterrin og det delte jeg så ud til arbejderne i deres palmeblade. Det var de faktisk meget taknemmelige for.

Herefter gik det videre til Djakarta, Padang og Belawan. Inden Belawan var vi lige et smut forbi Penang i Malaysia for at få rensset højtanke. Jeg havde mange gode timer i land men vi lå i Indonesien. Vi fik utroligt meget for næsten ingenting. På grund af en kunstig høj valutakurs på indonesiske penge, blev der ikke taget penge op om bord. Vi klarede udgifterne i land ved at sælge lidt smøger, T-shirts og skjorter. En glad aften i land med det hele kunne således klares for det der vel svarede til 10 kr. Når vi skulle i land skulle vi så også lige huske smøger til vagterne i de 2 gates (politi og militær).

Det var en temmelig urolig periode i Indonesien mens vi var der, hvilket vi dog ikke mærkede så meget til, bortset fra at vagterne engang imellem skød op i luften på kajen. Bortset herfra oplevede jeg en enkelt gang i Belawan, hvor vi sad et par stykker sammen med et par damer på en udendørsrestaurant, at der kom en lastvogn fuld af soldater og lavede razzia på restauranten. De gjorde dog heldigvis ikke os noget, men andre fik en noget hård medfart.



Lystfiskeri agterude.

Efter Belawan gik det så vestover gennem Suezkanalen til Europa. Her kan jeg især huske alle de småsvindlere i Suez/Port Said, der forsøgte at prakke nogle af deres såkaldte ægte puder og tæpper m.m. på besætningen. Der var selvfølgelig nogen der blev snydt godt og grundigt.

Efter udlosning i Nordeuropa fortsatte rejsen til Nakskov, hvor MOMBASA skulle i døk. Her afmønstrede jeg den 17. november 1965 præcis et år efter min udmønstring.

Det var så min tid som snesejler, som jeg fortsat ser tilbage på med stor glæde.

Tommy Hansen.

Jeg hører vel nok til en lidt speciel type snesejler. Om jeg overhovedet har lov til at kalde mig "Snesejler" ved jeg faktisk ikke. Men jeg håber, at jeg må, også selv uden at have haft søfartsbog.

Jeg er født og opvokset ikke langt fra frihavnen i København. Allerede som lille dreng i 1950'erne elskede jeg at køre frihavnen tynd på cykel (senere på knallert). Dengang var Københavns Havn meget travl og der var næsten altid et skib for ind- eller udadgående. Man kunne se på mange spændende og eksotiske laster blive lastet eller losset. Det var jo før containerne blev opfundet. Alt fra store teak stammer til paller med ildelugtende huder.

Det lå nu ikke i kortene, at jeg en dag skulle komme ud og sejle på langfart. Men i 1965 blev jeg student, og da jeg på det tidspunkt ikke vidste hvad jeg skulle bruge den eksamen til, besluttede jeg mig for at gå på session. Det havde det glædelige resultat, at jeg blev kasseret. Da var det, at jeg fik den utrolig gode ide, at jeg kunne bruge den vundne tid til at tage en tur med et ØK skib til en eller anden spændende destination. Den lille drengs drøm kunne nu blive virkelighed.

Så en gang i november 1965 gik jeg ned på forhyringskontoret, som lå et eller sted bag det Kgl. Teater. Jeg blev skrevet op til et job som ungtjener, men det var ikke fordi jeg blev givet særlig store forhåbninger om at komme af sted. Månederne gik da også uden at der skete noget og i stedet havde jeg forskellige forefaldne jobs, som kunne give mig smør på brødet. Men i begyndelsen af februar '66 blev jeg ringet op fra rederiet. Man havde en hyre og jeg kunne stille i Hamborg 2 dage senere. Jeg tror rederiet var i bekneb da min forgænger - viste det sig - var blevet smidt fra borde i Middlesbrough pga. en eller anden uregelmæssighed, og skibet var nu på vej til Hamborg uden en ungtjener. Jeg havde heldigvis en meget flink arbejdsgiver, som med timers varsel lod mig gå og herefter fik jeg travlt med det praktiske, som bl.a. bestod i at jeg skulle ned til ØK's læge i Bredgade for at få diverse vaccinationer. Og 2 dage senere gik turen fra Hovedbanegården med tog til Hamborg. Med mig i toget var også kokken, som jeg fik et godt forhold til under hele turen de næste 4 ½ måned. Om aftenen anløb så det gode skib "Busuanga" Hamborg. Hovmesteren tog imod mig og jeg fik anvist en rigtig god lille kahyt midtskibs. Mit job var at servere for kaptajnen, maskinchefen, overstyrmanden og hovmesteren og

så for de op til 4 passagerer, der fra tid til anden var om bord. Og så naturligvis også til forskellige parties der blev afholdt når vi var i havn. Arbejdstiden var lang og der var meget få fridage undervejs. Så vidt jeg husker, arbejdede jeg hver dag fra kl. 6 om morgenen til kl. 8 om aftenen med fri 4 timer hver anden eftermiddag og 2 timer hver anden formiddag. Den var nok ikke gået i dag, men der var ingen fagforening eller overenskomst til at regulere det. Men jeg beklagede mig faktisk ikke.

Ruten vi skulle ud på var en ønsketur. Fra Hamborg gik turen til Rotterdam, herefter Marseilles og Genua og så ned på varmere himmelstrøg. Igennem Suez kanalen til Aden for bunker og så som den første havn ude "på varmen", Port Swettenham. Herefter til Bangkok, Saigon, Manilla og Hongkong til slutdestinationen Shanghai. Derfra tilbage til Manilla, Bangkok, Singapore og Penang til Phuket (det var langt inden det blev en turistdestination). Og herefter gik turen tilbage til Europa og oplevelserne i havnene der - Genua, Le Havre og Hamborg - kunne naturligvis ikke leve op til hvad jeg havde oplevet ude i Østen.

Og hvad husker jeg så mest i dag fra turen? Lad mig starte med den negative side.

Og det er egentlig det eneste negative ved den tur. Det var kaptajnen. Han lød navnet "Bisse Gunnar". Hans fulde navn var vist Gunnar Jensen. Det er muligt at søfolkene havde en vis respekt for ham, men i virkeligheden havde de vist ikke meget kontakt til ham. Men for mig, som skulle servicere ham hver dag fra morgen til aften, var han noget af en satan. Nu skal det siges, at jeg sikkert heller ikke var nogen særlig god ung tjener, men det var jo kompagniet som ansatte helt uøvede unge mennesker til en ret ussel løn, og det burde Bisse Gunnar have haft en vis forståelse for. Men det havde han ikke. Der gik næppe en dag uden at der blev råbt eller skreget efter mig og hans tiltale var altid meget grov. Hans yndede at kalde mig "Elendige Orm", "Lorteflue" eller lignende. Den var ganske sikkert heller ikke gået i dag, men sådan var det altså dengang.

Men en gang fik jeg dog respekt for manden. Han havde sammen med chieften haft lunch i salonen med 2 (modne) kvindelige passagerer og jeg havde naturligvis serveret for dem. Da kaptajnens charme tilsyneladende

ikke havde haft den ønskede effekt drak de 2 herrer videre, og det blev altså for meget. Bisse Gunnar blev syg og brækkede sig ud over gulvet. Men han mente dog ikke at jeg skulle gøre rent efter ham, så han kom ud i pantryet og bad i sin sædvanlige bryske facon om en spand vand og en gulvmoppe. Og så klarede han selv jobbet. Hatten af for det! Men ellers var han, for at sige det lige ud, en ussel fordrukken person.

Til gengæld var overstyrmanden alle tiders flinke mand. Hans navn var, så vist jeg husker, Hjalte Hjalteson. Han klagede aldrig over min service og han hjalp mig til at komme over de stunder hvor Bisse Gunnars terror bare var for meget. I det hele taget havde jeg et fantastisk godt forhold til alle på skibet og jeg lærte at respektere alle for det job de udførte. Alle, uden undtagelse, var flinke og positive imod mig, selvom jeg var "anderledes". De vidste jo, at jeg var student og kun på skibet for en enkelt tur for oplevelsens skyld. På fribillet så at sige. Men det blev altså accepteret.

Men lad mig fortælle om de positive oplevelser fra min tur med Busuanga, som jeg husker stærkest efter alle disse år.

Igennem hele sejladsen i Europa talte alle jo om "når vi kommer ned på varmen". Der var naturligvis varmt i både Suez og Aden, men jeg husker den helt specielle fugtige varme og lugt da vi gik op ad floden til Port Swettenham, - mit første møde med "Østen". Men den største og rigtige "på varmen oplevelse" var altså da vi lagde an i Bangkok. Jeg fik "æren" at være med til at sætte kusselejden ud. Og hvilken oplevelse var det ikke? Der gik vel ikke mere end 20 minutter og der var 40-50 skønheder om bord. Vi lå jo i Bangkok i lang tid, jeg tror i cirka en uges tid, og der blev dermed tid til mange aftener i Moskito Bar. Men hvad der foregik der, og i den nok så berømte sump, er jo allerede beskrevet farverigt af andre mere erfarne snesejlere, og jeg tror ikke, at der er noget nyt jeg kan tilføje. Men der blev da også tid til nogle timers sightseeing i Bangkok med tempelbesøg, flydende marked, etc.

Men inden da havde jeg været på den længste sightseeingstur jeg fik på togtet. Fra Genua havde vi 3 unge passagerer ombord. De skulle ud til deres forældre, der arbejdede og boede i Bangkok og dengang tog man altså ikke bare lige et Thai Airways fly, så turen gik med skib derud. De

havde arrangeret en tur til Cairo i de 36 timer det tog at komme igennem Suez kanalen (incl. ventetiden i Port Said) og manglede en fjerdemand til at gøre turen mere økonomisk. Så da vi om formiddagen ankom til Port Said spurgte overstyrmanden mig pludselig: "Ungtjener, skal du til Cairo?". Om jeg skulle! Det blev en spændende tur, med pyramider både om dagen og natten, kamelridning, besøg til de berømte moskeer og det kendte ægyptiske museum. Den næste dags aften stod vi så på Busuanga i Suez efter turen med konvojen igennem kanalen.

Det var jo 1966 og krigen i Vietnam var stærkt optrappet. Der var vist allerede omkring en halv million amerikanske soldater i landet på den tid, så vores næste havn, Saigon, var krigszone. Vi fik dermed "krigstillæg" hvilket for mit vedkommende betød 40 kr. om dagen. Det var mere end min dagsløn! Der var travlt i havnen i Saigon og efter at have ventet godt en uge ude i floddeltaet gik vi til Manilla, men vi kom tilbage til Saigon og fik losset hvad vi skulle. Men jeg husker at jeg i ventetiden i krigszonen, omkring 2 uger, fik optjent en månedsløn i krigstillæg. Men vi var da heller ikke langt fra krigshandlingerne. Hver aften vi lå i deltaet kom et stort amerikansk krigsskib, en krydser tror jeg det var, stille glidende forbi os og stadig indenfor synsvidde begyndte den i timevis at sende bomber ind over landet.

Da vi kom til Shanghai skulle vi i karantæne. Jeg tror, at det var fordi vi kom fra fjendelandet Sydvietnam, og faktisk var der også sket det sørgelige, at 2 søfolk måneden før var døde af tyfus på det ØK skib, som gik på samme rute som os. Så vi lå så et par dage på strømmen ud for Shanghai, og nogle kinesiske læger undersøgte vores afføring for at se, om vi også var smittede med tyfus. Det var der heldigvis ingen, der var. Vi lå i Shanghai den 1. maj og den dag blev fejret med pomp og pragt med bl.a. et fantastisk festfyrværkeri om aften. Men nogle af os var også til et stort show i sømandsklubben med dans, akrobatik og magiske trylleshow, som kineserne er specialister i. Og så drak vi naturligvis ved verdens længste bar i "The Friendship Club". Jeg har ikke været i Shanghai siden dengang i 1966, men når man ser billeder derfra i dag, tror man næsten ikke sine øjne. Der var kun de få høje bygninger på waterfronten, nemlig det berømte "The Bund", som englænderne byggede i begyndelsen af det 20. århundrede, og hele den modsatte flodbred, som i dag er overpolstret med

tårnhøje skyskrabere, var et tomt sumpområde. Og alle kineserne gik rundt i blå "Mao tøj" og lignede fuldstændig hinanden. Det var i sandhed en hel anden verden dengang.

Fra Shanghai gik turen så hjemover. Et eller andet sted i det kinesiske hav opfangede vi et SOS fra et andet skib, og jeg skal love for, at det fik Bisse Gunnar op på mærkerne. Jeg tror ikke det var så meget af medmenneskelige årsager, som det var ved udsigten til en god bjærgeløn. Men systemet virker jo begge veje, så efter at have lagt kursen omkring 180 grader om og givet maskineriet en ekstra spand kul (det var vist ved at brænde sammen), nåede vi først af alle frem til havaristen. Det var et mindre filippinsk skib, Asian Mariner, på en 3-4.000 tons, som havde haft brand i maskinrummet og nu lå og flød rundt uden maskinkraft. Efter nogle vanskeligheder - der var nogen sø - fik vi en trosse over på skibet og tog det på slæb. Efter et par dages sejlads nåede vi Manilla hvor vi "afleverede" vores "bytte". Bisse Gunnar var helt oppe og køre i disse dage og som en undtagelse også venligheden selv, men hans andel af bjærgelønnen var vist også kolossal. Men jeg kunne heller ikke klage. Flere måneder efter jeg var gået i land modtog jeg et beløb, som svarede til flere af mine månedslønninger som ungtjener.

Jeg husker også, at vi på et eller andet tidspunkt løb tør for øl. I hvert fald den del, der var til rådighed for den menige besætning. Det var den uduelige hovmester, som havde regnet forkert og om det var denne situation, der var skyld i at han blev sat fra jobbet ved jeg ikke, men han forlod i hvert fald skibet lidt pludselig da vi ankom til Genua. Men jeg rådede imidlertid over en større beholdning øl, som var kaptajnens, og da Bisse Gunnar i sin ofte omtågede tilstand ikke havde check på noget som helst, kunne jeg stadig forsyne dele af den tørstende besætning med de lækende dråber. Men det var altså heller ikke sjovt at gå op igennem Rødehavet i mere end 40 graders varme uden øl. Og så fik jeg hermed lidt hævn over Bisse Gunnar.

Og så efter ca. 4 ½ måned undervejs fik vi en gang i begyndelsen af juli Kronborg om styrbord, og efter et par dage i København med diverse rengøring og andet arbejde, afmønstrede jeg. En masse oplevelser rigere og med en masse minder, som jeg nødig ville være foruden. Hvor har jeg

mange gange i de forløbne 45 år tænkt tilbage på den tur! Og de mange flinke kammerater om bord, lige fra overstyrmanden, bådsen og kokken til folkene nede i maskinen. Jeg mener også, at jeg lærte meget på den tur, ikke mindst at begå mig med andre mennesker under uvante forhold. Altså når lige der ses bort fra Bisse Gunnar. Så til alle de andre snesejlere dengang på Busuanga skal der lyde en stor tak for at være med til at give mig den store oplevelse, som den tur var for ungtjener på M/S Busuanga februar - juli 1966.

Michael Davidsen.

-0-

Jeg har her nogle fotos fra Busuanga 1966. Jeg kom jo til at læse Micael Davidsens beretning fra Busuanga 1966 og husker ham egentlig godt. Når han så fortæller at han afløste en anden ungtjener i Hamburg, kan jeg fortælle lidt om hvordan det gik til. Hans gode ven Bisse Gunnar gav hans forgænger (en steward fra SAS, der lige ville prøve søen også) et valg om at få en gang øretæver eller mønstre af i første havn. Han valgte det første.



Forhistorien er den at han drak sig fuld og glemte at tørne til næste dag og det der satte prikken over i'et var at det var i Bisse Gunnars egen Whiskey.

Michael fik det forunderlige navn Uffe som han ikke var helt tilfreds med, det kom frem under et kortspil hvor han på pointberegnersedlen skrev U. På min forspørgsel om han hed Uffe og til hans store irritation, hang navnet ved. Jeg var selv kammerdreng ombord og blev kaldt Mikro på grund af min størrelse. Jeg fortsatte på langfart som maskingut på norske skibe og senere som smører og motormand og efter et par år kom jeg tilbage til Danmark hvor jeg sejlede på langfart til d. 1/4 1980 hvor jeg blev ansat på kb - ar ovf. og sejlede til ovf. ophør. I dag driver jeg selv en hjemmeside (www.homewardbound.dk) med mine oplevelser til søs (selvfølgelig godt krydrede, det hører sig ligesom med for at få historierne til at hænge sammen).



Tom, Peter og Michael.

I øjeblikket er jeg ved at skrive om mine meriter på Busuanga, den bliver så omskrevet med andre navne, som jeg har gjort med alle mine andre historier, for ikke at hænge nogen ud. Hvornår den bliver færdig står hen i det uvisse. Men forunderligt nok husker jeg mange af navnene af de

tilstedeværende ombord: kaptajnen var som nævnt Bisse Gunnar, overstyrmand Hjalte Hjaltesen, Maskinchef Harald Nielsen, maskinassistent Grå, Kokken Ib Hørby, Koksmat Søren, Bådsmand Erik, tømmermand Frode, matroserne: Jørgen, Jørgen, bornholmer Mads, John Johansen, Heinrich m.m. en letmatros der uheldigt blev kaldt for Billy og en anden ved navn Tage. Tage fik tilnavnet bakkesangerinden, da han som tågevakt på bakken stod og sang højt med en kvindelig passager, da han skulle afløses. donkeymand Kristian Ulka som må have været om bord i en menneskealder, da jeg har set billeder af ham her på siden helt op i halvfjerdsene på Busuanga, motormand Ib, motormand Karl isbryder og til sidst motormand Poul klædeskab. Sidstnævnte motormand sang opera i messen når han var beruset, til stor fortrydelse for matroserne.

Da jeg mønstrede om bord i Aarhus, var jeg som nævnt ikke stor og til min far som fulgte mig om bord sagde Poul på bredt københavnsk: bare rolig farmand, ham skal vi fandeme nok få fedet op, inden vi rammer Kronborg til styrbord. Og drengene Mikro (Ib, mig selv) Tom (skyller) Peter (messemand) Michael (Uffe, Ungtjener). Flemming (legionæren, salondreng). Flemming læste bøger som den sorte kokarde (legionærbøger og den slags) og var meget betaget af den franske fremmedlegion og ville selv melde sig til legionen. Problemet var at han var ekstrem nærsynet og ville sandsynligvis blive kasseret, selv i den danske hær. Han sad altid med åben mund og lyttede når matroserne snakkede om deres tid i trøjen, så drillede vi ham med at det slap han sansynligvis for, fordi som vi sagde, han var så nærsynet at han ikke kunne ramme en ko i røven med en kontrabas.

Jeg købte en kamfertræskiste i Hong Kong hos Henderson, som jeg sammen med en harmonika som jeg købte i shipmanstores Shanghai for kr.75,- har endnu.

Med hensyn til Phuket kan jeg fortælle at vi var det første skib der nogensinde havde anløbet stedet. Det var et lille fiskerleje, helt uspoleret og absolut Bountyland i modsætning til i dag, hvor der er stopfyldt med turister og andre godtfolk der har problemer med at finde sig en kæreste i Danmark.



På vej til "Paradis"



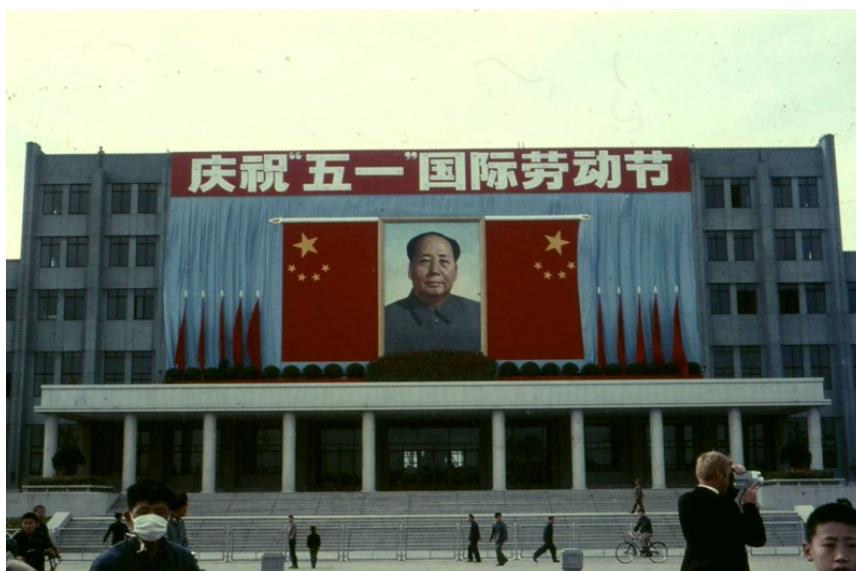
Drenge på Mariners Club, Bangkok.

Vi lå på reden og skulle med shorebåd ind og det tog ca. 1 time, hvor vi kunne se bunden, ja det var ligesom et aquarium med eksotiske fisk.

Og når vi nu snakker om forandring så var der på den tid i Kina en kolosal trafik, ikke med biler, men med cykler, hvor vi snakkede om: kan I ikke se hvis de bytter alle cyklerne ud med biler, sikke et kaos.



Hr. "Grå" på den røde plads i Shanghai 1966.





Udsigt fra Sømanskirken.





Vue over Yangtze river.



Swimmingpool årgang 66.

Jeg besøgte Kina for et par år siden, hvor jeg besøgte flere forskellige destinationer i forbindelse med WM i kvindefodbold.

Forandringen var total, det spåede kaos havde indfundet sig, et uhørt antal biler der vokser hver dag med tusind nyindregistrerede bare i Beijing.

Maoskjorterne var byttet ud med moderne vestlig tøj, men med det samme totalitære system, til fordel for nogle og en katastrofe for andre.

Jeg var ombord på hele rundrejsen til the far east med Busuanga, men blev dog aldrig den store Ø.K.-sejler da jeg senere medens jeg gik i Rotterdam kun fik en rejse mere i Ø.K. nemlig på Selandia.

Jeg mønstrede af i Rotterdam efter kun en rejse, der ikke var den store succes. På det tidspunkt var det ca. ti år siden jeg startede til søs.

Jeg sejlede derefter 5 år mere og gav op d. 1/4 1980, hvor jeg gik i færgerne. Jeg har haft mange gode timer på Østen, men foretrækker Sydamerika, Caribien og Mellemamerika, hvor jeg har slået de største huller.

Ib Thomsen.

-o-

Poona 4. rejse.

En onsdag midt i marts ringede ØK hjem til os. Jeg boede hjemme mens jeg læste, så min mor tog telefonen. Jeg var i praksis i Hærens Signaltekniske Tjeneste.

Jeg kunne komme med "Poona", der skulle til Indien og Burma på mandag! Hun ringede straks til mig, og vi blev enige om at vi godt kunne have alting klar til mandag. Så jeg ringede tilbage til ØK, sagde ja tak, og tog afsked med folkene på praktikstedet.

Torsdag og fredag var travle, min mor med mit tøj, og jeg med nyt pas, søfartsbog og vaccinationer. Når man skulle ud at sejle, kunne man godt få et pas på få timer.



Poona i Brunsbüttel 23/3-54.

"Poona" var bygget på Deutsche Werft Hamburg 1952, var på ca. 10.000 ton dødvægt og havde en hovedmotor fra MAN Diesel på ca. 7000 heste. Der var 7 cylindre med en diameter på ca. 90 cm.

Agten for motoren var der et stort svinghjul, og så gik akslen som en massiv stålcylander med en diameter på ca. en halv meter, hele vejen agterud gennem lejer i akselgangen til skruen.

Der var tre3 hjælpemotorer med jævnstrømsgeneratorer til at give strøm til skibet, i havn kørte 1 af dem, til søs 2 og ved havnemanøvrer eller når der skulle pumpes startluft, alle 3.

Motorerne blev startet ved at der blev lukket trykluft ind i de cylindre, hvor stemplet skulle gå nedad, og når så motoren var i gang blev der lukket op for olien.

En dieselmotor virker jo ved at luften i cylinderen komprimeres, så temperaturen bliver høj nok til, at når der sprøjtes olie ind, antændes den og giver et stort tryk på stemplet.

Trykluftten kom fra en startlufttank, fyldt fra to kraftige kompressorer, hver drevet af en stor elmotor.

Desuden var der to kedler, en med et oliefyr og en LaMont kedel varmet op af vand, der cirkulerede gennem rør i udstødningen fra hovedmotoren, til at lave damp til opvarmning og til ferskvand. bla. skulle tungolien (den billige olie til motorerne) op på 93° for at blive flydende nok.

Den dyre dieselolie blev kun brugt ud og ind ad havn, ellers brugte vi tungolie.

Der var også mange pumper, til køling af motorerne med ferskvand og til køling af ferskvandet med saltvand, til at køle smøreolien og til at pumpe den rundt i motorerne, til at pumpe olie frem til motorerne og til at lænse, altså hælde det vand, der samlede sig nederst i "rendestenene" i maskinrummets hjørner, ud af skibet.

Og så var der tanke til brændolien (diesel- eller tungolie) til motorerne (den var først i tanke i dobbeltskroget og blev efterhånden pumpet over i en dagtank). Og 19 tons smøreolie i reserve til hovedmotoren!

Til at passe dette var der ifølge bemandingsreglerne 4 maskinmestre, 4 maskinassistenter (udlærte maskinarbejdere) og (tror jeg nok) 4 smørere. Plus altså en overtallig maskinassistent. Til søs var der en mester, 2., 3. eller 4. med en assistent på vagt. De andre havde dagvagt, dvs. havde en nogenlunde normal arbejdsdag.

De andre assistenter fik omkring 700 kr. om måneden, jeg fik 100 kr., men passede den ene vagt. Fordelen for ØK var naturligvis at der så var to assistenter på dagvagt, der blev lavet flere værktøjstavler på denne rejse!

2. mester havde vagten fra 8 til 12 morgen og aften, og jeg var heldig at være på vagt med ham på hele rejsen.

Af og til var der overarbejde, men som 2. mester sagde til mig, det gav han helst til de andre, for de havde familie og derfor mere brug for pengene.

Det var ham, der ordnede det meste i maskinen, vi så næsten aldrig 1. mester.

Når man kom op fra vagten var alt vådt af oliefims, så det var nødvendigt at gå i bad to gange i døgnet. Om natten tog jeg som oftest en skibsøl i køleskabet i vores messe og lagde mig ud på 3-lugen mens jeg drak den.

Det var rart at slappe lidt af ovenpå larmen i maskinrummet. Jeg havde ikke råd til en ordentlig shampoo, så håret blev også vasket med håndsæbe.

Jeg har været tyndhåret lige siden!

I havn var alle på dagarbejde undtagen de assistenter, der passede hjælpemotoren og pumperne. Den tjans havde jeg ofte, men der var også gode muligheder for at være turist – mest fordi vi lå længe i de forskellige havne.

Vi assistenter boede forrest om bagbord på hoveddækket. Mod fordækket var der én kahyt og vores messe. Langs siden var der efter en dør til dækket, 4 kahytter til os andre og vores bade- og toiletrum.

I andre kahytter rundt om maskincasingen boede de andre underofficerer, bådsmand, tømrrer, kok mv.

Her var også kabyssen. Dækket ovenpå var for passagerer, derover boede officererne fra dæk og maskine, og øverst var broen med kaptajnens kahyt bagved.

I starten gik vi ikke 4 timers vagter. Vi skulle jo sætte os ind i sagerne og gik 6 timers vagter med 6 timer fri mellem dem. Det gik sydovert fra København og gennem Kielerkanalen til Hamburg. Først derefter skiftede vi til 4 timers vagter.

Hvordan gik så en vagt? Jo, 4. mester og hans assistent tog imod os på manøvrepladsen, og når alt så normalt ud lod vi dem gå op. Så kiggede 2. mester på mig, tog hånden op til munden og vippede den. Der var jo en larm så man ikke kunne høre hvad den anden sagde. Men jeg lærte hurtigt

tegnet og gik op og hentede en trækasse med te og krus, som messe-gæsten havde stillet klar. Så drak vi et krus, og så gik turen for mig rundt i maskinrummet.

Manøvrepladsen var på hovedmotorens bagbords side. Der var maskintelegrafen fra broen og en telefonboks (lydisoleret), også med forbindelse til broen.

Der var desuden grebene til at styre hovedmotoren, et håndtag for frem eller bak og et hjul på en halv meter med håndtag på til at lukke op for startluft og olie. Desuden to instrumenter, ét der viste omdrejningstallet og ét der viste hvor mange omdrejninger motoren havde gjort siden tælleren sidst blev nulstillet.

Der var også et skilt med en advarsel, motoren måtte ikke dreje langsommere end 30 omdrejninger pr. minut. Det ville give alvorlige resonanser i skibet.

Ved fuld kraft var omdrejningstallet 110 pr. minut.

De fleste ordrer fra broen kom via maskintelegrafen. Men en dag, hvor jeg var alene på manøvrepladsen ringede telefonen. Jeg tog den og da jeg var godt opdraget, svarede jeg som jeg var vant til hjemmefra: "Valby 2500". Det kan nok være at jeg hurtigt efter dette vænnede mig til at sige mit navn, når jeg besvarede en telefon.

Den gang var der ikke noget maskinkontrolrum, hvor alle målinger blev vist. Så assistenten måtte rundt til alle hovedmotorens cylindre og aflæse udstødningstemperaturen, til kølevandstermometre og kontrollere temperaturen, det samme ved brændolien, alt sammen til notering i maskinjournalen. Desuden var der tømning af vandudladere (noget af dampen blev fortættet), tjek af smøreoliens niveau - også i lejerne i akselgangen - og start og stop af læsepumper.

Jeg lærte hurtigt at give ventilerne for kølevand et lille nøk op eller ned, hvis temperaturen ikke var rigtig. Bare den blev rigtig til vagten sluttede og temperaturen skulle noteres, var det jo godt.

20 minutter før vagtskifte gik jeg op og purrede 3. mester og hans assistent. Det var naturligvis nemt nok om dagen, og ved midnat var 3. altid hurtigt ude af køjen. Men assistenten havde det sværere ved at komme op. Jeg buldrede med næverne på endepladen i hans køje til han vågnede. Så gik jeg udenfor i nogle minutter og 10 minutter i midnat gik jeg igen runden til de to.

3. var oppe og klar, assistenten sov sødeligt. Nyt bulder til han ikke bare var vågen, men var oppe at sidde. Så ned i maskinen og ordne det sidste,

En gang dukkede kun 3. op. Jeg blev sendt op igen – og assistenten var jo godt nok kommet op at sidde, men efter at jeg var gået fortsatte han bevægelsen og lå nu med hovedet i fodenden og sov.

Denne gang helmede jeg ikke før han stod på gulvet, og kort efter kom han da også ned til sin vagt.

De andre assistenter var vældig flinke og betalte gerne når vi var sammen i byen. Således også her. Jeg var i byen med 3. mesters assistent med den aftale at jeg talte med tyskerne og han betalte. Her kom vi ind i varieteen Astoria med bla. skoleridt på scenen. Vi fik Henkell Trocken og jeg fik først en lille smagsprøve. Det havde jeg ikke prøvet før, men troede nok jeg vidste, hvordan man gjorde.

Jeg nippede, smagte omhyggeligt på varen og nikkede at den var fin. Bagefter sagde den anden at han havde været helt bange for at jeg ville have bedt om en ny flaske.

Vi havde en afløser som elektriker med på første del af rejsen. Der var en stor fordel ved at skibene altid rundede København, så ferie kunne afvikles med en afløser eller så officererne kunne have deres koner med på første eller sidste del af turen, uden at de behøvede at rejse særlig langt.

Denne elektriker havde højdeskræk og kunne ikke holde ud at gå op i masten, og det var nødvendigt, idet der var en kortslutning i spolen, der drev ventilen til det store horn i formasten.

Ville jeg måske klare jobbet?

Det havde jeg ikke noget imod. Bare der er noget at holde fast i har jeg ikke noget mod højder. Så jeg hentede spolen ned og elektrikereren reparerede den. Så mig op med den igen, og her kom jeg til at skubbe til en arm, så hornet gav et brøl fra sig. Jeg slap hurtigt, men fra hele havnen strømmede slæbebåde til, og da de så det var falsk alarm løftede de mange knytnæver i min retning.

Nå, reparationen var ikke god nok. Spolen kortsluttede igen, så jeg måtte op igen, da vi var på vej ind mod Antwerpen ved Scheldes udmunding i Kanalen.

Her mærkede jeg at vi var på grundt vand. Skibet ligesom bøjede og strakte sig på langs, så jeg oppe i masten blev rystet frem og tilbage.

En bemærkning til billederne fra Rotterdam: Jan, der besøgte mig på udturen, og som jeg besøgte i Leiden på hjemturen, var som spejder med på korpsslejren i Ermelunden i 1946. Bagefter boede han 14 dage hjemme hos os, og vi havde kontakt lige siden. Han havde været i Danmark igen i 1948 og 1951, og jeg havde været i Holland i 1949. Han døde i 1985, men jeg er stadigvæk på jul og fødselsdagskort med hans enke.

Vi fik 42 jernbanevogne og en motorbåd med til Burma som dækslast. I lasten var der 60 folkevogne fra Hamburg. Peter Bach har skrevet om løsningen af dem (snesejler.dk side 33).

Fra Rotterdam skulle vi hele vejen uden om Spanien til næste havn, Marseille.

Ned gennem Kanalen lå skibet uroligt, og det havde jeg det ikke godt med. Jeg trøstede mig med at vi vel snart var gennem de 24 timers sejlads over Biscayen, og lagde mig blot i kahytten. Jeg skulle ikke have aftensmad.

Da de andre assistenter havde spist kom de forbi. "Hvad er det, polyt, er du havgal? Vi er ellers først ved at begynde på Biscayen, fyret på Ushant er om bagbord".

Det måtte jeg jo se, og ganske rigtigt: Der var fyret på spidsen af Bretagne. De 24 timer var kun lige begyndt. Så overgav jeg mig.

En time efter var jeg på min vagt. Den skulle jo passes. Jeg måtte stadigvæk ud til rendestenene nogle gange, men det var så det.

Jeg var søsyg igen i Middelhavet, men så heller ikke mere. Heller ikke da vi på hjemturen langs Indiens vestkyst fra Colombo til Karachi havde monsunen på tværs og rullede 20° eller mere til hver side.

Der er ikke meget at sige om de næste havne, Marseille, Genova (hvor vi fik de sidste vaccinationer) og Livorno (med udflugt til Pisa). I Port Said kom Abraham om bord, en skibshandler med mange tilbud. Han var muslim og havde 7 koner (sagde han). Selvfølgelig var der så én, der spurgte hvordan det hang sammen med hans religion, der højst tillader 4.

Intet problem, svarede Abraham, der er så mange fattige muslimer, der kun har råd til en eller to koner, og så kan vi andre have flere.

Det tog ca. et døgn at komme gennem Suez-kanalen, og der var strenge krav. Vi havde mange lokale om bord, hvis det var nødvendigt at ligge stille og fortøje til bredden. De lagde deres bedetæpper ud på dækket og fulgte deres regler.

Om natten skulle der være en kraftig projektør i forstavnen, som lyste fremad.

Elektrikeren havde værsgo' at opholde sig ved siden af den, hvis nu pæren sprang.



Med dækslast gennem suezkanalen 20/4-54.

I øvrigt havde elektrikereren, travlt på dækket med de mange lossespil – eller rettere sagt deres styreskabe.

Det var jo havnearbejdere, der brugte dem, når vi var i havn, så det var enkelt at bruge dem. Men de var udsat for vind og vejr, inklusive saltsprøjt, og det har jern ikke godt af. Så elektrikereren havde hele tiden travlt ved et af spillene, med at rense kontakter, lukke skabet igen med et ordentligt lag zinkhvidt på gevindene og møtrikkerne og male det.

Det gik ned gennem Rødehavet til Aden, hvor vi bunkrede. Det, man lagde mest mærke til i havnen, var en lille kopi af tårnet med Big Ben i London. Så gik det videre til Karachi og derefter Bombay.

Når vi lå lang tid i havn – jeg tror det første gang var i Bombay - benyttede vi tiden til at trække et stempel. Man kunne måle hvordan den enkelte cylinder i hovedmotoren havde det ved at koble en skriver til den. Det diagram, der kom ud, viste langs den ene akse stemplets position, langs den anden trykket i cylinderen.

Man kunne se, at når stemplet bevægede sig opad, var trykket lavt indtil skylleluft- og udstødningsventiler lukkede. Så steg trykket brat, og det steg

endnu mere når olien blev sprøjtet ind. Det holdt sig så højt, mens stemplet begyndte at gå ned, indtil olien stoppede. Så faldt trykket, især når ventilerne åbnede, og det hele begyndte forfra.

Området indenfor den tegnede kurve viste hvor meget cylinderen bidrog med, hvis eks. stempelringene var defekte var trykket lavere, og så måtte stemplet ud og repareres med nye ringe.

1. mester bad mig om at se på nogle af disse diagrammer og måle arealet mellem kurverne (det var der et instrument til).

Først blev der hængt et stort skilt op på manøvrepladsen: maskinen måtte ikke startes! Så blev tørnegæret sat til. Tænder på en elmotor ved svinghjulet blev sat i indgreb med tænder på svinghjulet. Og sikkerhedsventiler på hver cylinder blev åbnet, så trykket derinde ikke kunne modvirke at maskinen blev tørnet.

Topstykket på den cylinder, der skulle have trukket stemplet, blev fjernet. Det blev holdt af 10 eller 12 stagbolte på hver 5 cm tykkelse med møtrikker, der svarede til. En nøgle med en arm blev sat ned over en møtrik, og så var det ellers slag med en forhammer på armen, til møtrikken løsnede sig. Det blev gentaget hele vejen rundt.

På fabrikken var de nok tilspændt med en momentnøgle, men det havde vi ikke om bord. Der var mærker på bolt og møtrik, der viste hvordan de hørte sammen og hvor langt møtrikken skulle drejes, når topstykket kom på igen. Når topstykket var taget af og motoren tørnet til stemplet var i top, kunne stemplet tages op, renses og forsynes med nye stempelringe.

Så ned med det igen, topstykket på og møtrikkerne spændes til med forhammeren, til mærkerne var udfør hinanden. Og tørnegæret blev taget fra.

Når vi skulle videre blev sikkerhedsventilerne først blæst igennem med startluft.

De havde hver en arm, der gjorde det muligt at åbne dem med et rør som forlænger. Når der så blev meldt "Langsomt Frem" på maskintelegrafene, blev der først lukket kort op for startluften.

Det larmede, så ingen kunne være på maskintoppen imens. Så gik en assistent ned langs cylindrene og bankede hårdt på hver arm, så ventilen klappede til. Når han meldte klar kunne der igen åbnes for startluften og maskinen kom i gang.

En gang skulle jeg lukke ventilerne, men fik sprunget én over. Der var en farlig larm, da der så blev lukket op for startluften. Op igen og lukke den sidste.

En smører var på toppen (han troede jo alt var i orden) og kunne kun pege stumt på den cylinder, der ikke var lukket.

Nå, vi havde også fri og kunne gå i byen. Til Breach Candy swimmingpool, som også Peter Bach har skrevet om, til handlende, hvor man oplevede at sidde mens det ene tæppe efter det andet blev vist frem. Mine penge var ikke til mere end et lille et på 4 gange 2 fod, men det skulle alligevel have et eksportcertifikat for at jeg måtte udføre det. Det er for længst slidt op.

Vi var også på tur i hestevogn gennem Bombay ved nat. Forbi husene, hvor piger er klar bag tremmedøre. Vi var oppe et sted, og en af os gik afsides med en køn pige, hendes orange sari stod flot til hendes brune hud. Hun var smart, pludselig kom hun tilbage og sagde til mig at hendes gæst ikke havde penge til den fulde pris, der manglede en rupee (1,50 kroner). Det kunne jeg selvfølgelig godt hjælpe med, så hun fik pengene og forsvandt.

Jeg spurgte ham bagefter om han var løbet tør for penge? Overhovedet ikke, men han havde godt bemærket at hun var væk et øjeblik, hvorfor vidste han ikke. Han havde lagt mærke til et ar på hendes skulder og spurgt til det. "English sailor, very drunk" havde hun svaret. Det liv var ikke en dans på roser.

Næste havn var Cochin længere nede ad kysten. Her lå vi på den ene side af floden, mens byen var på den anden side. Det betød dog ikke meget, der

var rigeligt med folk, der gerne roede os over floden. Jeg havde fri en formiddag og tog derover.

Min færgemand sagde "Russia is good". Det syntes jeg jo ikke, men udover at sige dette gik jeg ikke nærmere ind på emnet. Klart at en mand på bunden af samfundet troede på propagandaen.

I Cochin gik jeg gennem byen og var inde i synagogen, hvor rabbineren viste de store Thoraruller.

Nå, jeg måtte snart tilbage, til middagsmaden og til mit onsdagsjob. Jeg var nemlig bibliotekar: I huset under formasten var der et lille rum med omkring 100 bøger, mest romaner. En gang om ugen holdt jeg åbent i en times tid, og så kunne man komme og låne eller bytte mens jeg havde åbent.

En dag kom spåmanden og ville spå mig, hvad han mente med "butterfly-mind" ved jeg ikke, men han sagde også at der var en pige derhjemme, der ventede på mig. Det nægtede jeg, jeg havde godt nok været halvforlovet et par år tidligere, men hun havde gjort det forbi, og det havde gjort ondt.Så ingen piger til mig!

Da vi på hjemturen kom til Beirut lå der et brev til mig, eftersendt af mine forældre og ØK. Det var fra min tidligere kærestes lillesøster, som gerne ville i forbindelse med mig. Jeg skrev tilbage, og da vi var kommet hjem sås vi også nogle gange, men mere blev det dog ikke til.

Efter Cochin var næste havn Colombo på Ceylon, som det hed dengang. Her var vi på Store Bededag, og den blev holdt som fridag, det var jo et dansk skib.

Derfor kunne vi tage på udflugt til Kandy, den gamle kongeby, hvor vi blev vist rundt ved Tandens Tempel – der skulle være en af Buddhas tænder derinde.

Kontrasten var slående i forhold til de tanker min færgemand i Cochin havde. Her talte guiden henført om Dronning Elisabeths nylige besøg: "Og

op ad gaden kom hundreder af elefanter, oh the happy queen, og der var dans og sang, oh the happy queen”.

Det var sjovt i te og gummiplantagen at nulre lidt mælk fra træerne i fingrene og så trække det ud til en slags elastikker.

I Colombo gjorde jeg også en god handel. Der kom altid sælgere om bord med fine ringe med klare sten i, og bl.a. messedrengene købte den slags. Når man så nærmere efter var det tydeligt at stenene var af glas. Det ville jeg ikke risikere, mine små penge skulle bruges i en egentlig butik på land, og her kom jeg forbi Ceylon Gem Mart en dag.

Derinde blev et større antal sten hældt ud på et klæde på disken, og jeg kunne bare vælge. Der var en gul, klar sten på 1 cm. længde og lidt mindre i bredden, facetslebet. Den kostede 6 rupees eller 9 kroner, og det kunne jeg jo nok risikere. Så jeg købte den og gav den til min mor, da jeg kom hjem.

Hun gik til en guldsmed med stenen sammen med et par guldringe, hun havde. Han vurderede stenen til at være en guldtopas og at dens værdi var 135 kroner. Så det køb var jeg godt tilfreds med.

Jeg tror det var på den videre sejlads mod Madras at der kom et rigtig tropisk regnvejr. Jeg var oppe hen mod midnat og purre 3. og hans assistent. Som sædvanlig pustede jeg ud på officersdækket agter mellem første og anden gang jeg gik rundt. Lige da jeg skulle ind at purre igen så jeg at der faldt nogle regndråber på agterdækket. Nå, jeg purrede og gik ned i maskinen.

Et kvarter senere, da 2. og jeg var blevet afløst, gik jeg op, tog en skibsøl i køleskabet og åbnede sidedøren til dækket for at puste ud på 3-lugen, som jeg plejede. Men derude stod vandet næsten så højt at det kom ind ad døren, altså en halv meter højt.

I den korte tid var der faldet så meget regn på fordækket at det var løbet ned og havde fyldt sidedækkene trods de store spygatter, der var hele vejen langs rælingen.

Her var vi i byen, for der var en rigtig god souvenirbutik.

Jeg har nævnt tæppet og topasen, som var købt før. En timeglasformet taburet, med Taj Mahal i lædersædet. Den har vi endnu, meget slidt på 60 år! Statue af sandeltræ, der viser Buddha siddende i læ af junglens farligste dyr, en femhovedet brilleslange. Den dufter endnu af sandeltræsolie! Vi har også en fugl udskåret af bøffelhorn og en dolk.

Vi var længe i Rangoon. Der var kun 6 kajpladser langs Irrawaddy floden, og indtil der var plads ved en af dem lå man for anker ude i floden. Det gik i tur og orden, man kunne ikke bestikke sig til en hurtigere ekspedition – det var jo tydeligt for alle hvornår man var kommet!

Det var 100 km fra kysten, men tidevandet nåede helt herop. Så vi lå 6 timer ned ad floden bag ankeret, så vendte alle skibene og lå 6 timer op ad floden.

Det gav gode muligheder for at være turist. Til "Den Gyldne Pagode" (i strømpesokker) og Chinatown, hvor jeg så en dame med indsnørede fødder.

Det var heldigt at min fars gamle skolekammerat var direktør i ØK derude, så han stillede en bil med chauffør til rådighed en dag, og så kunne jeg tage de assistenter, som ikke havde vagt, med på en tur i omegnen.

Der blev vistnok igen trukket et stempel i Rangoon, og det var vist her, at jeg var inde i udstødningsrøret.

Det lå langs cylindrene i hovedmotoren, havde et dæksel i den ene ende og bøjedede op mod skorstenen i den anden. Det havde en diameter på omkring en meter, så man kunne sagtens være derinde. Der skulle renses for de stumper af stempelringe, der var blæst derud.

Af med dækslet og så kravlede jeg ind. Jeg fulgte det gode råd fra de andre at tage en lampe med en ledning med.

Det samme skal man gøre hvis man skal ind i en lukket tank. Så er der ingen, der af vanvare sætter dækslet på i utide.

Motorens udstødningsventiler var i øvrigt drejeventiler: langs cylindrene var der en hul cylinder med huller til cylinder og udstødningsrør. I den var der en massiv cylinder, som kunne dreje rundt.

Denne cylinder havde huller på tværs. Når den drejede blev der altså lukket op og i mellem den enkelte cylinder og udstødningsrøret.

Nå, vi kom til kajs og kom af med dækslasten, motorbåd og jernbanevogne, og kunne fortsætte til Calcutta. Det var jo et område med malaria, og vi havde hver dag besøg af 2. mester, der uddelte kininpiller. Det hjalp ikke alle.

Peter Bach har skrevet om en (jeg husker det som tømreren), der blev meget syg på turen.

En anden tradition på ØKs skibe var, at der hver onsdag blev serveret gule ærter med fedt flæsk til middag, lige meget hvor varmt det var.

I Calcutta kunne jeg igen være turist og gå rundt i byen, der var præget af kolonitiden.

Her så jeg også lastning når lønnen ikke betyder noget:

Et skib skulle have malm om bord og der var to gangplanker op til lasten. Op ad den ene kom en række kvinder i lange sarier, hver med en lille flad kurv på hovedet. Den blev tømt i lasten og så gik det ned ad den anden efter en ny påfyldning i kurven.



Poona Chittagong 25/6-54.

Denne havn i Østpakistan (som det hed dengang) var næste stop. Der var meget vådt i byen, som ligger lavt. Jeg tror det var her vi en dag så en masse snak mellem havnearbejderne. De kiggede ud over siden, så det gjorde vi også og så en fugl, der var fanget af vandet og drev langs skibssiden.

En af arbejderne kravlede ned ad et tov fra dækket og vi var enige om at den fugl nok skulle i karryen, men nej, han fangede fuglen og da han kom op på dækket igen gav han den til mig. Vi tog den ind i messen og lod den humpe rundt for at komme sig. Desværre kom den sig for godt, for pludselig fløj den lige op i ventilatoren, og så var den færdig.

En dag kom en af smørerne ind i messen og bad os komme ud at se. Lige udenfor døren til sidedækket var der en stor kakerlak, nok 6 cm lang. Den blev hurtigt lempet over bord, men godt vi ikke så flere af den slags biller.

Her fik vi en last på 4000 tons malm til Stettin (Szczecin) i Polen. Det kom ned i bunden af lasten og var en grund til at vi rullede så meget da vi fik monsunen på tværs. Jeg var også i byen med 2. mester på Hindustan Shipyard, hvor han købte en stang messing.

Som jeg husker det ville han bruge det til propper for enden af plejstængernes lejer i hjælpemotorerne, der flød for meget olie ud på cylindrenes indre sider.

Så gik det ellers hjemad med anløb i stort set de samme havne som på udturen.

Da vi sejlede langs Arabien var der en dag en flok delfiner foran boven, imponerende hvordan de næsten uden at røre finnerne kunne holde samme fart som skibet.

Rødehavet sidst i juli var nok det varmeste vi oplevede. Især i maskinen. Vi var alle plagede af svedeknopper, en slags betændelse i svedkirtlerne. Når man kom ind i varmen sprang sveden og det gjorde pinende ondt. Man måtte lige stå nogle sekunder mens smerten satte sig, før man kunne gå videre ned i maskinrummet.

På hele turen fik vi daglige nyheder derhjemmefra. Det var Gnisten, der bragte dem rundt. Jeg blev vildt imponeret da jeg en dag havde et ærinde hos ham lige mens nyhederne kom ind. Han sad og skrev dem på en skrivemaskine mens de som en stribe morsesignaler strømmede ud af en højttaler, i et meget højere tempo end jeg var vant til fra spejderkorpsset.

På den måde fik vi også nyheden om at en anden assistent, Vagn, var blevet far. Den kom den sidste dag vi var i Middelhavet, så vi holdt fest på fordækket.



Vagn fejres for at være blevet far. 11-8-54.

Dagen efter var det pludselig koldt – vi var i Atlanten.

Efterhånden som vi nærmede os København så vi mere til 1. mester i maskinen, hvor han blev vist rundt af 2. mester.

Andre har skrevet om respekten for ØKs skibsinspektion, men maskininspektionen var mindst lige så frygtet, og det ville jo være 1. mester, der skulle vise rundt og stå til ansvar. ...Derfor!

Den sidste havn var Stettin (Szczecin), hvor malmen skulle losses. Der var stramme regler for os i den havn, værre end alle andre steder. Alle indkøb skulle låses inde sammen med alle kameraer.

Kun de, der havde været med siden København, måtte gå i land. Ikke engang elektrikerens, der havde været med siden Rotterdam på udturen, måtte gå i land. Der var bevæbnet vagt ved landgangen.

Gnisten, der tog sig af forhold med pas osv., sagde at pasbetjenten næsten sprang op i loftet, da han så jeg var født i Polen.

Det mærkede jeg ikke noget til, men på min 22 års fødselsdag kunne jeg gå en lang tur i byen. Den var fuld af ruiner, der var vist kun to nye huse. Der var næsten ingen varer i de få butikker. For mig så byen ud som Hamburg i 1949, da jeg var med toget gennem den by. Mens Hamburg nu i 1954 lignede Rotterdam i 1949, stort set ryddet for ruiner i midtbyen.

Så var der kun det sidste stræk til København tilbage. Vi sejlede op gennem Drogden en dejlig sensommersøndag med masser af lystbåde på vandet. Jeg spurgte om vi skulle vige for sejlådene? Nej, lystbåde skulle altid vige for handelsskibe.

Vi kom ind i Frihavnen og familien stod ved fyrtårnet for enden af Langelinie og vinkede. De blev lukket ind i Frihavnen ad en låge tæt ved fyrtårnet og stod på kajen og ventede til vi var fortøjet.



Her lægger Poona langs kaj i frihavnen 29/8-54.- og jeg er nok en af dem, der står på dækket og venter på at landgangen bliver sat.

Vi var hjemme - efter 10.069.907 omdrejninger af skruen.

Swenn Poulsen.

Fik en god idé - ville ud at se verden.

Påmønstrede Busuanga fra rederiet ØK i november 1959. Destination Australien og tilbage igen 5 måneder senere.

44 besætningsmedlemmer. 15.210 tons dødvægt. Længde 151,44 meter, bredde 19,43 og 11,58 meter dyb.



Busuanga.

Af 4 drenge blev jeg af hovmesteren udpeget til at være styrmandskammerdreng.

Arbejdet bestod i almindelig huslig rengøring hos tre styrmænd, hos telegrafisten og sammen med stewardessen hos kaptajnen præcis kl. 09:00 hver dag.

Blev kort undervist af stewardessen i praktisk rengøring brug af børste, sæbe og klud.

Samlet arbejdstid – højst fire timer. Var alle styrmænd på broen ved f. eks. anløb til havn, kunne det gøres på en time. Fridage ingen – et fragtskib ligger jo ikke stille fordi det er weekend.

Kom hurtigt ind i rutinen og tænkte – det er bare alle tiders. Verden ligger åben, og måske skulle man få sig en uddannelse til søs.

Fra København går turen ud i Østersøen mod den Botniske bugt, hvor vi lægger til i Umeå, Luleå og videre ned til Helsingfors i Finland. Igennem Østersøen igen til Gdynia i Polen - gennem Kielerkanalen til Hamborg, Bremerhaven, Rotterdam og Antwerpen.

Fire af verdens største havnebyer. Det bli'r man ikke umiddelbart klogere af, men får dog indtrykket af nogle størrelsesforskelle og ikke mindst, ser travlhed med losning og lastning af alverdens ting og sager. Et stort virvar af kraner der larmer og store skibe, der bugseres på plads hvor der er ledig kajplads.

I Antwerpen skal vi fejre juleaften, og traditionen tro skal den selvfølgelig fejres på dansk manér, som forholdene nu tillader. I kabyssen har kokken, koksmaten og bageren travlt med julemaden, and, gås og flæsketeg og selvfølgelig ris à l'amande med tilhørende mandler.

Messedreng og opvarter har haft travlt med borddækning i officers- og mandskabsmessen og ungtjeneren det samme i passagermessen midtskibs, til kaptajn og 1.styrmænd + deres fruer, som fejrer juleaften sammen. Kun kaptajnen har sin kone med i europæiske havne.

Klokken 16 bliver vi kaldt sammen i officersmessen, hvor kaptajnen vil ønske besætningen en glædelig jul, og uddele julegaver som er samlet i en sæk – ligesom den julemanden har.

Gaverne er lavet af sømandsenker, og indsamlingen er vist nok koordineret af de danske sømandshjem, og derefter sendt ud til danske skibe, der fejrer jul i udenlandske havne. Jeg husker ikke, om han læste juleevangeliet, men vi sang i fællesskab en julesalme.

Så er vi ved at være klar. Der skiftes til pænt tøj, og vi går til bords og mætter os i julestemningen og almindelig dansk julemad med div. tilbehør og mandelgaver.

For restaurationspersonalet stopper festen dog ikke her. Der skal ryddes af bordene og vaskes op, før vi – for os selv – kan fejre juleaften. Den blev derefter holdt midtskibs i passagersalonen, hvor der kunne spilles julemusik fra grammofonen, og vi kunne pakke alle julegaverne ud, som var blevet sendt til os hjemmefra, spise frugter og julegodter som hører sig til på en juleaften. Det var en lidt anderledes, men rigtig god juleaften, og det var ikke mit indtryk, at nogle længtes hjem til deres familier.

Men så skete der noget, som satte en brat stopper for julefreden.

Om natten var trosserne hevet om bord, og skibet havde forladt Antwerpen med kurs mod den engelske kanal, ned over Biscayen, rundt om Gibraltar og ud i Middelhavet til Marseille i Frankrig.

Efter morgenmønstringen kl. 06:00 hos hovmesteren, som var starten på hver ny dag i gennem fem måneder. Han skulle sikre sig, at vi var der alle fire, og at vi så ud som vi skulle – rene og sømmeligt klædt på til dagens dont – fik jeg ordre til, at henvende mig på broen, hvor 1. styrmand ville tale med mig.

Det var en interessant oplevelse. Jeg kunne ikke se, hvor han stod, og der var helt stille. Der var mørkt, og kun lys fra instrumenterne, men ret forud kunne jeg også se, hvordan skibets stævn kløvede havvandet i to dele og efterlod en helt hvid lysende skummasse.

Rorgængereren stod stiv som en støtte og længere henne stod en skikkelse med en kikkert – og det var 1. styrmand på sin vagt fra kl. 04:00 til 08:00.

Han ville såmænd blot fortælle mig om, hvordan han ville há ryddet op efter juleaften. Kun papiret måtte smides ud – endelig ikke mærkesedlerne, hvor der stod navn på afsenderen. Han havde nemlig en dårlig erfaring med en tidligere kammerdreng, der havde smidt hans skrivemaskine over bord, fordi den stod i papirkurven. Så han ville lige sikre sig, at jeg ikke var en lignende tumbe.

Klokken 08:00 spiste vi morgenmad. Det var blæst op. Skibet bevægede sig på en underlig måde, og den ene messedreng måtte ud og ofre sig over skibssiden. I lu for ellers får man brækket tilbage. Længere op ad dagen

begyndte bardunerne og masterne at afgive underlige høje lyde. Vi var på vej ud i Biscayabugten og vi blev varslet om storm. Måske orkanagtig storm – måske orkan.

Alt blev surret og bastet, og der blev opsat en gangbro i midten af skibet, som skulle benyttes, når vi skulle gå fra midtskibs til agter og omvendt. Da kabyssen lå agter, skulle maden jo bæres derfra og over til de fire passagerer, der var kommet om bord, og som jo spiste sammen med kaptajnen.

Blæser der mad over bord, så tag selv turen med, hvæsedede kokken. Der blev vist ikke spist meget, at det kunne gøre noget.

Stormen tog til og, hen under aften var de fleste mere eller mindre søsyge inkl. undertegnede. Efter at have tømt sig fuldstændig, for hvad der måtte være, var der kun køjen tilbage, hvor man håbede at kunne finde lindring. Men det hjalp ikke. Kun sent på natten faldt man i søvn, og søsygen forsvandt indtil næste morgen, når man vågnede. Og det blev værre endnu.

Det blev til orkanagtig storm, tæt på orkan de næste tre døgn. Der blev kastet drivanker ud, som havde til formål, at holde skibet op mod vind og strøm. Der var ikke forskel på dag og nat – alt var sort.

Skiftevis blev skibet smidt 30 meter til vejrs og derefter brase ligeså langt ned under vandet som i en ubåd. Var man blevet smidt over bord, var det fuldstændig lige meget.

Aldrig mere i mit liv, ville jeg sætte mine ben på et skib.

Efter fire døgn kom vi efterhånden på ret køl igen, og vi kunne ånde lettet op i roligt farvande gennem Middelhavet. Men en større oprydning ventede, og skibet havde også fået lidt slagside. Lugerne blev åbnet og det gods, der havde forskubbet sig, blev hejst på rette vandrette plads igen.

I officersmessen hvor juleforberedelsen startede med en tale af kaptajnen, og hvor der også stod et juletræ, lignede en bombeeksplosion. Alle møbler og resterne af juletræet lå sammenfiltret i et hjørne, og det blev min opgave, at få det hele sat på plads igen. Men juletræet kunne ikke genbruges og kom på "den blå hylde".

Normaltilstanden kom roligt tilbage, såsom den tabte vægt og søvnmangelen og snart var Port Said i sigte – indgangen til Suez kanalen,

gennem Det Døde Hav og videre ned til Aden, hvor jeg var den eneste der var i land.

Under uvejret i Biscayen var jeg faldet, og havde fået en flænge på skinnebenet, hvor 1. styrmand nu havde beordret mig til eftersyn på hospitalet i Aden inden turen over det Indiske Ocean.

En speciel oplevelse som, hvis taxachaufføren ikke havde låst dørene, kunne have fået meget uheldige følger.

Jeg fik senere at vide, at rigtig mange arabere i byen er homoseksuelle, og at en hvid knægt som jeg, ville há været en ren "lækkerbiskken" - så heldigt med de låste døre.

Ned over Det Indiske Ocean til Adelaide i Australien.

Nu fulgte nogle meget rolige og behagelige dage over det store hav mod Australien. Sol og varmere vejr dag for dag. Ingen storm kun vand og vand så langt øjet rakte, og efter få dage heller ingen fugle, der fløj forbi eller satte sig på masterne.

Til gengæld var havet til tider fyldt med flyvefisk. En fascinerende oplevelse man kunne få mange stunder til at gå med, når de i lav højde fløj ud fra skibets forstævn med samme fart som ca. 35 km. i timen.

"Vagten drejer" dvs. mandskabet arbejder under normaltimer efter de vagtskemaer der er udstukket uden afbrydelser af anløb til og fra havn, og der bliver nu tid til en grundigere rengøring, oprydning og div. malerarbejde, som har været udskudt p.g.a. kulden og de næsten daglige ankomster til havnene i Europa.

Og samtidigt bliver der tid til at skrive mange og lange breve til familie og venner derhjemme, der venter spændt på at høre nyt fra os.

Men noget gik galt.

Mit daglige arbejde bestod som sagt i rengøring hos styrmændene, telegrafisten og ikke mindst hos kaptajnen i samarbejde med stewardessen.

Præcis kl. 09:00 hver formiddag stod vi uden for hans dør på broen. Stewardessen med støvsuger spand og støvekost, og jeg med spand og gulvskrubbe. Og når klokken faldt i slag præcis kl. 09:00, bankede hun lige så præcist og ensartet på hans dør på samme måde hver dag i fem måneder. For sådan ville han há det, og af en eller anden grund frygtede vi

det værste, (mest stewardessen) hvis denne fremgangsmåde afveg det mindste.

Det skal nævnes, at kaptajnen da også signalerede et meget højt krav på respekt, og følgerne af at negligere den, ville kunne få meget ubehagelige konsekvenser.

Mit daglige job her bestod i, at rengøre badeværelset. Skrubbe baderisten, skrubbe gulvet, rengøre toilettet, håndvasken og pudse spejlet – endskønt der jo aldrig var noget, der var snavset - i mine øjne. Men så blev proceduren pludselig ødelagt.

Der blev pludselig sendt besked til mig om, at jeg straks skulle komme over til hovmesteren. Og her fik jeg en regulær skideballe over, at jeg havde glemmt at sætte kaptajnens baderist til tørre på brovingen, der hvor solen skinner, som jeg tidligere havde fået anvist af stewardessen.

Han var mere rystet end mig, og indprentede mig meget alvorligt, at det ikke måtte gentage sig.

Umiddelbart inden anløb til Adelaide, gik det galt igen. Og denne gang var hovmesteren meget rystet og helt rød i ansigtet. Det så ud som om, han havde fået en røffel af kaptajnen, og at nu skulle der gøres noget alvorligt ved den kammerdreng, der denne gang havde glemmt gulvskrubben i badeværelset.

Den var blevet kastet ud på brovingen, så jeg undgik heldigvis en direkte konfrontation med kaptajnen denne gang. Fadæsen gjorde nu ikke så stort et indtryk på mig, men mere hovmesterens indestængte vrede, som han tilsyneladende ikke kunne komme af med, og ikke havde den tiltænkte virkning. Så en gentagelse kunne meget vel være inden for rækkevidde.



Styrmandskammerdreng Poul Erik og Benny på poopen.

Nu kom mågerne igen. Der var land i sigte, og efter 14 dage i søen anløb vi Adelaide, hvor vi straks efter fortøjning hoppede i det varme vand fra skibssiden, og svømmede over til den modsatte bred.

Vi lå vist kun i havnen i et døgn tid, men jeg fik et meget positivt indtryk af de australske havnearbejdere. De fleste med bowlerhatte og venligt smilende, når vi gik forbi. Et "How are you today", blev der ofte spurgt om.

Man kunne få et rimelig godt indtryk af den sociale tilstand hos befolkningen ved at studere havnearbejdernes adfærd, som vel statusmæssigt ligger lavt. En konklusion som jeg vist skal holde for mig selv.

Næste anløb var Port Pirie. En mindre by med vist kun én hovedgade, hvor træhusene lignede kopier fra en amerikansk cowboy-by. Her lå vi vist også kun en dags tid, og derfra gik turen til Melbourne.

Verden er lille.

Ved ankomsten blev vi inviteret af sømandspræsten til en hyggeaften på sømandshjemmet, og her fik jeg en sjælden oplevelse. Om aftenen så vi film, og på den anden side af den bænk, jeg sad på, fik jeg øje på en bekendt fra Dronningborg.

Jeg henvendte mig til ham, og da jeg sagde mit navn, og hvor jeg kom fra, vidste han straks, hvem jeg var. Det var Rasmus Due, som for nogle år siden havde afbrudt sit læreforhold på Beckers Maskinfabrik i Dronningborg, og meget imod hans forældres ønske, var rejst til Australien for at starte egen virksomhed.

Det vidste jeg, men ikke at det var i Melbourne. Han gik på Statsskolen i Randers sammen med min storesøster, og havde også besøgt os et par gange på "Tjærbygaard".

Vi fik en god snak, og jeg skulle endelig hilse fælles bekendte, når jeg kom hjem igen. Det var en stor oplevelse, synes jeg, og ekkoet derfra blev da også stort.

For alle hans bekendte fra Dronningborg talte meget om, at han havde mødt Poul Erik fra Tjærbygaard – fik jeg senere at vide.

Mange år efter kunne jeg læse i Amtsavisen, at hans datter havde været på besøg i Dronningborg, for at hilse på sine bedsteforældre.

Da hammeren faldt.

Så var den gal igen. På turen til Sydney blev jeg igen kaldt til hovmesteren, som igen havde fået en overhaling af kaptajnen over den uvorne styrmandskammerdreng.

Jeg havde glemt at slå kaptajnens wc-sæde ned efter rengøringen. Og denne gang gav han mig den strengeste straf, han umiddelbart kunne finde på. Nægtelse af landlov i resten af de australske byer vi anløb. Det var da lidt af en straf, som jeg lige kunne gå og tænke lidt over.

Sydney.

Dagen efter anløb vi Sydney, efter at have passeret under den berømte bro Sydney Harbour Bridge, hvor skibet også blev fotograferet. Umiddelbart efter broen kunne vi se det endnu ikke færdige operahus.

Om eftermiddagen skulle de øvrige drenge ud at bade, og da jeg vidste at hovmesteren sov til middag, listede jeg mig forbi hans lukaf, ned af lejderen og forsvandt hurtigt sammen med de andre hen til de meget lækre badestrande, hvor vi havde en fornøjelig eftermiddag.

Ved kaffetid vendte vi tilbage, og ved lejderen oppe på dækket stod hovmesteren mageligt lænet over træværket, og ventede på at jeg skulle komme forbi. "Har jeg givet dig lov til at gå i land", spurgte han. Nej - for så havde jeg vel ikke fået lov, svarede jeg. Derefter trak han på smilebåndet, og så talte vi ikke mere om div. forglemmelser.

En weekend besøgte vi Operahuset, som på det tidspunkt ikke var nær færdigbygget. Men vi fik et godt indtryk af det imponerende byggeri de havde gang i sammen med den danske arkitekt Utzon. Det var en stor oplevelse.

Næste destination var Tasmanien til en lille havneby Burnie. Vi lå på reden, og jeg husker ikke om vi fik fragt om bord, eller om der skulle losses varer af. Ingen var i land her, og dagen efter begyndte turen tilbage og hjemad igen.

Australien var en stor oplevelse, her var plads nok, og naturoplevelser af enhver art. Ikke uden grund overvejede jeg, på et tidspunkt efter vi var kommet hjem, at emigrere til landet, hvilket mange har gjort og ikke fortrudt.

Hjemad igen.

Tilbage over det Indiske Ocean - stille og rolige solskinsdage, gennem Det Røde Hav, Suez Kanalen til de handlende i Port Said.

Efter en afstikker til Beirut var de næste destinationer kun europæiske havnebyer. Og nu gik det ligesom hurtigere alt sammen. Der var kommet rutine i hverdagen, og byerne på vejen hjem havde vi set før, selv om de alle stadig var en oplevelse værd.

Flaskepost.

På vej op til Genova gennem Messinastrædet passerer vi vulkanen Stromboli, som blev kendt fra "Rejsen til jordens indre", men også af søfolk. For det er her, man kan smide en flaskepost i vandet, og med lidt held dukker den op hos modtageren.

Et brev kommes i en flaske, som efterfyldes med cigaretter. Fiskerne i strædet får mange af flaskerne i nettet, og som tak for indholdet af cigaretter, sørger de for at poste brevet.

Mine bedsteforældre modtog brevet fra flaskeposten, to måneder efter jeg havde kastet den i vandet. Men den fra mig til mine forældre kom aldrig frem.

Det gjorde vi til gengæld, og efter en uge var vi i Hamborg, ikke langt hjemmefra.



Losning i gang med vandkraner fra Swansea.

Danmark forude.

Et festligt gensyn med St. Pauli skulle vi naturligvis igennem, men måtte dog ikke komme for sent hjem, da vi skulle videre gennem Kielerkanalen om natten med kurs mod Nakskov, hvor Busuanga skulle i dok.

Skibet var også kommet godt hjem, for det var her, det var bygget - på Nakskov Skibsværft, 1957, og nu skulle hun til eftersyn og reparation af slidte dele.

Det var en underlig fornemmelse, at høre hvor stille der blev, da alt maskineri blev slukket. Men også at skulle være borte fra den dagligdag,

der efterhånden var blevet hverdag, og ikke mindst fra vennerne man havde fået, og måske ikke så igen.

Vi fire drenge tog en taxa til København, for prisen var nogenlunde den samme som fire med tog. Hovedstaden var endestationen for vores samvær, og efter et farvel og tak for samværet, har jeg aldrig siden stødt på dem, men håber de alle har haft et godt liv.

Poul Erik Olesen.

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"