

Saltvand i Blodet

Forfatter

26. januar 2020

Indhold

Abstract	4
I Sejlskibe	7
1 Livet på land	11
2 Far-Vel	13
3 Høj og lav	15
4 Lev vel	19
5 Sjom og alvor	23
6 Pas på!	27
7 Den Store Verden	31
II Dampskibe	33
8 En landkrappe	37
9 Adieu	41
10 Op og ned	45
11 Hygiejniske forhold	47
12 En hyggelig dille	49
13 Advarsel	51
14 På kimmingens højkant	55
III Coastere	59
15 Tørre tæer	63

16 Afskeden	65
17 Hips om haps	67
18 Levnedsomstændigheder	69
19 Afveksling	71
20 De vilde vover	73
21 Lidt på kanten	75
 IV Containerskibe	 79
22 Livet på land	83
23 Det første dyp	85
24 Besætningen	87
25 Opfordringen	89
26 Fritid eller levetid?	91
27 Arbejdsvilkår	93
28 Verdenens omvæltning	95

Abstract

Bogen er opdelt i fire epoker, opdelt i syv kapitler. Hver epoke fortæller om søfolkene, skibene og mødet med fremmede verdensdele på hvert sit tidspunkt i historien. Bogen kan være et eventuelt tillæg til historieundervisning, eller anden maritim undersøgelse og/eller basisforståelse.

Sejlskibsepoken

I sejlskibsepoken blev de fleste varer transporteret rundt i verdenen med sejlskibe. Industrialiseringen betød, at der blev behov for at transportere flere og flere varer mellem byerne og mellem landdistrikterne og havne.

Dampskibsepoken

Et dampskib er et fragtskib, der bliver drevet frem af en dampmaskine. En stor del af epokens dampskibe transporterede varer rundt i de nordeuropæiske havne, men turen gik dog også på langfart. Forholdene for søfolkene forandrede sig under dampskibsepoken, og søfolkene begyndte også at organisere sig i foreninger og forbund.

Coasterepoken

En coaster er et mindre fragtskib, der drives frem af en motor. En coaster sejler både i de kystnære farvande samt på langfart. I 1970'erne var der mange danske coastere, mens der i dag er meget få tilbage.

Containerskibsepoken

Mange af de varer som vi forbruger til dagligt er kommet hertil med containerskibe. Globaliseringen har betydet, at mange varer produceres billigt i Fjernøsten, hvorefter de transporteres hertil med containerskibe. Udviklingen fra sejlskibe til containerskibe har betydet mange forandringer for sømanden, der i dag skal kunne håndtere teknisk udstyr frem for sømandsknob.

Del I

Sejlskibe

Sejlskibe udgjorde rygraden af den danske handelsflåde helt frem til omkring 1900. Man brugte oftest søvejen, når varer skulle fra et sted til et andet. Det var mange gange nemmere at sejle end at benytte bumpede og mangelfulde landeveje, og så kunne et skib flytte langt mere gods end en hestevogn. Det blev på den måde billigere at transportere varer og mennesker over havet i stedet for over land. De fleste byer lå da også ved en kyst med nem adgang til søtransport.

I 1870 var industrialiseringen så småt begyndt herhjemme. Jernbanenettet blev udbygget, fabrikker blev opført, og befolkningen voksede meget hurtigt på grund af bedre levevilkår. Der blev derfor et stadigt større behov for at transportere varer rundt mellem byerne og mellem landdistrikter og havne. Til at dække behovet søsatte man stadigt flere skibe, og selv om dampskibet var opfundet, byggede man stadigvæk mange sejlskibe. De var længe billigere både at bygge og at sejle med. Ulemperne var dog flere. Sejlskibene var afhængige af vind og vejr. Blæste der ingen vind, kunne skibet ikke sejle. Blæste der for meget vind, kunne skibet være svært at styre. Og det risikerede at gå på grund eller måske at blive knust mod en klippeside.

Sejlskibe var heller ikke helt så punktlige, og så kunne det tage lang tid at laste¹ og losse² skibet. Det kunne også være temmelig risikabelt at sejle med disse sejlskibe. Mange sømænd forsvandt sporløst, hvis et skib for eksempel ramte et isbjerg eller kæntrede, når lasten forskubbede sig i hård søgang. Alligevel kunne det betale sig at søsætte nye sejlskibe. Hver gang skipperen eller kaptajnen afleverede en ladning sikkert i havn, fik skibets ejere oftest et fint overskud, selvom priserne naturligvis svingede, og nogle år var bedre end andre. Mange redere brugte overskuddet til at bygge nye skibe. På den måde tjente de flere penge — og så kunne de købe endnu flere skibe. Nogle områder og byer i Danmark specialiserede sig i sejlskibssøfarten. Den var ganske vist risikabel, men gav også mange mennesker brød på bordet hver dag. Et af disse områder lå i Det sydfynske Øhav.

¹Laste er, når avrer eller gods tages om bord på et skib.

²Losse er, når varer eller gods tages fra borde på et skib.

Kapitel 1

Livet på land

“Vi legede med små træskibe og planker om sommeren og vadede rundt og skubbede til dem, hvis det ikke gik stærkt nok.”

På havnen var der altid noget at se, når de store sejlskibe kom ind. Hestevogne hentede de mange varer, som skibene havde med. Og søfolkene fortalte historier fra fremmede lande. Havnen var spændende og satte fantasien i gang. Ville man ud at opleve verden, måtte man sejle af sted, for der var ingen andre muligheder. Sejlskibene satte derfor gang i drømmen om den store verden. Voksede børnene op i en søfartsby eller i en havneby¹, var det ikke usædvanligt, at de legede på havnen, selv om det ikke altid var ufarligt.

“Undertiden legede vi på tømmerstablerne på Faaborg Træløst. Vi klatrede op og sprang fra den ene til den anden. Når så havnefogeden² kom, fik vi øretæver, hvis han fik fat i nogen. Ellers var vi meget på havnen. Jeg måtte ikke løbe til havnen uden at få lov. Men jeg løb sgu derned alligevel og så vankede der stryg, hvis far opdagede det. Det var alle skibene i havnen der trak, og vi kom i snak med skibsdrengene, der kunne fortælle historier og vise uartige billeder. Der var ikke ret mange drenge, der holdt sig dernede fra.”

“Vi drillede havnefogeden. Det var gamle Noack. Når havnefogeden var efter os, så kravlede vi ned mellem pælene og ind på glaciset³, så kunne han sgutte få fat i os. Vi lavede mange numre, og så kom Noack hen til den gamle og sagde: De satans knægte!”

Den daglige færden på havnen gav mulighed for at hjælpe mændene på skibene. Hvis man var rigtig heldig, kunne man få lov at kravle op i skibenes master.

“Der kom mange 3-mastere til Bagenkop⁴ med kul. Så ville vi jo gerne op at hjælpe til, sejlene skulle tørres osv. Vi fik lov på den betingelse, at vi skulle hente hver 10 spande vand om dagen og komme vandfad på dækket. Hvis vi så hentede 10 spande vand om dagen, så måtte vi kravle op i riggen.”

¹Havneby er en by med en større havn.

²Havnefoged er mand, der er ansat til at styre havnen.

³Glacis er en stenvæg, der går skråt ud i vandet.

⁴Bagenkop er et fiskerleje på sydspidsen af Langeland.

“Vi drenge vi lå jo og kravlede i rigningen på de skibe, der lagde op om vinteren. Vi skulle se hvem der kunne komme hurtigst op og lægge sig på maven oppe på fløjknappen. Ja Gud fri mig vel ... at der ikke skete en ulykke! Vi var som aber dengang. Det var noget alle drenge gjorde.”

Man fik et naturligt forhold til at sejle, hvis man voksede op ved vandet.

”Vi var dårligt nok kommet ned på havnen, så lå vi nede i en jolle og roede jo. Ja der var jo altid nogen større med, som havde forstand på det, indtil vi andre havde fået sat det rigtigt sammen, så kom det. Det var både med sejljoller og rojoller.”

Nogle blev indført i jollevivet af nødvendighed. Ikke alle steder var der råd til at lade børnene bruge tid i skolen.

“Vi boede i et fiskerleje nord for Assens⁵ – Aborg Strand. Min far havde temmelig gode kundskaber, og han søgte skolevæsenet om, at vi ikke kunne slippe for at gå i skole, for vi var nødt til at være hjemme for at hjælpe dem, imod at han underviste os, og vi mødte hvert år til eksamen sammen med de andre børn og kunne klare os. Når vi lå derude og slæbte ålevåd om natten, så lå vi og drev sådan som omstændighederne var i tre kvarter til en time — så sad vi rigtignok nede i logaret og terpede, så stak den gamle lige hovedet op af kappen en gang imellem for at se om der var noget usædvanligt. For ellers så sad han og terpede med os dernede. Om det så var tysk, så kunne vi det.”

I søfartssamfundene lå det ligefrem i luften, at søen ventede forude.

“Selvfølgelig færdedes vi børn ved havnen, så snart der var lejlighed til det, og tumlede os i joller, og dengang var der jo en hel del sejlskibe hjemmehørende her i Ærøskøbing⁶ og det var jo en begivenhed at komme ned at se, hvis de kom hjem om efteråret og havde været ude siden marts måned. Så kom de gerne hjem med en ladning kul eller ballast⁷ hjem for at lægge op, og så var vi jo ved jollen, når de var fortøjet og roede omkring i den. Og selvfølgelig fik vi lyst til søen. I Marstal⁸ var det jo sådan, at hvis en dreng ikke ville til søs, når han var konfirmeret, så var det jo ikke nogen rigtig dreng. De få, der kom i håndværkslære eller sådan noget, de var ikke rigtig anset, og der var noget af det samme her, men ikke så udtalt.”

Nogle piger syntes også, at havnen var et spændende sted. Men omgivelserne var ikke altid klar til at lade piger løbe rundt på havnen.

“Jeg har været en ti til tolv år, da jeg var sluppet ned på havnen og ivrigt iagttog en skønnert blive losset. Jeg havde hørt i skolen, at der var nogle tyrkere med om bord, og dem ville jeg gerne se, hvordan de så ud. De drejede det tunge lossespil med de tunge kurve på. Jeg stod bare i cirka 15 meters afstand og kiggede på dette. Det har ikke været længere end et kvarter eller tyve minutter. Længere tid havde jeg ikke til min rådighed. Jeg havde en gammel dame at gå byærinder for efter skoletid. Om aftenen mødte en tante op. Oh, ve, nogen havde bedt hende gå til min mor og fortælle, at jeg løb på havnen og var ude efter fremmede søfolk. Jeg havde en fornuftig mor, som bad mig om at blive derfra, så hun kunne blive fri for sådanne sladderhistorier, men jeg kom aldrig på havnen alene mere.”

⁵Assens er en by på Fyn.

⁶Ærøskøbing er en by på Ærø.

⁷Ballast er sten eller sand, som man puttede i bunden af et tomt skib, så det ikke væltede.

⁸Marstal er en by på Ærø.

Kapitel 2

Far-Vel

“Jeg var lige konfirmeret og så skulle jeg ud med den gamle Petersen, det var vores nabo. Han boede ved siden af far og mor, og det var vist aftalt længe før jeg blev konfirmeret.”

I sejlskibstiden¹ havde man ikke mulighed for at vælge mellem uddannelser og beskæftigelse som i dag. Drengene kom meget ofte til at lave det samme som faderen, mens pigerne skulle lære at holde hus ved at tjene på gårdene eller i større husholdninger. Her skulle de være, til de var giftmodne². Konfirmationen var et afgørende skel. Det omgivende samfund anså herefter én for at være klar til arbejdslivet. Når man blev konfirmeret, gik der ikke længe, før leg blev til alvor. Familierne var børnerige og havde som regel ikke ret mange penge. Når barnet blev sendt af sted, var der en mund mindre at mætte. Hvis man var dreng i et søfartssamfund, eller hvis ens familie var beskæftiget i søfartserhvervet³, så var der gode chancer for, at man selv skulle til søs. Tradition spillede en stor rolle, og mange gange var det allerede aftalt på forhånd, hvilket skib den unge skulle sejle med. Nogle gange kunne det gå hurtigt, og før konfirmanden vidste af det, kunne han være på vej til skibet.

“Konfirmationsfesten skulle være om onsdagen, da vi skulle til alters, og da var jo lagt stort i kakkelovnen⁴. De skulle jo være der alle sammen, når vi kom hjem fra den kirkehistorie der, og skulle spise, og det gik fint med det, og så der klokken fem om eftermiddagen, da kom der sgu et telegram at jeg skulle rejse klokken fem. Jeg havde fået hyre⁵.”

Arbejdsaftaler med skipperen eller ejeren af skibet var tit indgået på forhånd, men før man kunne komme om bord, skulle man lige ses an.

“Jeg gik med min bedstemor derned, og hun spurgte, om han havde brug for en dreng. Ja, det har vi, sagde han, er det ham der? Ja, det var det jo. Ja vi kan godt prøve at tage ham med. Og så skulle jeg have ti kr. om måneden, og hvis jeg så duede til noget skulle jeg have femten kr.”

¹Sejlskibstid er dengang, sejlskibene sejlede.

²Giftmoden er, når man er gammel nok til at blive gift.

³Søfartserhverv er de jobs, som har forbindelse med skibe.

⁴Lagt i kakkelovnen” er et udtryk for optræk til ballade

⁵Hyre betyder løn.

I søfartssamfund blev konfirmationen afholdt tidligere, så drengene kunne nå at sejle ud med skibene, lige så snart isen begyndte at smelte i slutningen af marts eller i begyndelsen af april:

”Vi havde altid konfirmation fjorten dage før andre havde. Så sejlede vi til Marstal⁶. De skibe der havde været hjemme og overvintre og blev repareret om vinteren, de skulle gerne ud senest i april og så skulle konfirmationen være overstået først. Det var hyrebasser⁷, det kaldte vi dem dengang, altså privatfolk, der forhyrede⁸ søfolk. De havde gerne sådan en lille søudrustningsforretning ved siden af med olietøj og søstøvler og forskellige knive, hvad en sømand skulle have, merlespir og sejlhandsker og sådan.”

Udrustningen blev der mange gange sørget for hjemmefra. Køjesækken og skibskisten var vigtige. Skibskisten blev gerne pakket af moderen. Og konfirmanden kunne regne med at få en god og fornuftig udrustning med sig med tøj til alt slags vejr, hvis familien var vant til at beskæftige sig med arbejdet på søen. Selve mønstringen om bord foregik på den måde, at den nye dreng fik anvist en køje forude — og så blev han straks kastet ud i arbejdet. Allerede på det tidspunkt gik sølivets barske realiteter op for den unge, og nogle af barndommens drømme er nok hurtigt fordampet op i den blå luft.

⁶Marstal er søfartsby på øen Ærø, der ligger syd for Fyn.

⁷Hyrebasser er folk, der ledte efter mænd og drenge, som kunne få job på skibene.

⁸Forhyrede er ansatte.

Kapitel 3

Høj og lav

“Der var mange gange, at skipperen eller styrmanden sagde til drengene:”Nu ka’ I bare vente jer til vi kommer i søen, så skal vi nok sørge for jer!”Se det var jo en trussel, at så skulle de have tæsk, og så var det vel årsagen mange gange til, at de simpelthen bare stak af for at blive fri for skibet.”

Livet på sejlskibene var underlagt en lang række love og regler, skrevne såvel som uskrevne. Mange af disse regler var nok nødvendige, mens nogle i vores øjne kan virke barske og urimelige. Et sejlskib langt fra havn var som et afsondret lille samfund, og i tilfælde af krise måtte der ikke herske tvivl om, hvem der gjorde hvad. Derfor havde skipperen eller kaptajnen altid det endelige ord, og man skulle altid adlyde ham. Det var også skipperen, der var øverste myndighed, altså en slags dommer om bord. Det var ham, som kunne straffe folk ved at trække dem i løn eller sætte dem i land i den nærmeste havn. Det gav skipperen et stort ansvar, men også mulighed for at tyrannisere sine folk, når skibet var på havet, hvis det var det, han ville. Omvendt kunne han også belønne mandskabet med ekstra fritid i havn, ekstra kost eller måske en lønforhøjelse.

Når man stod til søs med et sejlskib, måtte man blot håbe, at skipperen var en rimelig mand, og at han og besætningen behandlede én godt. Men det var ofte ikke tilfældet. Selv om det var ulovligt, blev fysisk afstraffelse som tæv eller spark ofte brugt over for skibsdrengene, der jo var nye i faget og lavede fejl en gang imellem. Man kunne ikke stille meget op, hvis man kom om bord på et *uheldigt skib*. Man var ifølge loven forpligtet til at sejle med i minimum to år, og der var ikke mulighed for at sige jobbet op. Stak man af fra skibet, når det kom i havn, blev man kaldt for *rømningsmand*. Og hvis man var det, måtte myndighederne i land arrestere en, og så måtte man betale en ret stor bøde eller i værste fald gå i fængsel.

“Jeg mønstrede om bord i en galease, der lå i Frihavnen i København og skulle være bedstemand. Det var et lille skib – indenrigs. Da jeg havde været der i to dage, så pakkede jeg sgu min sæk og så gik jeg i land. Jeg havde fået 15 kr. i forskud til en ny halmmadras. Så lagde jeg resten af pengene på madrassen og til ham den anden dreng, der var om bord, sagde jeg:”Nu ka’ du give ham dem der og sige jeg er gået!”Så var jeg jo rømningsmand. — Men så kom der jo bud fra Sø- og Handelsretten¹, at jeg var rømningsmand og jeg skulle straffes. Og så fik jeg en bøde på 12 kroner, og ham det frække bæst der i Holmensgade² 1. udskrivningskreds han mente jo, jeg var et forfærdeligt menneske, at jeg sådan kunne rømme

¹Sø- og handelsretten er domstol for sager, der har med skibe at gøre.

²Holmensgade er en gade i København.

fra skibet. Han skrev ned i min søfartsbog, at jeg rømte. Så tænkte jeg: "Tak skal du ha', nu får du aldrig nogen hyre mere!" Nej, jeg var en storforbryder!"

Om bord på skibet var folk ordet efter rang. Officererne var selvfølgelig øverst, men mellem resten af mandskabet var der nogle helt klare, uskrevne regler for, hvordan man skulle omgås hinanden. Der var ingen plads til sarte følelser eller fine fornemmelser. Omgangstonen var rå og kontant, men sammenholdet kunne være stærkt.

De ældste matroser havde mest at skulle have sagt. Den ældste fik den bedste køje og det behageligste arbejde, men måtte til gengæld gå forrest, når det virkelig gjaldt. Det kunne være vanskeligt arbejde i riggen³ eller måske som søfolkenes talsmand over for kaptajnen, hvis der var noget, de var utilfredse med. Systemet fortsatte hele vejen ned til skibsdrengen eller kokkedrengen, der ikke havde ret meget at sige. Til gengæld var det almindeligt, at man skulle hjælpe hinanden med arbejdet og hverdagens problemer. Den mere erfarne skulle være parat til at hjælpe den mindre erfarne med arbejdet.

"Ja, det er sådan, altså når vi er i søen, at hvis der er et job vi mener vi kan klare bedre end en anden, at vi ta'r det. Det er somme tider, det har jeg da set, at de [skibsdrengene] har stået og rystet for at skulle gå til vejrs, når sejlet rigtig har slået til. Så har jeg sagt somme tider: "Bliv du bare nede, det skal jeg nok klare selv." Det har jeg gjort flere gange. Og jeg ved en jeg sejlede med, senere han blev skipper, da jeg kom til at sejle med ham, så sagde han: "Jeg kan sgu huske da jeg var en dreng, du var flink ved mig og lod mig blive nede." Men jeg vidste jo, hvor farligt det var for nybegyndere at komme op i sådan et sejl."

Folkene holdt øje med hinanden i dårligt vejr og var parat til at give en hånd, når det kneb. Det var en helt naturlig sag, og der var ingen, der sagde tak for hjælpen — man forventede, at alle ville gøre det samme. En selvfølge var det, at man deltes om provianten⁴. Der var ingen, der kunne tage noget til side til sig selv uden at være en dårlig kammerat. Derfor købte man heller aldrig ekstra proviant med. Man hjalp også hinanden i fritiden, og at låne lidt penge til en kammerat var der ikke noget i vejen for.

"Hvis der var noget man kunne hjælpe med gjorde man det. Jeg har da f.eks. vasket tøj for en og syet og stoppet for en anden — en svensker, og jeg blev selv engang hjulpet med nogle rubler oppe i Skt. Petersborg⁵, dengang kunne jeg ikke få noget hos skipperen. Der var en der gav mig lidt. Han tænkte det var synd, at jeg ikke skulle have en ting med hjem til mine forældre. Man kunne købe de her æg med mange små inden i og tobaksdåser. Det var russisk lakarbejde."

Gensidig tillid var forudsætningen for, at man kunne hjælpe og stole på hinanden som skibskammerater. Hvis nogen brød denne tillid, reagerede de andre. Tyveri var groft brud på kammeratskabet — ja, selv mistanke om tyveri kunne ophidse gemytterne. At låse sin skibskiste⁶ var det samme som at beskyldte kammeraterne for at være tyvagtige. Den slags tolererede man ikke.

"Man måtte ikke låse sin skibskiste. Det var det samme som at vi mistænkte kammeraterne for at stjæle. Jeg havde en lås i kisten, og jeg kunne ikke tage

³Riggen er alt det, der sidder på masterne.

⁴Proviant er maden om bord.

⁵Skt. Petersborg er en by i Rusland.

⁶Skibskiste er en kiste til opbevaring af private ejendele som tøj mm.

nøglen ud uden at jeg skulle låse den, og den måtte ikke sidde i for de stødte benet imod."Hvad skal jeg gøre?"spurgte jeg. "Ja, du kan brække låsen af!" sagde de. Det måtte jeg så gøre."

Bonde var et skældsord i et sejlskib. Et bondeskib var et skib, hvor tingene blev grebet forkert an, og hvor kammeratskabet ikke fungerede. I de fleste skibe fungerede kammeratskabet godt. Det betød ikke, at folk ikke kunne blive uvenner, men konflikterne blev løst efter reglerne. En af reglerne kunne være slagsmål, helst overvåget af andre af besætningen. Når kampen var slut, skulle de to kamphaner være gode venner igen. Der var ikke plads til langvarigt had på et sejlskib, fordi man var meget afhængige af hinanden.

Kapitel 4

Lev vel

“Efterårsdage blev vi aldrig vasket i søen. Heller ikke om vinteren. Det var alt for koldt at tage noget tøj af og stå der og vaske sig. Det kunne man ikke. Sommerdage der på Østersøen kunne vi jo tage udenbordsvand.”

Hverdagen på et sejlskib kunne være hård. Arbejdet var krævende, og de hygiejniske forhold ikke for gode. Man boede trangt, kunne ofte ikke komme i bad, og kosten var sparsom. Madlavningen foregik i et lille aflukke (kabyssen) placeret midt på dækket, hvor der lige var plads til at vende sig. Maden blev lavet på et lille komfur, hvor røgen let kunne slå ind og fylde rummet. Det var heller ikke altid nemt at lave mad, når skibet gyngede kraftigt i en storm eller en forkert sø. Madlavningen på de mindre sejlskibe blev som regel altid foretaget af yngste mand ombord. På de mindste skibe kunne det være forbundet med hårdt arbejde. Foruden madlavningen skulle kokken også hjælpe til med alt det andet om bord. Om vinteren kunne det dog have sine fordele at være i kabyssen¹.

“Kabyssen var det eneste sted der var varme. Der var ikke varme nogen steder om vinteren undtagen kabyssen. Det var det eneste sted vi kunne få tørret et par strømper.”

Kosten var meget forskellig fra skib til skib. Meget afhæng af, om kokken kunne lave god mad ud af den proviant, man havde med i skibene. På nogle skibe spiste man godt, mens der på andre blev sparet på kosten. Når først skibet var afsejlet, kunne man ikke gøre så meget.

“Der var meget forskel på det. Ja — uha. Nogle var hele sultekasser² og andre var nogenlunde. De sparede på kosten for at give rederiet³ mere. Det var jo om at få overskud på de skibe. Jo mere de sparede på kosten jo mere tjente de jo for pokker. Vi kunne godt klage, men når vi ikke havde ud-provianteret mere og lå i søen, så var man nødt til at indordne sig.”

Frisk kød var en sjældenhed. De store skibe, der krydsede oceanerne, havde dog ofte levende grise om bord. Der var også mulighed for at supplere kosten med fiskefangst. Fik man harpuneret en haj eller en delfin, kunne man være heldig at få helt frisk kød. Dårlig eller for lidt kost kunne føre til mangelsygdomme og svække immunforsvaret. Og det kunne

¹Kabyssen er køkkenet om bord på et skib.

²Sultekasser er skibe, hvor man fik for lidt at spise.

³Rederi er et firma der ejer et eller flere skibe.

være farligt, når man kom til byer, hvor der var udbrudt epidemi. Kolera⁴, dysenteri⁵, tyfus⁶ og lignende skavanker var kendte fænomener blandt søfolkene. Alle frygtede at blive syge. Tænkte man sig ikke om, kunne det betyde, at man måske døde.

“I Petersborg stod vi og handede⁷ sten. Så havde vi godt nok fået at vide, at der var kolera. Vi måtte endelig ikke gå i vandet. Vi havde jo jollen liggende i vandet agterud, og når så vi havde stået og handet næsten op fra lasten og op i land fra 6 morgen til 6 aften og svedt, og det var egentlig hårdt arbejde, så kunne vi jo ikke nære os om aftenen, andet end at vi skulle lige ned og skylle os en bitte, og der var ingen, der så det, når vi gik ned i jollen og så blev vasket en bitte⁸. Men det resulterede alligevel i, at vi havde en tysker om bord fra Königsberg, og han fik kolera og blev lagt i land og han døde der. Vi skulle jo have holdt os væk, men vi andre, vi gik da fri.”

En anden plage var søsygen⁹, som naturligvis var en del af sømandslivet. De fleste søfolk havde på et eller andet tidspunkt oplevet søsyge. For nogle var det en konstant plage, mens søsygen for andre var et engangsfænomen. En slem søsyge kunne tage modet fra de fleste.

“Om sommeren lastede vi kridt til Kotka, og det blev dårligt vejr. Vi lå underdrejede oppe i bugten ved Øland. Jeg mener vi lå der i halvandet døgn, og drengen var så søsyg¹⁰, så ganske forfærdelig søsyg, og han lå og rullede rundt i vandet. Det var frygteligt at se. Vi fik så meget vand over, at vi næsten ikke kunne komme ned i forlogaret. Så sagde jeg til skipperen: Nu lægger jeg ham ned i min køje¹¹. Ja, han ville ikke have ham derned og brække. ... Jamen han har ikke noget at brække af, det kan du godt tro. Han kom så med der. Så lå han dernede en dags tid. Han var aldrig søsyg mere.”

Bedre blev det heller ikke af, at toiletforholdene var meget primitive.

“Ja, se vi havde en lille tønne, f.eks. styrmand og skipper de havde jo henne i hytten agter, der havde de jo en spand, og den skulle kokken jo holde, sørge for at tømme hver anden dag. Men mandskabet forude, de havde jo bare en rund tønne med to stropper i, og når vi så lå i havn, så skulle de sørge for at krybe i læ et eller andet sted, særlig hvis der gik damer på kajen. Der var i hvert fald tønne, og så fyldte vi en halv spand vand i og så ud over siden med det. Men altså, vi havde ikke andet end den åbne tønne.”

Hvis sejlskibet var af ældre dato, kunne det være plaget af småkryb. Den erfarne sømand vidste, at det var bedst at holde sig væk fra skibe med skadedyr, hvis man kunne.

⁴Kolera er en smitsom mave-tarm-sygdom, som ofte dukker op i forbindelse med urent drikkevand.

⁵Dysenteri er smitsom tarmbetændelse med blodig diarré. Opstår som følge af dårlig hygiejne i troperne.

⁶Tyfus er en art blodforgiftning og den farligste af alle salmonellainfektionerne. Opstår som følge af forurenede mad og drikke i troperne.

⁷Handede betyder ”rakte”, ”videregav”.

⁸Bitte betyder ”lille”.

⁹Søsyge opstår som følge af ubalance i balancesansen. Kendetegn er kvalme, depressiv tilstand, opkast og mavesmerter.

¹⁰Søsyge opstår som følge af ubalance i balancesansen. Kendetegn er kvalme, depressiv tilstand, opkast og mavesmerter.

¹¹Køjer er senge om bord på et skib.

“Det var meget almindeligt dengang med sådan utøj om bord. I barkentinen HAABET her af byen var der mange væggelus. Jeg var mønstret¹² i den og skulle med den ud at sejle. Så var de andre kommet om bord, men jeg sov jo hjemme. Først lå de i køjerne¹³, så lå de på deres kistebænke¹⁴, og så gik de i land. Så sagde jeg til kaptajn Andersen: Ja, nok er jeg mønstret her, men jeg er nu ikke mønstret til at være sammen med sådan en besætning som den der, så jeg vil i land. Åhr, det kunne jeg altså ikke komme. Ja, det vil jeg altså, for jeg vil ikke sejle sammen med alle de væggelus. Noterne mellem plankerne de var helt røde af bare lus. Men der var masser af skibe, der havde væggelus dengang, og man kunne gerne se det ved at lyset brændte på de skibe om natten for at holde lusene lidt i ave. Så kom jeg ikke med den.”

“Kakerlakker det var jo nogle bæster. Når vi skulle sove så rendte de jo og kneb os, men det var ikke farligt på nogen måde. Men se der i sejlskibene, selv om der var kakerlakker og væggelus, så blev det jo ikke røget ud som f.eks. i damperne. De skulle have bevis. Det måtte ikke blive over 6 mdr. gammelt, og hvis der var utøj om bord, så skulle skibet svovles hver 6. måned. Så blev vi jaget i land nogle timer.”

¹²Mønstre er at gå om bord og få hyre på et skib; det er altså begyndelsen på jobbet.

¹³Køjer er senge om bord på et skib.

¹⁴Kistebænke er kister, man kunne sidde på.

Kapitel 5

Sjov og alvor

“På frivagterne¹ om bord i søen da sov vi jo den meste tid. Somme tider spillede vi kort. Noget skulle tiden jo gå med.”

Fritid til søs var der ikke meget af i sejlskibene. I gennemsnit havde man 12 timers arbejde og 12 timers fri i døgnet. Med et almindeligt søvnbehov på 7–8 timer var der kun 4–5 timer i døgnet til at spise, klæde sig på, drikke te eller kaffe, personlig hygiejne samt toiletbesøg. For det meste blev fritiden sovet væk — der var ikke tid og kræfter til andet.

”Frivagterne? Puh-ha. Der røg vi lige på hovedet i køjen og så sov vi lige som en sten.”

Søfolkene var på mange områder afskåret fra omverdenen. Der eksisterede ingen form for radio, ingen nyhedsinformation, ingen underholdning — ud over hvad de selv kunne finde på. Når skibet var i søen, betød det mindre. For det meste nåede man kun lige at stikke hovederne sammen ganske kort, inden der skulle soves. Og tit var der kun tid til at læse eller genlæse breve hjemmefra. Egentlig fritid om bord kunne man stort set kun opleve på de store fuldriggede sejlskibe, der med passat-vindene² i ryggen krydsede de store oceaner.

“Som regel der i de danske skonnerter når de havde frivagt, og de havde været oppe og havde puklet i den tid, så var de sgu gerne så udmattede, så de sov altså fra det hele. Så var det en anden ting i de store sejlskibe i passaten, hvor det var så fint vejr, der var mange der brugte deres frivagt til at lave skibsmodeller — helmodeller eller halvmodeller og andre sådan forskellige ting. Ligesådan flaskeskibe blev der lavet. Jeg kan huske flere gange jeg var på Charlie Brown, en meget kendt beværtning i London, hvor alle verdens søfolk kom når de havde mønstret af, og der var alting deroppe — der var krokodiller og assagaier og alt mellem himmel og jord og skibsmodeller, og der var det så tit, når søfolkene ikke havde mere, så tog de sgu deres skibsmodel under armen og gik op og sagde, hvad kan jeg få for den? Jah, du kan få ti shilling³, og så kan du indløse den. Og så fik de ti shilling og drak dem op, og den blev aldrig indløst, så de fik jo nogle souvenirs – folks arbejde der.”

¹Frivagter er fritid om bord.

²Passatvinde er jævne vinde, der blæser hen over verdenshavene.

³Shilling er en engelsk møntenhed.

“I skonnerterne var der ikke noget fritid. Men i de store skibe. Jeg kan huske engang vi lavede sådan en kludebold. Dagen før havde der været åbent i slopkisten⁴, og så var der en af mine kammerater, en matros der havde købt et par sko, og dem havde han på dagen efter, da vi spillede fodbold. Vi løb rundt på stordækket og det havde jo ikke meget med fodbold at gøre. Det var nærmest sådan tjatteri. Og så sparkede han kraftigt, så denne her sko røg af og op i rigningen og udenbords⁵ regnede han med. Der røg din sko udenbords, var der nogen der råbte. Ad helvede til, råbte han, så blev han så gal, så tog han den anden af og smed ud. Men så var der en der sagde — jamen her sidder jo din sko — den sad fast i rigningen. Så blev han endnu mere tosset.”

Det hændte, at der blev spillet musik og sunget, men som regel ventede man til skibet kom i havn. Det var i havnene, sømændene kunne slå sig løs, mens skibet ventede fragter eller skulle repareres. Når skibet nærmede sig en havn efter mange dage til søs, begyndte landgangsfeberen. Snakken tog til om alle de ting, man skulle nå, inden sejladsen blev genoptaget. Nogle brugte straks opholdet i havnen til at få et velkomment kosttilskud.

“Når vi kom til en dansk havn, så røg vi op og købte en hel lagkage. Den kostede to kr. — en flødeskumslagkage. Så åd vi den. I England købte vi plumbudding, og i Spanien købte vi engang nogle fine kager, og der var noget i, og det var sgu klipfisk, så vi åd dem altså ikke. Vi havde lige losset klipfisk og så få en kage med klipfisk!”

Sømændene var afskåret fra et almindeligt seksualliv. I uger og måneder lå de ude til søs uden at have kontakt med kvinder. De unge var afskåret fra at søge den naturlige kontakt til jævnaldrene unge piger, og de voksne mænd måtte undvære deres kæresters kærlighed. I det mandssamfund, som skibene udgjorde, blev kvinder for nogle en besættelse, og besøg i havn kunne ikke råde bod på den manglende kontakt med kvinder. Disse havnebesøg blev for det meste et spørgsmål om hurtigt at tilfredsstille nogle seksuelle drifter — det vil sige, at man købte sig til et samleje med en totalt fremmed og uvedkommende pige, for hvem det kun gjaldt om at få det overstået. Allerede mens skibet var på vej ind, havde man om bord besluttet sig for, om man skulle på bordel eller horekasse, som man også kaldte det. En ung sømand, som tøvede med at slutte sig til selskabet, kunne blive til grin blandt de andre.

“Jah, når søfolkene de gik i land — hvis der var bordeller, så gik de ind på dem og ellers på havnerestaurationer, hvor de kunne træffe piger. Det var gerne de ældre som tog føringen. Vil I med derhen? Skal vi det i aften? Og sådan. Nogle ville jo med og andre ville ikke. Der var ingen tvang, men sådan en ung mand som ikke ville med på bordel kunne de godt lide at drille lidt — åh — sådan en barnerøv osv. Så hændte det jo, at han til sidst tænkte... det skal de skisme ikke tro... og gik med.”

Frygten for kønssygdomme afholdt dog nogle fra at gå med.

“Der var en fisker med oppe fra Hanstholm⁶. Vi kom til Malaga⁷ og skulle losse[losse] fisken, og så var han gået op til nogle piger, og så gik han og ragede sig

⁴Slopkisten er kaptajnens lille private butik om bord.

⁵Udenbords vil sige vandet, der omgiver skibet.

⁶Hanstholm er en fiskerby i Nordvestjylland.

⁷Malaga er en havneby i Sydspanien.

en gonoré til, og jeg så hvordan han skabte sig og jamrede sig, og han blev lagt i land på et hospital og kom slet ikke med skibet, vi måtte sejle fra ham. Da tænkte jeg ved mig selv: For det første kom jeg fra et godt barndomshjem, og for det andet, tænkte jeg, du skal aldrig komme til sådan en pige, for der er alligevel risiko, når jeg havde set ham, hvordan han led og så blev sejlet agterud dernede i Malaga, så tænkte jeg ved mig selv: nej, det skal du holde dig fra!”

Nogle prioriterede i stedet det at komme ud at se noget nyt. Det kunne være tyrefægtning i Spanien, en tur i teatret i London eller måske noget helt tredje.

“Jeg kan huske, da vi lå i Norge, da var vi ude at se på Holmenkollen — nej, det med værtshuse, det har jeg ikke haft lyst til sådan.”

Kapitel 6

Pas på!

“PRIMO forsvandt i Nordatlanten[^nordatlanten] lige efter, at jeg var gået fra den. Det var en 3-mastet skonnert. Jeg kom i land på Københavns red¹. Så rejsen efter, da forsvandt skibet. Ja, de fandt den senere, men de fandt aldrig besætningen.”

Når man satte sine ben i et sejlskib, udsatte man sig også for en vis risiko. Man blev ganske vist rig på oplevelser, men kunne også i værste fald miste livet. Farerne lurede. Sygdom, lemlæstelse eller død var noget, de fleste søfolk stiftede bekendtskab med på et eller andet tidspunkt i deres karriere. De hørte om skibe, der forsvandt, mødte kolleger, som døde af feber, eller oplevede måske selv en ulykke, som de mirakuløst overlevede. Det var ikke ualmindeligt, at gamle matroser havde oplevet indtil flere forlis², som de med gru kunne fortælle om nede i logarets mørke. Grumme historier var en uundgåelig del af sølivet, og det var ikke uden grund, at søfartssamfund havde en større andel af enker end andre steder. Et sejlskib var ganske enkelt en af de farligste arbejdspladser, der fandtes. Det frygtede råb: ”Mand overbord!” betød i dårligt vejr for det meste et farvel til en skibskammerat, der blev overladt til den ensomme druknedød. Voldsomme oplevelser kunne føre til syner eller en stærk tro på større magter. Troen på Gud kunne være stærk, men afhang også af det hjem, som sømanden kom fra. Nogle var mere troende end andre.

“Jeg stod henne ved skipperen, han stod ved roret og havde sejsing³ omkring livet, og så siger han,”hold dig ved“, siger han,”for der kommer en grim sø⁴“, og så kiggede han ud til siden, men vi skulle kigge opad, da kom den rullende oppe over os, lige som sådan en elektrisk pæl der er i højden, og så faldt den jo i øvrigt, og jeg tog fat under ruffet⁵ sådan og jeg har sørme taget sådan, at mine negle de var gået ind i træet. Men der var ikke noget at gøre, jeg blev væltet ud, og jeg havde som ærlig talt troet, at jeg var druknet, det troede jeg. Alt var jo mørkt, når man kom under sådan en masse vand, men det har jo været mit held mange gange, at jeg har været udsat for det og er sluppet godt fra det.

Ja, jeg blev faktisk smidt lige på hovedet ind på dækket, og så var jeg på vej ud igen, men så tog skipperen mig så. Og da kunne jeg høre, det er altså sådan noget, man får i øjeblikket, jeg hørte en koncert af den skønneste musik, som du kan

¹Københavns red er det sted uden for havnen, hvor skibene lå for anker.

²Forlis er, når et skib sank eller på anden måde gik i stykker.

³Sejsing er tovværk, man bandt om sejlene.

⁴Sø er en eller flere bølger.

⁵Ruffet er dækshuset, der benyttes til kahytsrum.

tænke dig, og i min underbevidsthed, dør var jeg klar over, at jeg tænkte, jeg vidste ikke rigtig, hvor jeg var henne, jeg var slet ikke klar over, om jeg i det hele taget levede, men jeg hørte denne her musik, og så lige pludselig hører jeg nogen, der siger: "Lever du, er du vågen", og så var det skipperen, der stod og ruskede i mig. Og så vågnede jeg op, og så siger han "Fejler du noget". "Nej, jeg gør ikke", siger jeg så, da var jeg ved at være rask. Så siger han, "Så gå hen og hjælp til med at hale det sejl ned".

Og det var det sejl, at søen havde splintret alle trådene der. Der var jo tusinde tråde og det var det, at stormen fløjtede i, og det var det, der lavede musikken jo. Og så står jeg derhenne sammen med mine kammerater, og jeg så med det samme, vi mangler en mand, men jeg kunne ikke sige, hvad han hed. Det kunne jeg ikke.

Men så gik jeg hen og sagde til skipperen "Vi har mistet en mand", og med det samme han sagde "Det er Hans", da var jeg klar over det. Nej, der var ikke noget at gøre ved det. Ja, så sagde skipperen, jeg skulle kravle et stykke op i rigningen og kigge, og skønt der lå planker og brædder her og der, kunne jeg ikke undgå at se han lå og fægtede med armene, men — ak gud fader, der var ikke noget at gøre... (bevæget). Nej, ok nej, — vi var selv så hjælpeløse, selv om vi havde villet, ku' vi ikke ha' drejet den, eller fået den til at køre rundt. Det ku' vi ikke. Så havde vi skullet bruge flere kilometer. Det kunne vi ikke. Det sagde han jo også til skipperen, han bad jo en bøn for ham, men..."

Blandt besætningerne var sygdom altid frygtet. Noget af det værst tænkelige for en sømand var, hvis han blev sat i land på grund af sin sygdom på et hospital og derefter agterudsejlet — det vil sige, at skibet sejlede sin vej med den raske besætning. Skete det i troperne, var man nærmest prisgivet. Risiko for følgesygdomme kombineret med mangelfuld pleje gjorde, at særlig mange døde på de kanter. Nogle gange var sømanden også afhængig af kontante midler. Ingen penge — ingen behandling. Om bord var der ikke meget, man kunne stille op. Skipperen og styrmanden havde ganske vist lidt lægelig viden med fra navigationsskolen, men når det kom til stykket, kunne de ikke stille meget op. Småskavanker kunne dog klares med lidt opfindsomhed.

"Joh, jeg havde tandpine. Hold kæft! Jeg kunne springe overbord. Ja, jeg havde det hele vejen over Atlanterhavet, jo. Jeg havde ikke mere forstand på tandpine end som der var honning i en skruptudse. Hvergang jeg kom op på dækket så var der aldrig noget i vejen. Når man skulle ind og sove og mente, nu har jeg det dejligt, så lige så snart jeg lagde hovedet på hovedpuden, så havde jeg tandpine med det samme. Jeg havde det sådan, at jeg var ligeglad med hvad jeg gjorde! Til sidst så glødede jeg en sejlnål⁶! Kokken han sagde: "Må jeg stikke den ned?" Gu' må du ej, den vil jeg sgu selv hav lov at stikke ned."Jeg fik lige fat i den — han skulle kigge mig i munden om det var rigtigt — så jagede jeg til. Men jeg tror nok, jeg sprang helt "op over fokkeråen"! Hold da kæft hvor gjorde det ondt! Så var den tandpine væk. Jeg havde brændt nerven over.

Men da havde jeg så også gået med det i over en måned. Og jeg stoppede papir i ørerne, og jeg var lige ved at stoppe Social Demokraten⁷ op i r... Ja, hvad jeg ikke gjorde altså, Alt muligt prøvede jeg! Jeg stoppede sølvpapir ind i ørerne og

⁶Sejlnål er en nål til at sy sejlene med.

⁷Social Demokraten er en avis.

stoppede det alt for langt ind, så jeg næsten ikke kunne få det ud igen. Hver nat kl. 12, så kom det. Så havde skipper fået fat i en passer⁸ og havde lavet sådan et par kroge og så snupede han tanden til sidst. Men han var mindst 8 dage om at få fat i den, den blev siddende."

⁸Passer er et instrument til at måle afstande på et søkort.

Kapitel 7

Den Store Verden

“Jeg havde mange sjældne konkylrier¹ nede fra Vestindien². Og så havde jeg et af de her jernspyd der var med modhage og pyntet sådan som et tyrefægterne bruger. Jeg havde da også en harpun. Men det hele forsvandt. Mine brødre havde gået og solgt det for at få penge.”

De søfolk der fik mulighed for at komme med de større skibe, som sejlede til andre verdensdele, mødte folk fra helt andre kulturer end den nordeuropæiske, som de selv var en del af. Dengang havde man et noget andet menneskesyn end i dag, og fordomme om andre kulturer var almindeligt. Dog kunne kortvarige bekendtskaber opstå spontant alligevel, og hvis der var tale om længerevarende havneophold kunne der knyttes kontakt til de lokale. Lettest var det, hvis der var tale om andre nordeuropæiske eller nordamerikanske havne. Kom et sejlskib til en lille havneby, kunne besætningen være så heldig at blive inviteret med til fest.

”Vi kom op til New Foundland i december måned. Det var helt sjovt at komme op og losse kul på sådan en lille plads³. Der boede 300 mennesker der. Første dag, vi var kommet ind, så var der fest. De havde sådan et forsamlingshus⁴ (...) og når kulkibet kom den ene gang om året, så var der fest, og det vil sige, at vi jo skulle op og spise til aften, og der kom så de lokale folk og så spillede de jo. Vi stak helt af fra selskabet⁵, for vi havde jo vores sko på og lignede slet ikke de andre. Men det gik godt og det var sjovt.”

Sværere kunne det være for de danske søfolk at begå sig, når de sejlede til fjerne egne. De folk, som sømændene mødte, var ofte blandt de fattigste. Det kunne være havnearbejdere, prostituerede eller måske tiggere, der var henvist til et kummerligt liv i rendestenen. Sprog- og kulturbarrierer gjorde kommunikationen overordentlig vanskelig. Alligevel hændte det, at man fik fælles oplevelser med den lokale befolkning på godt og ondt.

”This, Charles, Hjulemand og jeg omme i floden, som løber ud et lille stykke herfra, og vaske tøj og hente vand. Fint vand at vaske i. Vandet har vi nemt ved at få fat

¹Konkylie er en art sneglehus dannet af rovsnegl, der lever i vandet og spiser ådsler, mindre fisk og muslinger.

²Vestindien er en øgruppe i det Caribiske Hav mellem Syd- og Nordamerika.

³Plads er en mindre havn.

⁴Forsamlingshus er et hus, hvor mindre lokalsamfund kan mødes til foredrag, fester eller lignende.

⁵Vi stak af fra selskabet skal her have betydningen: Vi lignede ikke de andre.

i. Vi vender bare båden, så den bliver næsten fuld af vand, for vi skal jo også være der. Jeg ved ikke hvor mange mil oppe i landet floden kommer fra, men hele vejen ud bader folk i den og vasker tøj og smider affald ud i den. Der er ikke meget vand i den nu. Når vi ligger på maven, stikker ballerne ovenfor. De sorte piger her har ikke badedragt på, så de må ligge på maven hele tiden. Vi maver rundt mellem hinanden i al ærbarhed. Det er meget fint drikkevand. Det kan næsten gå ombord selv, så fyldt af alskens ting er det. Selv hajerne kan lide det. De kommer helt ind på det grunde vand, småhajerne altså, for at få en god mundfuld af det dejlige vand. Jeg kan gætte mig til, hvor sprælsk det vil blive, når vi har sejlet rundt i varmen med det i nogle uger. Når vi så kommer ombord, hiver vi det op med pøse og hælder det i vandfadene. Vi har to store stående foran halvdækket agter⁶ samt et stort træfad surret på dækket samt en stor beholder nede i forskibet.

Traf negeren fra Cape Vincent, vor gode ven. Han gav os kokosnødder. Dem er der nok af her i træerne. Fik dem i frøkapslen, men han viste os, hvordan vi skulle få dem ud af den. Vi drikker en del kokosmælk, som skulle være sundt. Det er i hvert fald rent. Om aftenen var alle mand i land til fest og fik limonade, men vi gik ret tidligt om bord igen. Det var en fin måneskinsaften, så Aksel og jeg startede igen. Nu ligger der en del negerhytter placeret rundt omkring i sandet på vejen op til byen. I en ret stor, som der ikke var sider i, var der dækket et stort bord med forskelligt. Der skulle nok være fest, men der var ingen mennesker, så Aksel og jeg satte os ned og ventede. Der kom ingen, så vi smagte lidt på varerne, så gik vi, for Sveske blev bange for, at vi skulle få tærsk, hvis de opdagede os. Om aftenen til fest på pladsen, ja det er altså en stor plads med træer og buske. I midten et monument og en åben plads med stole, som vi kan leje, men det opdagede vi for sent. Det var en aften, alle stolene var optaget, så rejste et par sig vel for at strække benene lidt, og straks snuppede vi stolene. De kom tilbage og blev ved at kredse om os, men sagde ingenting, så vi blev siddende. Senere fortalte Vincent os, at vi skulle give penge for stolene, så det var en flov historie. Hvad mon pigerne tænkte om os. Inde på denne lille åbne plads går alle de hvide, altså noblessen, som vi altså mener vi hører til, idet vi også opholder sig der. Uden om går så alle de sorte, eller dem som ikke er hvide nok, og alleryderst går så skravlet."

Indtrykkene fra den store verden tog mange med sig hjem i form af forskellige souvenirs, der kunne foræres til familien. De hjembragte sager gjorde som regel altid lykke.

"Nede sydpå havde de alle de sydfrugter, appelsiner og vindruer. Det var luksus dengang. Jeg købte en stor trækasse med figner. Den havde jeg med hjem til mine brødre og min søster. De kendte jo ikke andet end de tørre. Den gjorde lykke den kasse der. Min søster var 1 år ældre end mig, og hun kunne altid bruge parfume og sådan noget. Det var spændende med udenlandske ting, især fra Frankrig. Der var ikke så meget ved ting fra England."

⁶Halvdækket agter er et delvist overdækket område bagerst i skibet.

Del II

Dampskibe

En damper - eller et dampskib - er et fragtskib, der bliver drevet frem af en dampmaskine og er bygget af jern eller stål. I den allerførste tid blev der også bygget dampskibe af træ. Dampfragtskibe begyndte at gøre sig gældende fra omkring 1875 til 1900. Ganske vist var der før den tid så småt begyndt at komme dampere i indenrigs- og nærfarten, men det var hovedsagelig til passager- og postruter og faste fragtruter. I 1870 var der således kun 4 danske dampskibe i trampfart⁶⁰ - altså i fri fart mellem forskellige havne - i nordeuropæiske farvande, men i slutningen af perioden begyndte dampskibene at gå på længere rejser. Sejlskibsflåden var hjemmehørende i havne placeret rundt omkring i hele kongeriget, specielt koncentreret i byerne omkring Det sydfynske Øhav. Med dampskibstiden ændrede dette mønster sig. Dampskibsrederierne blev centreret omkring hovedstaden, hvor næsten hele dampskibsflåden blev hjemmehørende. Her møder man dog også undtagelser som eksempelvis rederiet J. Lauritzen, der indtil 1914 havde hjemsted i Esbjerg, hvorefter firmaet flyttede til København. Der var også forskellige dampskibsrederier i Aabenraa og rederiet H. C. Christensen i Marstal. Dampskibenes størrelse varierede meget. De mindste af slagsen fra dampskibstidens begyndelse kunne medtage en last på et par hundrede tons. De senere kunne medtage adskillige tusinde tons fragt. Tilsvarende var der meget stor forskel på besætningens størrelse. Dampskibene sejlede i epokens begyndelse i de nære farvande, men senere gik turen også ud på langfart. En stor del af dampskibene var beskæftiget med at transportere alle mulige varer i nordeuropæiske farvande. Der var typisk tale om landbrugsprodukter til Storbritannien og kul tilbage til de danske kakkelovne, der opvarmede hjemmene, før vi fik oliefyr og fjernvarme. Røgen fra de sidste danske lastdampere er for længst forsvundet i den blå luft. Men man kan stadigvæk komme på en tur med et af de tilbageværende næsten lydløse dampskibe, nemlig passagerskibene SKJELSKØR og HJEJLEN. De blev bygget henholdsvis i 1915 og 1861. HJEJLEN sejler stadig på Silkeborgsøerne.

Kapitel 8

En landkrappe

”Jeg besluttede nu at prøve dampskibene, men en dampskibsmatros blev i de dage ikke regnet for rigtig sømand.”

I 1920'erne var tiden for sejlskibene ved at rinde ud. En økonomisk krise, som fulgte efter afslutningen af 1. Verdenskrig, betød, at stort set alle sejlskibe blev lagt op. Det vil sige, at de lå i havnene uden mandskab eller last om bord. Ejerne ventede på bedre tider, men de kom aldrig. I stedet søgte flere og flere arbejde på dampskibene, der nogle steder lige akkurat kunne holdes kørende økonomisk. Men arbejdsløsheden var stor, og mange søfolk gik i land og ventede på at komme ud at sejle igen. For at få arbejde måtte man være beslutsom:

”Jeg var på Styrmandsforeningens⁶¹ kontor og meldte mig i foreningen. Gik derfra med en negativ indstilling til fremtiden. Der var ingen håb om hyre derigennem. Jeg husker ikke, hvor mange ledige styrmænd foreningen havde gående, men det var mange. Forretningsføreren anbefalede mig, at rejse hjem til Marstal, der var måske større chance⁶⁰

Trampfart er, når et skib sejler i fri fart mellem forskellige havne, hvorfra og hvortil der skal transporteres varer. I modsætning hertil er der skibe, der er placeret i linjefart med gods mellem to eller flere bestemte havne. ⁶¹ Styrmandsforeningen er en fagforening for styrmænd.

16

for at få en hyre med et motorskib, eller et af de få sejlskibe, der endnu var tilbage, chancen var sikkert større der, end den var i København. Det var ikke just lyse udsigter. Nå, jeg sagde farvel til Hekla, kom i land ved Toldboden og var indstillet på at løbe på trapper til de forskellige rederier resten af dagen, jeg måtte jo i alle tilfælde have en ansøgning liggende, hvis der pludselig skulle vise sig noget. Da jeg kom gående op i Bredgade mod Kongens Nytorv på vej til rederiet A. P. Møllers kontor, dette var vel det, der var mest kendt i Marstal. Der var mange styrmænd herfra, der blev ansat netop der. Pludselig fik jeg øje på et blank-pudset skilt, hvorpå der stod Dampskibsselskabet Torm, Bredgade 6. Det var et selskab jeg ikke kendte meget til eller havde hørt om. Jeg havde nogle gange set et mindre sejlskib med et T i skorstenen passere holmen for at gå op i gasværkshavnen, men ellers kendte jeg intet til dette selskab. Det var mest mærkselskaberne, vi hørte om i Marstal. Ja, du skal nok igennem alle rederierne, tænkte jeg, så hvorfor ikke øve dig lidt med at begynde her? Jeg kom ind på kontoret og fremsagde mit ærinde,

der blev rystet på hovedet og peget på en hylde med en stor stak papirer. Det er bare ansøgninger, blev der sagt. Jeg spurgte om rederiet havde trykte formularer til ansøgning, eller om man bare kunne sende en ind med kopi af ens papirer, så måtte den vel komme til at ligge øverst. Han spurgte med et lille smil, om han måtte se mine papirer. Jeg havde ret gode eksamener, havde også en anbefaling fra min tid i BONA VISTA (et sejlskib). Han kiggede papirerne igennem og sagde: et øjeblik! og forsvandt ind i et af kontorerne. Et øjeblik efter kom han tilbage uden mine papirer, lukkede lemmen op, idet han sagde, at direktør Kampen gerne ville hilse på mig. Jeg kom så ind til selve chefen, som sad og kiggede på mine papirer. Vil De gerne ind i vores rederi, var hans første spørgsmål. Ja tak, svarede jeg. Jeg ville nu hellere have været ind i et noget større rederi, et der havde større skibe. Torm havde vel dengang en 16-18 skibe. Den største lastede omkring 3000 tons og de mindste omkring 16-1800 tons. Men det var ikke tider at vrage, masser af styrmænd gik ledige. Så måtte man være glad og tilfreds for et sådant tilbud. Ja, men så er det i orden, svarede han og rakte mig mine papirer. Opgiv Deres adresse til hr. Jensen ude i forkontoret, rejs hjem og hold en lille ferie og De vil høre fra os i løbet af ca. 14 dage. Jeg gav hr. Jensen min adresse. Med et lille smil ønskede han mig god ferie, og jeg rejste hjem. Den 20. oktober mønstrede jeg som andenstyrmand om bord på dampskibet SIGNE af København. Jeg kom om bord på Helsingør red62, og det var første gang jeg satte mine fødder på dækket af et dampskib.”

Forholdene på et dampskib var på mange områder helt anderledes end på sejlskibene. Man fik som regel en bedre løn, og der var ofte bedre arbejdsvilkår. Men dampskibene var også genstand for faglige kampe, og det lå i luften, at man som matros måtte deltage aktivt. Det kunne dog være en dyr fornøjelse og i sidste ende føre til arbejdsløshed på ny.

”Nu var jeg helbefaren matros 22 år gammel, og jeg blev stoppet til orlogs63, og jeg søgte arbejde i Frihavnen og lærte at betjene et dampspil. Jeg fik undervisning af dem, jeg skulle arbejde sammen med, og jeg opdagede snart, at det var betydeligt lettere med mekanik end at stå i et krøbbelspil64 og lægge alle kræfterne i et håndsving hele dagen for at få kul eller anden last op af rummet. Jeg tjente 4 kroner den dag, og jeg havde aldrig før tjent så mange penge på en dag og så let. Jeg tænkte, skal du gå ombord på en damper, og jeg tog min beslutning.

62

Red er en ankerplads uden for en havn, flodmunding og lignende. Stoppet til orlogs vil sige, at personen har aftjent sin værnepligt i militæret. 64 Krøbbelspil er et ankerspil (med vandret spiltromle) 63

17

Sømændenes Forbund65 var næsten lige trådt ud i livet, og jeg blev medlem. Den danske sømand vågnede i forståelse af, hvor urimelig lille hans betaling var, for det arbejde, han udførte. Matroshyren var 50 kroner om måneden. Nu krævede vi den sat op til 60. Det ville rederne ikke gå med til, og den første danske sømandsstrejke blev etableret. Et knusende nederlag blev resultatet. Der var ingen strejkefond66, så hver enkelt måtte bære byrderne, og bevægelsen blev fuldstændig sprængt. Efter dette måtte man for at få hyre underskrive en erklæring på, at man ikke var tilsluttet nogen fagbevægelse. Rederne indførte karakterbog, som tilkendegav, hvordan opførsel og duelighed var beskaffen, men det mudrede blandt søfolkene.

Der gik nogle år, og så samledes vi et halvt hundrede stykker i den lille kælder i Toldbodgade, hvor kølen til det nuværende forbund blev lagt takket være dygtige mænds oplysningsarbejde. Den næste strejke vandt vi, men måtte underskrive en otteårig overenskomst.”

Kapitel 9

Adieu

”Jeg måtte sige farvel til Ørstedværket⁶⁷, og slutfasen, et nyt og herligt afsnit i min uddannelse begyndte. Det var fint vejr på min første rejse, men alligevel ude i Atlanterhavet var der store dønninger, der fik skibet til at duve og rulle svagt. Kort sagt, jeg blev søsyg og det stod på hele turen over til New York.”

For nogle var søen en naturlig arbejdsplads at vælge, mens den for andre nærmest blev en nødudgang. At flere og flere rejste fra landet til byerne føre naturligvis til, at befolkningspresset på storbyerne voksede. Det medførte for mange vanskelige levevilkår, hvis der kom perioder med arbejdsløshed, eller hvis lønnen var lav. Mange søfolk til dampskibene blev rekrutteret i byens fattige kvarterer. Man søgte arbejde til søs, fordi der ikke var andre muligheder, eller fordi man var træt af omgivelserne og den situation, man befandt sig i.

”I tiden 6. oktober til 3. november 1919 gik jeg hver dag på DFDSs⁶⁸ forhyringskontor ved Kvæsthusbroen. Det var mellem klokken 10.00 og 14.00. Der skete sgu aldrig mig noget. Der kom mange drenge, som blev kaldt ind på kontoret, kom ud igen, og jeg så dem aldrig mere. Da jeg havde siddet der en 14 dages tid, og der stadig ikke var bud efter mig, blev jeg sgu gal i hovedet, gik hen og bankede på døren, lukkede op og gik ind. Hvem har sendt bud efter dig? lød det fra en herrestemme bag et stort skrivebord, og jeg svarede: Det er der ingen der har gjort, men nu er jeg kommet her i 14 dage og har set mange drenge komme herind, og komme ud igen, hvorefter jeg ikke har set dem mere, hvorfor jeg mente, de havde fået hyre, så jeg mente, det måtte være min tur nu! Du er for lille. Du kan ikke nå kopperne i dækket⁶⁹, sagde han. Kopper i dækket, tænkte jeg. Så kan jeg vel tage en stol at stå på! svarede jeg. Ej, ej, sagde han, en lille vågen er bedre end en stor og doven, og så fik jeg hyre som messedreng på ”NIELS EBBESEN”, København-Randers og retur, og jeg skulle møde mandag morgen kl. 06.00 på ”NIELS EBBESEN” medbringende tøj, madras og sengetøj, vær så god, og det var mandag den 3. november 1919.

⁶⁵ Sømændenes Forbund er en fagforening for matroser. Strejkefond er penge som fagforeninger kan dele ud til medlemmer, når de strejker og ikke får løn. ⁶⁷ Ørstedværket er et stort kraftværk i København, der producerer elektricitet ⁶⁸ DFDS er Det Forenede Dampskibsselskab. Var et af de største rederier i Danmark. ⁶⁹ Kopperne i dækket betyder, at kopperne var gemt i dybe skabe, så de ikke smadrede, hvis skibet gyngede for meget. ⁶⁶

Nu var det med at komme op til den af DFDS befalede læge og blive totalt undersøgt for både legemlige og åndelige sygdomme. Han syntes nok, at jeg var lidt spinkel, men ellers sund nok, så jeg passerede hans stærke brilleglas. Jeg fik bedstefaders værktøjsskabe, en stor firkantet kasse med låg og beslag. Nu var Otto kommet hjem, så han stod op og hjalp mig til båden med kassen med mere. Da jeg for sidste gang gik ud af døren i nr. 32, sagde fru til min far: Ja, nu kan du jo se, om han kan være hos andre mennesker! Egentlig ville jeg have været i snedkerlære, men da snedkermestrene i København ikke havde deres lærlinge boende, og jeg hverken kunne eller ville bo hjemme, ja så var den hurtigste udvej at sende mig til søs, og – ja – det var egentlig godt. Jeg trængte til både mad og øretæver og fik begge dele, men absolut ikke flere end de andre drenge ombord.”

I damperne var der brug for en helt ny type søfolk. Det var folk, der kunne håndtere og vedligeholde de teknisk komplicerede dampkedler. Matroserne fik derfor selskab af fyrbødere og maskinister, der havde deres egen fagforening og arbejdede under andre vilkår med meget faste regler for arbejdstider med mere. Men det gik de fleste steder nogenlunde. Lærepladser for smede var de fleste steder et lige så barsk sted at blive udlært som på et skib. Det var derfor ikke svært for smedene at falde ind i jargonen, selv om tilværelsen blev mere opdelt om bord. Fyrbøderne snakkede ikke så meget med ”dem forude”, matroserne, ganske enkelt fordi de to grupper ikke opholdt sig de samme steder på skibet i dagligdagen. Det aftvang en naturlig respekt, hvis man var god til sit håndværk. Ikke alle smede var dog lige søstærke, men alt kunne jo læres...

”Der var jo ikke arbejdsløshedskasser dengang. Enhver måtte klare sig selv. Der var jo fattigforsorgen⁷⁰, men den undgik enhver ærekær borger. Jeg gik en måned uden arbejde og var hver dag på tæerne fra morgenstunden, men alle vegne den samme besked, desværre er der ikke brug for Dem. Det var en trøstesløs vandring fra sted til sted. Min moders søster havde et stort pensionat i Svendsgade. Hende hjalp jeg med at hente varer hjem og gjorde anden nytte, så der fik jeg min gode mad, så jeg betalte kun for logiet hjemme. En dag jeg gik på Kongens Nytorv, kom en tidligere svend hos min læremester mig i møde. Han sejlede nu som første mester med s/s ”JEANNE”, rederiet Heimdal. Han og jeg havde arbejdet meget sammen, og han spurgte mig, hvorledes det gik. Snavs, sagde jeg. Kunne du tænke dig at komme ud at sejle? Det kunne jeg godt, for den drivertilværelser huede mig ikke. Han gav mig et kort, hvorefter jeg henvendte mig til forhyringsagent Jepsen i Nyhavn. Jeg fik en søfartsbog udleveret og blev påmønstret som lemp⁷¹, men jeg skulle gå dagvagt i maskinen fra kl. 6 til 6, og kun når det kneb med kullene, når de lå langt tilbage i bunkerne skulle jeg hjælpe til der. Min moder blev meget overrasket, da jeg kom hjem og fortalte, at jeg skulle ud at sejle. Jeg fik en dyne og en pude, og så sagde jeg farvel og tak og drog på langtur med s/s ”JEANNE”. Den var bygget i England og mandskabslukkerne⁷² var i stævn. Det var ret ubehageligt, når man skulle midtskibs i dårligt vejr. Jeg arbejdede mest i maskinen med reparationer og vedligeholdelse. Der lærte jeg meget. Vi sejlede først til Skutskär, en lasteplads nær Gävle⁷³, hvor vi lastede træ til Rouen⁷⁴ i Frankrig. Oprejsen gik godt med fint vejr, men på rejsen igennem Østersøen til Kielerkanalen⁷⁵ havde vi meget hårdt vejr. Jeg var meget søsyg, og først da vi kom til Holtenau ved Kielerkanalen søndag morgen, var skibet i ro igen, og kunne jeg have gået i land, da vi lå i slusen, havde aldrig nogen fået mig om bord i noget skib mere, men jeg måtte fortsætte, og efterhånden kom man over de børnesygdomme også. Da jeg mest opholdt mig i maskinen, kom jeg ikke så meget i berøring med

gutterne forude. Det var brave mennesker, og de var ikke brovtne⁷⁶ over, at jeg havde en del lettere tjeneste end dem. De respekterede mig som fagmand, og jeg blev ommønstret til donkeymand, så

70

Fattigforsorgen er sparsom økonomisk hjælp fra det offentlige. Den blev anset for nedværdigende at få. Lemper er en, der skovlede kul ind i dampkedlerne. 72 Lukaf er et opholdsrum for mandskabet om bord. 73 Gävle er en svensk kystby ca. 150 km nord for Stockholm. 74 Rouen er en fransk kystby 50 km nordvest for Paris. 75 Kielerkanalen er en tysk kanal, der forbinder Østersøen med Nordsøen. 76 Brovtne betyder sure. 71

19

ved land passede jeg donkeykedlen⁷⁷, medens fyrbøderne havde rengøring af hovedkedlerne og maskinerne, når vi lå i land. Vi havde senere fået en lemp, en ung fynbo, som fyrbøderne gjorde megen grin med. Dengang var det således, at hver fyrbøder havde en ration af 2 flasker brændevin pr. uge i fast ration. Senere blev det ændret, så vi fik kakao udleveret i stedet for snaps. Den omtalte unge fynbo skulle jeg vække en dag i søen, inden han skulle på vagt klokken 8 morgen. Han blev purret ud⁷⁸ klokken 7.30, da han skulle spise frokost, før han tørnede til. Jeg vækkede ham med de ord: Op at stå, du skal ud og skaffe. Det er jo udtryk for spisning om bord. Han svarede helt grædefærdigt på sit fynske mål: Hvad skal jeg skaffe, i går skaffede jeg to ankre brændevin, jeg kan da ikke blive ved med at skaffe! Det morede os alle, hans udbrud. Han var jo ikke klar over, at jeg mente 'frokost'."

Kapitel 10

Op og ned

Til søs er der et bestemt besætningsmønster, en rangorden med skibsføreren som den øverste. Dette gælder i alle skibe. I sejlskibene havde alle haft det samme udgangspunkt fra begynderjobbet som dæksdreng over jungmand og videre til letmatros, matros og bådsmand. Og for dem, der havde ønsket, viljen og evnerne, lå jobbet som styrmand og skibsfører også inden for rækkevidde. Dette mønster fortsatte i dampskibenes periode. I dampskibene havde dæksmandskabet dog andre opgaver end i sejlskibene. Sejlskibssømanden havde ud over vedligeholdelse af skibet en del sømandsarbejde, der bestod i arbejde med tovværk og med at passe sejl, mens en meget stor del af dampskibssømandens tid gik med at vedligeholde skibet. Sejlskibssøfolkene kaldte nedladende dampskibsfolkene for ”rustbankere”. Til gengæld kunne dæksfolkene i dampskibene som regel få deres frivagt i fred og ro. Derimod blev sejlskibssømændene ofte purret ud, når der var sejlmanøvre, eller når vinden friskede, og der skulle mindskes sejl⁷⁹. Dæksfolkene i dampskibene havde lignende arbejdsopgaver som coastersøfolkene. I dampskibene kom der nye kategorier af folk om bord. Maskinen skulle passes, og til det formål var der kullempere⁸⁰, fyrbødere, donkeymænd, og maskinassistenter samt maskinmestre, hvoraf 1. mesteren var den øverste. Der gik megen tid med at manøvrere, reparere og overvåge maskinen – og med at fyre op under dens kedler.

77

Donkeykedel er en dampkedel, der leverer damp til et skibs dækspil (en slags kran) eller ankerspil (maskine der trak ankeret op). Donkeymanden er ham, der passer kedlen. ⁷⁸ Purret ud betyder vækket. ⁷⁹ Mindske sejl vil sige, at når vinden frisker op, er man nødt til at mindske sejlfladen på sejlskibene, for at skibet ikke skal krænge for meget over til siden eller kæntre. Man bjærger nogle af de øverste mindre sejl (det vil sige, at man tager dem ned), eller gøre sejlfladen mindre på andre måder. ⁸⁰ Kullempere er en ufaglært person, der er ansat til at bringe kul frem til fyrpladsen ved maskinen, således at fyrbøderne har tilstrækkeligt med kul til at fyre med. Han er en form for alt-mulig-mand, maskinens dæksdreng.

20

Desuden havde de større dampere så stor en besætning, at der var en hel afdeling inden for madlavning og servering med messedrenge, opvaskere, koksmather⁸¹ og kokke med hovmesteren i spidsen. I hvert område på skibet – maskinen, kabyssen eller dækket – arbejdede folk, der udviklede hver sit speciale. Gruppen af officerer var sat sammen på tværs af fag. De havde uniformer i modsætning til sejlskibsofficererne, der gik i dagligt tøj om bord. Richard Lauritzen, der var født 1919 i Hvorup nord for Nørresundby, havde været en kort tid med småskibe i nærfarten, og i 1934 ville han på langfart. Han havde heldet med sig hos en forhyrings⁸²-agent i København. Han skulle mønstre som messedreng i S/S ASTRID af

København, der kunne medtage en last på 2600 tons og havde en besætning på 20 mand. Richardt beretter: "Det er så i orden, sagde forhyringsagenten. Du kan begynde om bord i morgen klokken syv. Dit skib ligger ude i Sydhavnen, og du melder dig bare hos hovmesteren eller kokken, når du møder! Med køjesækken på nakken gik jeg forsigtigt hen under de svingende kraner til landgangen, vejen op til min nye spændende tilværelse. - Hvem er du? - Det var vagtsmanden en lille vims matros, som jeg siden skulle kende som "Småen". Han godtog min redegørelse og viste mig rundt overalt om bord og bød mig på kaffe i kabyssen. Klokken 6 næste morgen blev jeg purret ud af vagtsmanden. Jeg var lysvågen med det samme. Så er det ud af bunken "Petter"! kommanderede "Småen", påtaget barsk. Du skal have kaffen på bordet i messen⁸³ om en halv time, ellers får du troubles! Javel! sagde jeg og sprang ud på dørken. Det var den første dag. Jeg ville gerne være pæn, og mit tøj var også rent. Men jeg havde endnu intet vand i kammeret til at vaske fjæset med. Mit stride hår fjøede sig dårligt for kammen, det skulle have vand for at arte sig. Jeg måtte klare det med lidt spyt. Og med et håndklæde gned jeg søvnen af øjnene. Ude i den lukkede gang gennem midtskibs kunne jeg trods de larmende kraner høre, at nogen rodede med grej henne i kabyssen. Den lå agterude midtskibs, ikke langt fra mit kammer. Der måtte jeg hen og bede om den vejledning, jeg savnede for mit arbejde. Det var tydeligvis kokken, der var begyndt i kabyssen. Han måtte være kommet lige fra land, for han gik i pænt jakkesæt og så forvirret ud, havde nok ikke sovet, tænkte jeg. Han ænsede ikke min nærværelse, før jeg stak hovedet ind over den åbne halvdør og højt sagde godmorgen. Nå, den travle mand sendte mig et hurtigt blik. Er det så vores nye "Messepeter"? spurgte han. Ja, sagde jeg, og jeg vil godt spørge. - Du skal dække bord til seks i messen først, og så henter du brød og smør hos hovmesteren i pantryet⁸⁴. Når det er gjort, purrer du hele "sværten" ud, det er maskinmestrene og styrmændene. Og du skal kun banke på dørene og ikke bryde ind, for nogen af dem har besøg af kællingen, forstår du! - Javel, sagde jeg spagt, men hvad så? - Se så at komme i sving dit skvadderhoved! Kokken var ædru inden middag. Det havde forandret ham til det bedre, og han blev min flinke rådgiver. - Vi to har næsten samme arbejdstid, forklarede han. Når vi ligger i land, bliver vi purret ud kl. seks og pukler forskelligt til omkring en time efter middag. Hvis vi når det hele til den tid, kan vi tage halvanden times hvilepause, inden kaffen skal brygges og serveres. Derefter har du i al fald nok at gøre til kl. syv-halv-otte. Men hvordan er det så, når vi sejler? spurgte jeg. Er det anderledes? Næsten det samme, sagde kokken. Vi går jo ikke vagt, men vi skal på benene om natten fra klokken tre til fire-halv-fem og sørge for kaffe til skiftet mellem hundevagten og morgenvagten. Bagefter kan vi så lægge os til klokken seks. Jeg kom til at opleve, at mine vilkår just var sådan."

81

Koksmath er en kokkelærling. Forhyret betyder ansat. 83 Messe er "spisestuen" i et skib. 84 Pantry er et anretterrum, spisekammer. 82

21

Richard kom en del forude i skibet hos dæksmandskabet, for det var hans mål at komme til at sejle på dækket - altså at gå matrosvejen. Tonen hos dæksmandskabet var betydelig mere rå end blandt officererne. Herom fortæller han: "Som messedreng, måtte jeg føle mig forkælet med eget lukaf midtskibs, men den tid var kort, og jeg fik siden mine årelange erfaringer som dæksmand i skibe med samme forhold forude som i ASTRID. Og da forstod jeg, hvorfor tonen under bakken⁸⁵ kunne være så barsk og nærgående grov. Der var plads til olietøj, søstøvler og wirehandsker⁸⁶ - men ikke til englevinger." Når tonen kunne være temmelig barsk i dampskibene, skyldes det bl.a. at der var mønstret en del fyrbødere og kullempere ud i dampskibene fra storbyens slum, og de var ikke Guds bedste børn alle sammen.

Kapitel 11

Hygiejniske forhold

”Forandringen fra sejl til damp virkede ligefrem tiltalende. Frivagten var frivagt, enten det så drejede sig om godt eller dårligt vejr. Rejsens varighed kunne nogenlunde beregnes på forhånd. . . provianten var friskere og vandrationerne sjældnere”. Søloven angav nærmere regler for mandskabets bespisning. Kostreglementerne indeholdt arten og mængden af de fødevarer, søfolkene kunne gøre krav på. Som regel serveredes tre hovedmåltider, hertil varm eller kold kaffe, te eller vand. Datidens teknik gjorde det vanskeligt at holde madvarerne friske, så hovedbestanddelen i kosten var brød og saltet kød. Dampskibene var ikke så afhængige af vejr og især vind for at sejle. Dette bevirkede, at det f.eks. var meget lettere at beregne, hvor længe en tur ville vare og dermed også, hvor meget proviant man skulle have med. Kosten i dampskibene blev regnet for meget bedre end i sejlskibene. Dampskibenes indretning gjorde tilberedningen af maden nemmere. Den tid, da skibets yngste besætningsmedlem tilberedte maden i et lille skur midtskibs, var ved at være forbi. Der blev ansat hovmestre⁸⁷, kokke og køkken-personale til udelukkende at klare det arbejde. ”Jeg befandt mig ellers godt om bord i et dampskib. Kosten var meget bedre, end hvad jeg var vant til fra sejlskibene og jeg mønstrede med ØKs pionerskib S/S SIAM Det var det første skib, ØK satte i fart. Jeg gjorde to rejser med dette skib. Der var stor forskel på kostforplejningen. I NORMANNIA måtte vi gnave beskøjter⁸⁸, men i SIAM fik vi hver dag frisk og blødt brød, og der var ikke noget der hed ration. I SIAM kunne vi få lige så meget, vi havde brug for. I NORMANNIA fik vi udleveret ration om lørdagen, medens vi i SIAM kunne forsyne os hver dag hos hovmesteren. Man kunne her om 85

Bakken er det forhøjede dæk ude i forskibet. Under baksdækket var der indrettet beboelse for det menige mandskab. Det var ikke rart at bo ude under bakken, for her var man i høj grad udsat for skibets bevægelser og larm i hårdt vejr. Ligeledes kunne vejen til og fra bakken i hårdt vejr være en farefuld og våd tur hen over dæk og luger. ⁸⁶ Wirehandsker er arbejdshandsker. ⁸⁷ Hovmester er den øverste af kokkene om bord. ⁸⁸ Beskøjter er hårde kiks, der er langtidsholdbare.

22

bord mærke, at ØK havde til sinds at forbedre den menige⁸⁹ sømands kår, og tiden har jo vist, at ikke alene med kosten, men også med ordentlige opholdsrum og moderne installationer som baderum og spisemesse.” Selv om det var lettere at planlægge rejsen og dermed behovet for madvarer, kunne man ikke gardere sig mod besætningsmedlemmer, der for egen vinding svindlede med provianten. En styrmand havde et horn i siden på kaptajnen og brugte provianten som et middel til at prøve at få kaptajnen fyret: ”Sammen med en rigelig kulbeholdning tog vi grøntsager, frugt og kød om bord og afgik nogle timer senere til Marseille.

Efterhånden som vi nærmede os Gibraltar, forstod jeg, at der var et eller andet i gære. Det foregik skjult, og man skiltes, så snart jeg nærmede mig. Jeg kaldte første-styrmand ned i salonen en dag og spurgte: Hvad er De ude efter? Han svarede, at vi snart var uden mel, kaffe, the, sukker og lignende, og at jeg ikke havde sørget for at komplettere disse varer i Las Palmas. Hvorfor havde De skibets førstestyrmand, ikke varskoet mig i Las Palmas? For øvrigt forstår jeg ikke, vi skal have proviant, mel, konserves, smør, margarine og så videre til en halv måned. Hvor er det blevet af? At løbe kort for proviant, når der har været mulighed for at komplettere, er en alvorlig sag for en fører". Det viste sig ved senere forhør, at der var blevet stjålet og solgt af provianten, og styrmanden havde vidst besked. Indkvarteringsforholdene var derimod ofte elendige. Mandskabet blev ofte bespist og sov i lukafer i stævnen: "Lukaferne er jo i langt de fleste tilfælde alt andet end svarende til moderne hygiejne- og hyggefordringer. De små rum, de iskolde vægge, de gammeldags klodsede, upraktiske køjer, de så ofte smækvåde gulve, snart fugtig, snart kold luft, snart uhyggelig overophedning. Selv en så simpel og for en fyrbøder⁹⁰ nødvendig ting som et badekar findes kun sjældent. Et sove- og et opholds- og spiserum hører for ikke færende ind under de simpleste selvfølgeligheder. Man ser at lige nybyggede dampere har dårligere mandskabsindretninger end ældre byggede." "Vi atten fyrbødere boede og spiste i det samme rum. Skabe var der ingen af, men mellem køjerne, der var anbragt i to etager langs rummets sider og på tværs helt forude, var der knager hvorpå vi kunne hænge vort tøj. Midt i rummet var der et langt spisebord, og hele dette arrangement medførte, at de folk, der skulle ud af køjerne ved vagtskifte og til måltiderne, brugte bordet som trappe. Det var jo ikke ligefrem appetitvækkende, når man sad og spiste, og der kom et par bare og ikke helt rene fødder ned ved siden af blik tallerkenen, men det var en uundgåelig ting, som ingen fandt på at gøre vrøvl over." Officererne havde ganske andre forhold. De havde kahytter, der var placeret enten agters eller midtskibs. I de mindre lastdampere logerede kaptajnen ofte i ensom majestæt - eventuelt med et mindre rum ved siden af til styrmanden. "I skærende kontrast til mandskabslukaferne forude stod kaptajnens kahyt. Udstyret med bord og stole, køje og chatol⁹¹, lys, luft og måske nogle dekorative indslag i form af billeder, porcelæn eller en grøn plante var kahytten ikke uden lighed med stadsstuen i mangt et skipperhjem." Men i passagerdamperne var kaptajnen og de øvrige officers kahytter ofte i forbindelse med passagerkahytterne.

89

Menig er et besætningsmedlem, der ikke er officerer. Fyrbøder er en person, der er ansat i maskinen til at passe fyret og skovle kul på fyret under kedlerne. En fyrbøder er ikke faguddannet, ofte har han startet sin karriere som kullemp. 91 Chatol er et skuffemøbel.

90

23

Kapitel 12

En hyggelig dille

“Lukafet var anbragt lige over skibsskruen⁹², som buldrede slemt, når vi sejlede, men sove, jo I kan tro vi kunne sove, når vi havde været i sving mellem 14-16 timer og somme tider mere.” Arbejdsdagene på et dampskib var lange, og der var ikke meget fritid. Selv larm fra maskinen og lignende forstyrrede ikke nattesøvnen efter en lang arbejdsdag. Kunne man holde sig vågen, gik tiden med f.eks. læsning og husflid⁹³ - eller man lærte sig selv eller hinanden at spille et eller andet musikinstrument. ”Smarte var vi, og vi havde anskaffet os nogle meget tynde meterlange gummislanger, som vi havde et cigaretrør i den ene ende, og cigaretten var fastgjort på et askebæger, som stod på servante-bordet. Så kunne vi ligge og smøge den i køjen uden at risikere noget, for vi faldt sgu altid i søvn under vores meget ivrige studium af Nat Pinkerton⁹⁴ og anden kriminel lektüre.” Mange af de unge havde deres seksuelle debut hos prostituerede i fremmede havne. En 15-årig messedreng var kommet i land i Casablanca med nogle lidt ældre og mere erfarne besætningsmedlemmer. Her endte de på bordel⁹⁵, og presset af de ældre fandt messedrengen sammen med en af bordellets piger, en ung pige ikke meget ældre end ham selv. Besøget blev en fiasko, men i dagene derefter drømte han om at frelse hende fra det usle liv i skøgernes gade og tage hende med hjem til Danmark og gifte sig med hende. Da en af styrmændene hørte, at de havde været på bordel, og at messedrengen var ganske uvidende om kønssygdomme, tilbød han ham en lægebog, så han kunne læse om emnet: ”Inden jeg skulle ordne messen til aftenskafningen, havde jeg læst afsnittet om ”Veneriske Sygdomme”. Jeg var næsten lammet af forfærdelse. Det var navnlig beskrivelsen af Syfilis og dens frygtelige følger, min livlige fantasi ikke kunne tåle. Blev man smittet med denne sygdom ville man i løbet af nogle år ende som et vrøg, sindssyg og fortabt. Det var jo skrækeligt. Alt var jo forandret. Jeg følte mit letsindige besøg hos araberpigen som et fordærvt syndefald, der ville bringe guds frygteligste straf over mit stakkels hoved. Og jo mere, jeg tænkte på det, des mere voksede min tro på, at jeg var blevet smittet med den allerværste af de veneriske sygdomme: syfilis”.

92

Skibsskruen er en propel, der driver skibet frem gennem vandet. Husflid er fremstilling af ting, man bruger til hobby, i hjemmet eller til arbejdet. Det kunne være f.eks. træskærerarbejder og tovværksarbejder. ⁹⁴ Nat Pinkerton er en detektivserie, der udkom i årene omkring 1. verdenskrig. ⁹⁵ Bordel er et hus med forretningsmæssigt udbud af prostituerede kvinder. ⁹³

24

Der var forskellige ritualer forbundet med at krydse Ækvator eller Polarcirklen. De ombordværende, der ikke tidligere havde krydset en af linjerne, skulle døbes. På de store

damp- og passagerskibe foregik det ved, at Kong Neptun⁹⁶, hans dronning og et ”hof” af varierende størrelse entrede skibet og krævede, at de udøbte blev ført frem. Efter forskellige ritualer endte de med at blive døbt i en balje vand. Som regel fik de nydøbte en dåbsattest. Det var dog ikke altid, det gik så fornemt for sig, når nogle fra besætningen skulle døbes. Om bord i dampskibet TEXAS var der to besætningsmedlemmer, der ikke tidligere havde passeret Ækvator: ”Der var ikke noget af de store festligheder, som man havde hørt og læst om, der foregik i de store passagerskibe. Om bord havde vi en firkantet pram⁹⁷, som blev anvendt, når der skulle males udenbords. Den stod på dækket og blev nu fyldt med søvand. Så blev assistenten og jeg kaldt ud på dækket og blev stillet op foran prammen. Nu kom kokken med en pandekage til hver af os, og den skulle vi spise. Når det var et krav, skyldtes det nok, at pandekagerne var fyldt med sennep, peber, carry og hvad ved jeg. Det var i hvert tilfælde en hård kost. Da vi langt om længe fik dem ned, fik vi som lindring et stort glas mørkerødt saftevand. Vi var mistænkelige og smagte ganske lidt på det. Men det var OK og vore halse råbte på væske, så vi gik til biddet og nærmest slugte det, hvad vi ikke skulle have gjort, for i bunden af glasset lå en ansjos⁹⁸, og da den nåede halsåbningen, fik vi begge brækførmelser og bøjede os ud over prammen og brækkede os. Så blev vi begge to taget i hoved og røv og vipet op i prammen, og så var vi døbt.”.

Kapitel 13

Advarsel

Når først skibet er på rejse, er besætningen på mange måder overladt til selv at klare mange situationer, som man på land er vant til at have andre til at hjælpe med. Søfolk skal være forberedt på det uforudsigelige som stormvejr, fare for forlis, arbejdsulykker, sygdom og lignende. Selv når skibet lå i havn, lurede farerne. I Sydamerika var kokkeeleven i land i følgeskab med en matros⁹⁹ og en fyrbøder: "Vi fik hver et stort glas øl. Hvad der var i mit glas øl, aner jeg ikke, men jeg nåede ikke at drikke det hele, før jeg var væk. Totalt bedøvet. Hvad der skete i tiden fra kl. 21.00 til 24.00, aner jeg ikke noget om, for jeg vågnede først, da Crone smed mig op i min egen køje om bord. Han fortalte mig senere, at værten havde kommet noget i mit glas, jeg skulle have været Shanghajt¹⁰⁰. Værten vidste, jeg var kokkeelev, og en sådan gut manglede han netop til kokken, men takket være Crone gik det ikke denne gang"

96

Kong Neptun er havets gud Pram er et fladbundet fartøj. 98 Ansjos er en sildefisk. 99 Matros er en sømand, der har sejlet mindst tre år som dæksmand. 100 Shanghajt vil sige at blive bortført og tvunget til at være sømand. 97

25

"Befolkningens fjendskab var åbenbar. Fra kommandobroen, hvor jeg gerne opholdt mig om dagen, for den lå jo højt over dækket og fangede derfor ethvert lille vindpust, så jeg, at nogle sorte sprang ned i druknehullet¹⁰¹ ved luge 1. Lige før var andenstyrmanden gået derned, Dernede på dækket lå en kvajl¹⁰² af svær fortøjringstrosse¹⁰³, og pludselig så jeg styrmandens ben sprælle over kvajlen. Et par sorte baksede øjensynligt med ham. Jeg kom så hurtigt, som jeg kunne ned ad broen og hen på fordækket, og da de sorte så mig, tog pokker ved dem. De slap styrmanden og sprang op ad trappen på den modsatte side og ned ad stillingen til land, mens jeg knaldede med min skyder. Andenstyrmanden var grundigt stoppet fast i kvajlen og måtte hales op." Kaptajnen var, ud over at være chef på skibet, både politimyndighed og domstol. Han måtte finde en løsning, når et problem opstod, og ofte kunne den virke både utraditionel og umenneskelig. Da et besætningsmedlem blev psykisk syg, så kaptajnen ingen anden mulighed end at låse ham inde, til de ankom til næste havn. Dette skete både for mandens egen og resten af besætningens skyld: "Vi havde i Brathurst¹⁰⁴ fået en ung neger om bord, en ganske primitiv ung mand, der var let at skræmme. Han mønstrede som kullempere, og han passede sit arbejde godt. Pludselig forsvandt han, og det blev fortalt mig, at fyrbøderne, som han boede sammen med forude, havde fortalt ham, at befolkningen på Sicilien var menneskeædere ligesom hans forfædre. Han måtte derfor passe godt på når vi kom i havn. Det var dum kådhed¹⁰⁵ og ikke ondskab, og de var kede af det. I hvert fald var kullemperen borte, sprunget over bord troede vi, men en morgen fortalte Tommy, at han

havde set lempere liste ud af kabyssen lige før det blev lyst. Vi søgte overalt og til sidst fandt vi ham under en af kedlerne. Han ville ikke komme ud, og da tredjemester mavede sig ind til ham, huggede han ham i skulderen med en kniv og mester måtte skyndsomt kravle ud igen. Vi fik ham ud, og nu låsede vi ham inde i "jernskabet" forude. Det var et snævert rum med et lille køje mod søsiden og lukket med en tyk jerndør ud mod druknehullet. Da vi havde børnene om bord, måtte jeg vide, hvor vi havde ham, den stakkel. Han var øjensynlig sindssyg. Vi passede ham med mad og andre fornødenheder, mens vi sejlede til næste havn. I de første to lossehavne måtte vi holde ham indelukket i jernskabet og det var han tilfreds med. Så kunne byboerne jo ikke få fat i ham, sagde han på sit ubehjælpssomme engelsk. Jeg forsøgte i begge disse havne at få ham på en anstalt, men der var ingen dansk konsul¹⁰⁶, og de stedlige myndigheder ville ikke have ham. Først da vi kom til Palermo, hvor der var en konsul, der var dansk, lykkedes det at få ham fra borde. Stakkels lille mand. Han døde året efter på en anstalt." Afstanden til lægehjælp kunne være lang og smertefuld: "Gammel sømand, som jeg var, så jeg godt, at der kom en sø, der ville bryde over skibet, og den gik også op over kommandobroen, og på mindre end et sekund blev jeg slået rundt med rattet, som jeg fik armen ind under. Til sidst satte armen sig i klemme mellem to knager, og der var så megen kraft på, at den ene knage gik af rattet. Men armen brækkede lige neden for albuen. Den anden greb fat ved håndledet, som blev drejet helt ned mod pulsåren. Det varede kun 2-3 minutter, før jeg blev bragt ned i kaptajnens kahyt. Armen var vredet en halv omgang rundt og jeg måtte ligge i denne stilling i 4 døgn. Vi passerede da København og højeste flag, så lods båden kom på siden. Jeg blev bragt ind til Toldboden og skulle indlægges på det gamle Frederiks hospital i Amaliegade." Somme tider kunne det være nødvendigt at bruge ufine metoder for at forbygge sygdomme:

101

Druknehul er et lavtliggende dæk med lasteluger, blev på ældre dampskibe ofte overskyttet i hårdt vejr. Kvajl er noget tovværk (en trosse), der er skudt op (lagt sammen) i en rundkreds. At kvajle op betyder at rinke op: lægge tovværk i ring. 103 Trosse er et reb til at fortøje et skib med. 104 Brathurst ligger ved Gambiafloden i Gambia. 105 Kådhed vil sige at være overfrisk. 106 Konsul er en stats repræsentant i udlandet. 102

26

"Vi havde tre malariapatienter blandt besætningen. Syge søfolk er vanskelige. De hader enhver form for piller og for øvrigt også al anden form for medicin, dog med undtagelse af engelsk salt, og en kraftig dosis af dette klarede for øvrigt som regel så godt som enhver form for sygdom, måske med undtagelse af et brækket ben. Maven renses godt ud og manden er rask. Malaria¹⁰⁷ kræver imidlertid også kinin¹⁰⁸, selv om den første behandling er "salt", men selv om den syge artigt putter pillen i munden og drikker vand til, så havner pillen under madrassen. Den bliver spyttet ud, så snart styrmanden er gået. Det var ynkeligt at se på disse mænd. De var ingen ting til, før vi var oppe i køligere klima. Jeg spekulerede over sagen og fandt så på at give besætningen flydende kinin som forebyggende middel. Når vi på vej sydover passerede de Kanariske Øer, stillede hele besætningen på halvdækket klokken 8 om morgen, og hver mand fik en snaps akvavit med en teskefuld kinindråber, og den gled altid ned. Jeg fortsatte hermed under hele opholdet på kysten, til vi igen passerede eller anløb de Kanariske Øer." På de store passagerskibe blev der indrettet små hospitalsafdelinger med lægefagligt personale, så man kunne klare de mest almindelige sygdomme og små operationer. Risikoen for forlis var uforandret. Selv om dampskibene var nemmere at sejle, skete der påsejlinger af både rev og isbjerge. I 1904 forliste et dansk dampskib med udvandrere. Passagerskibet NORGE sejlede 28. juni 1904 på et skær i Atlanterhavet, og ca. 600 af skibets 800 passagerer og besætningsmedlemmer druknede, bl.a. fordi der ikke var nok redningsbåde. Et andet mere berømt forlis skete 8 år senere, da TITANIC sejlede på et isbjerg.

107

Malaria er en infektionssygdom, der optræder især i varme lande. Smitte spredes med myg. Sygdommen behandles med kinin. I dag findes forbyggende medicin. 108 Kinin er et lægemiddel til behandling af malaria.

27

Kapitel 14

På kimmingens højkant

Søfolk kommer ud i den store verden og møder andre kulturer og tit andre politiske systemer. Den unge ”Messepetter” Richard Lauritzen var mønstret på damperen ASTRID i København i 1934 (se Kapitel 10 - Høj og Lav). Den første udenlandske havn, de anløb med skibet, var Danzig¹⁰⁹ i Polen. Det var ikke så langt væk, men dengang var der ting og sager i gære, der adskilte Polen fra det fredelige Danmark: ”2. styrmanden gav mig et frimærke til et brev hjem. Han advarede mig mod at gå i land alene. Der er tit uroligheder i byen, sagde han. Den er jo delt mellem tyskere og polakker, og det går skidt mellem dem, siden nazisterne har taget magten i Tyskland. Kokken Jens Pedersen, som jeg nu var på fornavn med, gav mig samme råd. – Danzig har været en god by, men nu er den tyske befolkning tosset, fordi Hitler vil befri den for det polske tyrani. Det rene sludder. Men du kommer ikke i biografen eller andre steder i denne by uden at blive bombarderet med nazisternes modbydelige propaganda¹¹⁰! Jeg ville ikke trodse de velmente råd. Men jeg måtte føle den fremmede jord under mine fødder. En aften gik jeg i land, bare for en tur på kajen under den funklende stjernehimmel.” Polen – ikke så langt væk, men dog alligevel så anderledes. Messedrengen kom snart længere væk og ud på det dybe vand og så den fjerne store verden: ”Vi var i Casablanca¹¹¹. Vi var endelig i havn, og jeg havde set de første arabere i mit liv. Et spændende folkefærd, som jeg ikke havde lært spor om i skolen. Men var de alle sammen så farlige, som 2. styrmanden havde fortalt? Det var svært at tro. Med solens frembrud var åbenbart et signal for havnens brogede mængde af handelsmænd, for pludselig hørte vi et farligt spektakel af råb og skrig og klaprende fødder omme på landsiden. – Det er alle ”prakkerne¹¹²”, der stormer os, sagde hovmesteren. – Så er det slut med freden. I den babyloniske palaver¹¹³ syntes jeg at høre nogle danske gloser, og det fik mig til at råbe ind i larmen: Skildpadder! Har I skildpadder? Virkningen var ganske overraskende for mig. Mit kraftige udbrud bragte flokken til tavshed, og mange løftede armene mod himlen som i fortvivlelse og rystede på hovedet. Ingen af dem havde skildpadder på varelisten. Det var en skuffelse, for jeg ville ikke købe noget som helst andet. Flere prøvede dog at friste mig med deres ting og sager, det var små fine tæpper, nydelige skindpuder og tasker, perlesmykker og lignende, men det nyttede ikke. – Skildpadde, sagde jeg. Det ville jeg købe, gentog jeg. Flokken var ved at opgive mig, men så greb en gammel rynket ”Gandhi” min hånd og sagde. - My friend – I will bring you a very nice turtle here in the afternoon. I promise; in the afternoon! Den gamle ”Gandhi” kom senere hen langs kajen og gentog sit tilbud: - You want turtles . . . I will bring you a very nice one in the afternoon! – Yes, yes! Råbte jeg og vinkede – I understand you very good! – Det var ikke perfekt engelsk, men vi forstod hinanden. Og den gamle marokkaner holdt også sit løfte. Samme aften skrev jeg et langt brev hjem.”.

109

Danzig er en by i Polen. Propaganda er politisk reklame. 111 Casablanca er en by i Marokko (på atlantehavskysten). 112 Prakkerne er handelsmænd, markedssælgere, der prøver på at prakke folk en salgsvare på - det vil sige, at de prøver at overtale dem til at købe. 113 Babylonisk palaver vil sige, af folk taler flere sprog i munden på hinanden – og at samtalen virker indholdsløs. 110

28

Skibet gik herefter til Dakar for at få lastearbejdere om bord, idet de skulle laste jordnødder i Kaolack i Senegal. Richard havde læst om Afrika og om de kendte opdagelsesrejsende Livingstone og Stanley, og nu lå han selv oppe på en afrikansk flod: "Det var da helt utroligt, at jeg nu også befandt mig langt inde i det sorte Afrika. Jeg var i Kaolack, et sted i urskoven med en primitiv lasteplads og en gammel negerlandsby, der lignede illustrationerne i bogen om Livingstone og Stanley. Hertil var jeg kommet ved en sejlads på 45 sømil ad en flod med grumme krokodiller og vældige flodheste, og gennem en tæt urskov, der vrimlede med skrigende aber og farvestrålende fugle. Undervejs havde vi to nætter ligget for anker på floden, og da havde jeg lyttet til junglens mange mærkelige lyde og hørte også flere gange de store Senegalløver brøle i natten. Ja, jeg var i Afrika, og det var ikke mere end godt tres år efter mødet mellem Livingstone og Stanley. Det var næsten ikke til at fatte. Men virkeligt var det. ASTRIDs besætning talte nitten mand af den hvide slags, men vi blev næsten borte for hinanden i det mylder af kulsorte afrikanere, vi havde fået om bord i Dakar. Det var et arbejdshold på tres mand, meget uens af alder og fysik. De skulle besørge lastningen af os, da der ingen arbejdskraft fandtes i Kaolack. Disse mange arbejdere var fremmede på lastepladsen og havde derfor ophold om bord hos os under hele turen frem og tilbage til Dakar, hvor de havde hjemme." Messedrengen Richard mødte således fremmede kulturer og anderledes mennesker på nært hold ude i den store verden, som man mødte som sømand (charterrejser og ryksækturisme lå dengang stadigvæk lysår væk for almindelige mennesker), og det var ikke lige skræmmende det hele, han mødte. Her et lille uddrag af brev hjem til forældrene: "Bare I kunde se alt det, som nu foregaar om bord i ASTRID, det er en stor Oplevelse. Da jeg for lidt siden sad og spillede paa Mandolinen, kom en Neger og stak Hovedet inden for og lo. Han er en pæn Fyr, og jeg synes godt om ham. Han hedder Thomas, siger han. Nu ville han vise mig et par gamle Sko, som han havde faaet af den hjertevarme Hovmester. Hvor var han dog glad for de Sko." Richard har således gode og spændende oplevelser baseret på hans samtidige breve til hjemmet. Officererne, herunder hans boss om bord, hovmesteren, var flinke folk. Ofte får man ellers det indtryk, når vi læser romaner, at officererne til søs var grumme folk i gamle dage. Men der var altså også fordragelige forhold og gode folk i gamle dage, og det var jo rart for en lille knægt, der drog ud i den store verden. Selvfølgelig var tonen ofte bramfri¹¹⁴, og nogle folk kunne være temmelig håndfaste, men sådan var forholdene også i land på de tider.

114

Bramfri vil sige at tale frit, uden at pakke tingene ind.

29

Coastere En coaster er et mindre tørlastskib¹¹⁵, der kan sejle gods fra havn til havn. En coaster er et skib, der kan medtage en godsmængde på mellem 500 og 4000 tons. Søfart er i sagens natur et internationalt erhverv, hvor det engelske sprog spiller en stor rolle. Derfor er mange engelske ord gledet naturligt ind i dansk søfart længe før denne tendens begyndte at gribe om sig generelt. Ordet "coaster" kommer således også fra engelsk, hvor coasterbegrabet oprindeligt anvendtes om skibe i kystfart¹¹⁶. I dansk søfart dækker coasterbegrabet et mindre skib, der både sejler i de kystnære farvande og sejler i fart over længere afstande – for manges vedkommende på alle have – world wide, som det hedder inden for søfarten. Den

type skibe, der nu til dags kaldes coastere, blev kaldt for motorskibe fra starten, hvilket vil sige årene efter Anden Verdenkrigs afslutning, altså i 1950'erne. Coasterbetegnelsen slog først rigtigt igennem omkring 1960. Den gang dækkede begrebet skibe, der kunne medtage fra ca. 200 tons og op til ca. 800 tons. Men som alt andet i denne verden voksede størrelsen igennem årene, grænsen er flydende med opadgående tendens. Danske coastere var talrige før i tiden, ikke mindst i 1970'erne. Dengang gik størrelsen op til en 12-1400 tons. Man kunne møde dem overalt. Skibe med en lasteevne på under 7- 800 tons, der tidligere var særdeles talrige i den danske handelsflåde, er imidlertid i dag stort set sejlet helt ud af dansk søfart. Ligeledes tynder det fortsat ud i rækkerne af coastere i den næste kategori, der har en lasteevne til op omkring 2500 tons. Coasterne/motorskibene sejlede i epokens begyndelse mest i fart på europæiske og nordatlantiske havne, og for enkelte gik turen også ud på den virkelige langfart. En stor del var beskæftiget med at transportere alle mulige varer i nordeuropæiske farvande - også i danske. Men i nærfarten transporterede lidt mindre skibe den største varemængde inden for det, der kaldes småskibsfarten¹¹⁷, hvilket vil sige skibe under coasterstørrelsen. Småskibsfartens skibe er nu væk, idet jernbaner og lastbiler har udkonkurreret godstransport i nærfarten. En årsag til dette er et omfattende byggeri af broer og veje samt en afgift på den ellers miljøvenlige søtransport. Coastere besejler fortsat en hel del danske havne, hvor de kommer for at losse eller laste gods eller for at blive repareret. Mange havneafsnit er imidlertid i dag afspærret med hegn, en såkaldt terror-sikring. Men der findes dog fortsat havne, hvor man kan gå helt ned til det virkelige havneliv og klappe en coaster eller et andet skib på skibssiden.

115

Tørlastskib er et skib, der sejler med gods, der ikke er flydende, i modsætning til tankskibe. Kystfart vil sige skibe, der sejler i nærheden af land, og således ikke kommer ud på lange rejser over store åbne have. 117 Småskibsfart er et udtryk for små skibe, der kun kan medbringe en mindre godsmængde - op til ca. 200 tons - og sejler i kystfart. 116

30

Del III

Coastere

En coaster er et mindre tørlastskib¹¹⁵, der kan sejle gods fra havn til havn. En coaster er et skib, der kan medtage en godsmængde på mellem 500 og 4000 tons. Søfart er i sigens natur et internationalt erhverv, hvor det engelske sprog spiller en stor rolle. Derfor er mange engelske ord gledet naturligt ind i dansk søfart længe før denne tendens begyndte at gribe om sig generelt. Ordet "coaster" kommer således også fra engelsk, hvor coasterbegrebet oprindeligt anvendtes om skibe i kystfart¹¹⁶. I dansk søfart dækker coasterbegrebet et mindre skib, der både sejler i de kystnære farvande og sejler i fart over længere afstande – for manges vedkommende på alle have – world wide, som det hedder inden for søfarten. Den type skibe, der nu til dags kaldes coastere, blev kaldt for motorskibe fra starten, hvilket vil sige årene efter Anden Verdenkrigs afslutning, altså i 1950'erne. Coasterbetegnelsen slog først rigtigt igennem omkring 1960. Den gang dækkede begrebet skibe, der kunne medtage fra ca. 200 tons og op til ca. 800 tons. Men som alt andet i denne verden voksede størrelsen igennem årene, grænsen er flydende med opadgående tendens. Danske coastere var talrige før i tiden, ikke mindst i 1970'erne. Dengang gik størrelsen op til en 12-1400 tons. Man kunne møde dem overalt. Skibe med en lasteevne på under 7- 800 tons, der tidligere var særdeles talrige i den danske handelsflåde, er imidlertid i dag stort set sejlet helt ud af dansk søfart. Ligeledes tynder det fortsat ud i rækkerne af coastere i den næste kategori, der har en lasteevne til op omkring 2500 tons. Coasterne/motorskibene sejlede i epokens begyndelse mest i fart på europæiske og nordatlantiske havne, og for enkelte gik turen også ud på den virkelige langfart. En stor del var beskæftiget med at transportere alle mulige varer i nordeuropæiske farvande - også i danske. Men i nærfarten transporterede lidt mindre skibe den største varemængde inden for det, der kaldes småskibsfarten¹¹⁷, hvilket vil sige skibe under coasterstørrelsen. Småskibsfartens skibe er nu væk, idet jernbaner og lastbiler har udkonkurreret godstransport i nærfarten. En årsag til dette er et omfattende byggeri af broer og veje samt en afgift på den ellers miljøvenlige søtransport. Coastere besejler fortsat en hel del danske havne, hvor de kommer for at losse eller laste gods eller for at blive repareret. Mange havneafsnit er imidlertid i dag afspærret med hegn, en såkaldt terror-sikring. Men der findes dog fortsat havne, hvor man kan gå helt ned til det virkelige havneliv og klappe en coaster eller et andet skib på skibssiden.

Kapitel 15

Tørre tæer

Ifølge det gammelkendte mønster fra sejlskibstiden, var det sønner af søfolk, der stod til søs, men denne tradition ændrede sig så småt, da der kom flere dampskibe i de danske havne. Efterhånden som coasterne overtog skibsfarten, ændrede mønstret sig igen: Søfolkene kom nu fra alle steder i Danmark og fra næsten alle samfundslag. Også utilpassede unge tog ud at sejle. I coasterperiodens begyndelse, altså i 1950'erne og 60'erne, var livet på land stadigvæk ret traditionelt, set i forhold til søfarten og de grupper af unge, som valgte at stå til søs. Sådan er det fortsat, selv om den danske coasterflåde¹¹⁸ bliver formindsket, som tiden går. En stor del af byens drenges fritid var henlagt til havnen. En havn var altid en tillokkende legeplads med skibsdele, bomme¹¹⁹, spil¹²⁰, ankre¹²¹, skibe på værft¹²² og måske oven i købet oplagte skibe, der kunne bruges til uofficielle legepladser. De fleste børn havde adgang til en jolle¹²³ eller et andet fartøj. På den måde blev de vant til at håndtere en åre og et sejl i forskellige situationer. "Hvis det var regnvejr, entrede drengene ad en svær trosse op om bord på et større skib, der var sat op ved højvande. Her kravlede de ned i lastrummet og snittede bogstaver og skar skibe ind i træskotterne. Eller også sneg de sig om bord på nogle alderstegne galeaser, der ikke kunne leve op til sødygtighedskravene mere og lå pensioneret i havnen, oplagt mellem de sorte jagtpæle. Herude lå også en overgang et par temmelig store skonnerter oplagt, de havde tidligere været på langfarten¹²⁴. Men tiden havde agterudsejlet den form for søfart. Eller også så satte han og de andre drenge sejl på deres joller. Disse var af vidt forskellig art, en del var aflagte skibsjoller, der var rigget med det obligatoriske firkantede smakkesejl¹²⁵ og en trekantet stagfok¹²⁶ samt et topsejl til lettere vejr. Så lå de der og sejlede frem og tilbage gennem havnen hele aftenen også efter det var blevet mørkt. De tunge joller var blevet til velsejlende tremastskonnerter eller til store barker, der kæmpede mod forbandet vejr ved Kap Horn."

118

Coasterflåde er fragtskibe i handelsflåden, der går ind under betegnelsen coaster. Bommen er monteret på et skibs mast og kan fungere som en kran, som man kan håndtere gods med. På sejlskibe bruges bomme til at spile sejlene ud med. ¹²⁰ Spil anvendes til at hejse tunge ting op med - eller til at hale skibets ankre om bord på skibet med. ¹²¹ Ankre vil sige, at man lader skibets ankre glide ud i vandet og ned på havbunden, så at de kan holde skibet fast til havbunden. På en båd siger man, at man kaster anker. Det kan man også med et lille anker, men ankrene på et stort skib er alt for store til, at man kan kaste dem. ¹²² Værft er et værksted eller en fabrik, hvor man bygger og reparerer skibe. ¹²³ Jolle er en lille båd. ¹²⁴ Langfart er skibe, der sejler på lange strækninger til fjerne lande. ¹²⁵ Et smakkesejl sidder på en smakkejolle, som er en lille jolle, som blev brugt til at sejle mellem øerne med. Man

transporterede kvæg mellem gårdene, folk til fester på nabøen eller måske varer fra den nærmeste by. Smakkejollen kunne fås i flere forskellige størrelser og blev gerne lavet af en bådebygger eller en dygtig håndværker. Jollen var let at kende med sine firkantede sejl. 126 Stagfok er et trekantet forsejl, anbragt i forenden af sejlskibet, se under faktaboks. 119

31

Søfartssamfundets knægte havde ofte adgang til at komme om bord på en af byens coastere, der lå i hjemhavnen for at for at komme på værft eller for at holde jul og andre højtider. Mange havde søfolk i familien - det kunne være ens far, bror, onkel - eller det kunne være en person inden for vennekredsen. Beretninger fra søen var også hverdagskost, ligesom sommerferieture om bord på farens skib var et kendt fænomen. Denne nære kontakt gjorde, at de fleste af de vordende søfolk fra disse samfund havde et forhåndskendskab til erhvervet, før de havde deres første udmønstring. "Sådan noget hørte han jo om, når den store familie var samlet til spisninger. Men der var også andre beretninger, altid var de fra søens verden. Der var en onkel, hvis beretninger fængslede tilhøreren, han var selv forlist et par gange, men han var lidt fanden i voldske og havde en ret kæk måde at berette om tingene på." "En tur på sommertogt i skoleferien ud i den forjættede verden med et rigtigt skib, en coaster tilhørende familien, blev en stærk oplevelse. Nordatlantens ubarmhjertige søer havde tæsket maden ud af maven på ham og over bord, men det var glemt så snart skibet var inde i smulden¹²⁷ bag nordnorske øer og skær." Tilgangen til søfarten, rekrutteringen, i søfartsbyerne foregik således naturligt, som den altid havde gjort. Det gav også byer med søfartsskole og/eller navigationsskole en god kontakt med søens verden. Også unge, som ikke boede i søfartsbyer, tog ud at sejle, fordi de havde lyst til at opleve den store verden, fordi de havde hørt spændende og dramatiske beretninger fra livet på havet – eller fordi de var skoletrætte: "Da jeg var ca. midt i 10. klasse blev jeg skoletræt, og så var der en ven af mig, der foreslog at jeg tog ud at sejle. Jeg var så heldig at få hyre på en coaster. Og der på den coaster besluttede jeg mig for at tage på søfartsskole. Sølivet, det var noget for mig, og jeg skulle fortsætte til søs." "Ja, hvordan kom jeg ud at sejle. Jeg kender en del stykker på en 19 år, der har været ude at sejle, der var delte meninger, om hvordan det var. Så fik jeg chancen for at komme ud og prøve det, og tog den, og det har været godt nok indtil videre, og det tror jeg også det bliver ved med at være. Jeg har gået og leget lidt med tanken om at komme ud at sejle, og havde også set en del om sømandslivet på fjernsynet og har snakket med folk, der har fortalt spændende historier rundt omkring ude fra verden."

127

Smult er det rolige vand i læsiden af en kyst og/eller mellem øer og grunde. Dette udtryk bruges som så mange andre af søens udtryk i overført betydning i land.

32

Kapitel 16

Afskeden

Før i tiden, dengang da sejladis var forbundet med stor risiko for forlis, lød hilsenen altid fra de gamle søfolk, der stod og så skibene glide ud fra Marstal Havn: ”Ja så farvel da, og lykke på rejsen!” Og lykke kunne godt behøves i sejskibstiden, for da forliste flere skibe. Hvert år blev skibe med hele besætninger¹²⁸ væk derude. - Nu er det imidlertid helt andre tider. Sikkerheden på skibene er blevet meget bedre i coasterens tid, men der er fortsat brug for Lykke på rejsen! En af ulemperne til søs er det stigende antal piratoverfald. I et søfartssamfund var og er kendskab til sølivet inden for rækkevidde, og mange af de nye søfolk havde en hel del forhåndsviden. Men forkundskaber indhentet på en søfartsskole blev efterhånden mere almindeligt, og søfartsuddannelse er i dag et krav, før man står til søs. I starten af coasterperioden var der dog fortsat mange, der mønstrede¹²⁹ direkte ud uden søfartsskoleuddannelse. I søfartsbyerne foregik det ofte i et kendt skib med velkendte folk om bord blandt besætningen. ”Skibet, der var bygget på det lokale H.C. Christensens Stålskibsværft, gled ud af den hjemlige havn bestemt for dansk havn, videre til engelske pladser og over Biscayen frem mod Middelhavet. Ja, når sandt skal siges, følte han sig i det øjeblik faktisk som fuldbefaren, skønt der kun var få måneder på (søfarts)bogen. Det var der nu ikke så mange der kunne se på ham på det tidspunkt. I den ubehagelige Biscayabugt var han måske sin stilling som dæksdreng mere bevidst. Men i Gibraltarstrædet, hvor han så klipperne i virkeligheden og anløb havne, han havde hørt søfolkene berette om, ja da vendte følelsen af sømand tilbage dybt inde i den søgrønne sjæl. Snart var der delfiner for boven og flyvefisk på den morgenvåde dæk – hejsa hvor det gik. Inde i det badevandsblå Middelhav, der slikkede op forbi køjerne, følte han sig i pagt med slægten og de gamle søfolk på havnebænken derhjemme, måske på en lidt mere ydmyg og taknemmelig måde end før. Nu kunne han blande sig i koret blandt kammeraterne, når han kom hjem. Jo, det var sand for dyden livet det her.”. Der er selvfølgelig mange forventninger, når man står til søs. Der er mange oplevelser, der lever op til dette. Men omvendt er der rigtig mange sure oplevelser; specielt søsyge kan være et overordentligt ubehageligt bekendtskab. De færreste slipper for at stifte bekendtskab hermed, nogle får det overstået med én gang, andre må døje med det hele livet, og en del må lige turen igennem, når de mønstrer ud igen efter ferie i land. Erindringerne om de ubehagelige oplevelser fordufter imidlertid ganske forunderligt hurtigt, når skibet kommer i smult vande eller søsygen er klaret – så er det hele glemt for en stund. Man glemmer også hurtigt de undertiden ubehagelige møder med andre folk om bord. Det er ikke alle officerer, der er lige venlige, og på havet har de stor magt. Og det afhænger i høj grad af dem, om skibet er ”et godt skib” eller en ”møgkasse”, som man forbander langt væk. Skibskammeraternes væremåde og opførsel spiller i sagens natur også en stor rolle. I et skib

er man sammen i døgnets 24 timer - ofte med lange sørejser. Man kan ikke cykle hjem efter udskejning (fyraften) eller tage på weekendophold. Omvendt kan man i coastere være heldig at komme i land på eksotiske steder. "Han (skipperen) har de egenskaber, der gør ham til en vellidt og samtidig respekteret mand. Han kan sidde og få eftermiddagskaffen sammen med den øvrige besætning på frivagten på agterdækket og sludre frit, og samtidig have den fornødne autoritet i kraft af sin kunnen og sit væsen. Han er ikke humørsyg og hans ord er det samme den ene dag som den anden. Man kan med andre ord føle sig tryk med ham som skipper, og det er vigtigt ikke mindst, når en ung knægt skal ud og prøve om sølivet er noget for ham. Skipper forstår lige at give folk en opmuntring, hvis tingene hober sig op. Takket være ham, samt selvfølgelig en god besætning i øvrigt, er ANNE BOYE et godt skib at være i på denne del af rejsen. Vi har en fin rejse til Havanna og "over Dammen", Atlanten.". 128 129

Besætning er udtryk for de søfolk, der er ansat om bord til at betjene skibet, således at det kan sejle Mønstre vil sige at blive ansat på skibet. Når ansættelsen ophører, afmønstrer man fra skibet igen.

33

Alt i alt må man lære at klare sig på et skib – man bliver udsat for nogle begivenheder, der uundgåeligt sætter skub i udviklingen fra dreng til mand.

Kapitel 17

Hips om haps

Til søs er der et bestemt besætningsmønster, en rangorden med skibsføreren som den øverste, enerådende person på rangstigen. Det kan måske virke lidt underligt på unge i vor tid, men et skibs overlevelse afhænger i sin yderste konsekvens af handlekraft. Disse forhold har altid været gældende til søs, og sådan er det fortsat. Samtidigt må det understreges, at søfart altid har været den mest demokratiske form for erhverv: Alle - uanset hvor de kommer fra startede/starter på samme niveau. Starten er stillingen som dæksdreng (nu: ubefaren skibsassistent), uanset om faderen er baron eller matros. Alle har lige mulighed for at stige i graderne og ende som skibsfører, hvis ellers evnerne og viljen er der, naturligvis. Arbejdsopgaverne for en skibsassistent i en coaster har på ét punkt ændret sig markant fra coasteralderens start og til i dag. Da selvstyreren/autopiloten blev almindelig i skibene i første halvdel af 1960'erne, skulle dæksfolkene ikke længere have rortørn¹³⁰, hvor vagten tørnede¹³¹ om at stå til rors døgnet rundt. Stillingsbetegnelserne om bord er ændret. Indtil besætningsloven fra 1985 var dæksfolkenes betegnelse: Dæksdreng, jungmand, letmatros og matros, hvor man som regel havde ét års sejltid i hver stilling. Disse betegnelser er afløst af betegnelserne "ubefaren skibsassistent" for de tre første stillingers vedkommende, og befaren skibsassistent som betegnelse for matrosen, der er den fuldbefarne sømand, altså den fuldt udlærte. Skibsassistenterne deltager i ethvert job om bord, der omfatter vedligehold, skibsarbejde, rengøring, klargøring til ankomst/afgang og losning/lastning. De skal desuden hjælpe til i maskinen samt sørge for at gange og messer samt eget kammer er i orden. Hvis kokken har forfald¹³², kan skibsassistenten udføre kokkens tjeneste. En erfaren matros er ofte bådsmand om bord. Han er dæksfolkenes boss: "Anders er bådsmand om bord, han går op på broen hver morgen, når der er arbejdsdag før kl. 7 og snakker med skipperen om dagens arbejde. Kl. 7 går han ned og udstikker jobbene. Som bådsmand kan Anders sine ting, han er en dygtig sømand og en god kammerat, der ser til at ingen går alene og kører sur i det på frivagten eller i weekenderne. Han kører tingene på dækket problemfrit. De øvrige dæksfolk respekterer ham som sømand og som kammerat".

130

Rortørn vil sige at stå til rors, altså at styre skibet. Tørne om betyder at skiftes til. 132 Forfald vil sige at udeblive fra arbejdet på grund af sygdom. 131

34

I et interview med bådsmand, "Bådsen", Anders Trustrup på dækket den 11.9.2002 på Atlanten på rejse Havanna-Cadiz, siger han: "Jeg hedder Anders, er 33 år. Jeg har boet på Grønland, i Spanien og Danmark. Nu er det mest på Haiti, når jeg har fri. Jeg har sejlet siden 1987, da fik jeg min første hyre. Jeg kom på søfartsskole 1988 og har så sejlet siden, på

nær en 4-årig periode, hvor jeg havde forskelligt arbejde i land. Det at være coastersømand er et virkelig frit liv. Mange mennesker tror, at vi er bundet meget fast til skibet. Det er vi selvfølgelig også, når vi sejler, men når vi sådan kommer rundt i verden - vi kommer mange spændende steder - så er det meget frit. Når vi har fri fra arbejde kommer vi rundt og ser på de forskellige steder, vi er havnet i. Selve arbejdet om bord er meget afvekslende, der er skibsarbejde og rengøring, vedligeholdelse såsom rustbanken, maling, smøring af bevægelige dele.”. I et interview den 3.9. 2002 på Atlanten på rejse Havanna-Cadiz med dæksdrengen Jack, kaldet ”Dæks” (forkortelse for betegnelsen dæksdreng, der stadigvæk anvendes om bord), siger han: ”Jeg hedder Jack Henriksen, jeg kommer fra Lolland, og bor i Nykøbing Falster nu. Jeg er 17 år og har været ude at sejle i 5 en halv måned. Jeg har måske ofte de lidt sure tjanser, men jeg er jo også yngste mand om bord. Generelt så er der bakstørn¹³³, rengøring hver morgen fra 7 til 8, så bagefter hjælper jeg de andre ude på dækket med at banke rust, slibe og male, tjekke surringer afhængig af, hvad last vi har, og så smøre, hvad der skal smøres på skibet og hvad der ellers er. Vi vasker ned og skurer skibet, så det er flot, når vi kommer i havn. Vi fersker ned¹³⁴, når der er meget salt på skibet. Når vi skal i havn, så en halv time - tre kvarter før gør vi klar til at modtage lodsens. Vi rigger lods-lejderen¹³⁵ an og jeg viser ham vej op på broen til skipperen. Så gør vi klar, lægger trosserne¹³⁶ parat og hvad vi ellers skal bruge. Når vi går til kaj er jeg ude på bakken, ude foran på skibet, hvor jeg gør kastelinen fast til trossen og kaster linen i land og er behjælpelig med at totte trosserne op, så at skibet ligger tæt ind til kajen. Når vi er fortojet og har klaret op, gør vi lugerne klar til at åbne for losning eller lastning. Livet til søs er dejligt. I havn skal vi være klar til at dække lugerne over eller luge af. Når det er regnvejr er vi nødt til at lukke lugerne. Det er hårdt arbejde. Vi skal kommunikere med havnearbejderne, det kan der sommetider komme nogle sjove samtaler ud af. Efter udskejning, fyraften, går vi op i byen og drikker en øl og spiser en is, går på listige steder, hvor der er damer. Det er dejligt at være ude på søen, vi er et lille samfund. Vi er et lille samfund på 8 personer på sådan en coaster som ANNE BOYE. Vi sejler med alt muligt blandet last”. Om bord er der i en lidt større coaster - ud over skibsføreren og styrmanden - også en maskinmester og en kok. I mindre coastere klarer styrmanden maskineriet, og en af dæksfolkene klarer undertiden kabystjansen. Udmønstring¹³⁷ i en coaster af i dag er typisk 3 måneder for officererne og 6 måneder for det menige mandskab. De to navigatører skiftes til at have vagten på broen, hvor skipperen har vagt kl. 6 – 12 og 18 – 24, og styrmanden har de to øvrige. For at blive styrmand og skipper skal man have navigationsskoleuddannelse.

133

Bakstørn er opvask og klargøring i kabyssen. Ferske ned vil sige at man spuler - eller vasker ned - med ferskvand for at rense skibet for de saltpartikler, som saltvandet efterlader. Det er normalt brobygningen der ferskes af. 135 Lejder er en trappe. 136 Trosse er et reb til at fortøje et skib med. 137 Udmønstring er den periode, hvor man er ansat (mønstret) om bord på et skib. 134

35

Kapitel 18

Levnedsomstændigheder

Kosten om bord i danske skibe er god og veltillavet i nyere tid. Der er rigelig og meget varieret kost. En normal husholdning kan slet ikke være med. Her fortæller skibskokken Inge-Lise Kromann: "Jeg har nu været påmønstret i 5 måneder. Det er et hårdt job at være kok og skal lave mad til 8-9 mennesker. Jeg har tidligere prøvet det for en kortere periode i 1978 om bord på MARIE BOYE i nærfarten, der var vi ikke så mange og vi var tit i havn og kunne supplere provianten. Her er det mere hårdt. Til at begynde med måtte jeg arbejde 9-10 timer dagligt, det var selvfølgelig fordi det var uvant, og det hele slingrede frem og tilbage og jeg måtte stå at holde fast samtidig med at jeg skulle lave mad. Jeg har brændt mig et utal af gange på ovnen. Men der er kommet mad på bordet hver dag, og folk kommer og siger, at de har taget på, så det må jo være tegn på at det er gået godt nok. Råmaterialerne har været meget fine, meget flottere end i et hjem. Da jeg så tremåneders-provianteringen, der kom om bord i Shoreham fra den danske skibshandler Wrist, da tænkte jeg at der var nok til en hel hær i et år. Der var ud over det almindelige røget laks og ål og andre delikatesser. Men nu er vi på vej til Panama og det er tre en halv måned siden vi provianterede, så der skal suppleres op med nogle af varerne, af andre er der fortsat rigeligt. For en del varegrupper passer det godt med nye forsyninger nu, specielt da skibet skal ud på en lang rejse til Australien.". Spiseplanen for en almindelig dag på en dansk coaster ser således ud: Kl. 6.30: Kaffe Kl. 8.00 - 8.30: Morgenmad med æg og bacon Kl. 10.00 - 10.30: Formiddagskaffe Kl. 11.30: Middag bestående af to varme retter til styrmanden, der skal på vagt kl. 12.00 Kl. 12.00 - 13.00: Middagsmad for den øvrige besætning Kl. 15.00 - 15.30: Eftermiddagskaffe med nybagt kage Kl. 17.30: Aftensmad til skipperen, der går på vagt på broen kl. 18.00 Kl. 18.00: Aftenskafning¹³⁸ for resten af besætningen. Aftensmaden består af brød og mange slags pålæg samt en lun ret, fremstillet af rester fra tidligere dages varme retter. Hygiejnen til søs er generelt høj: "Når danskere i land hører om danske søfolk, har de ofte en urealistisk forestilling om den race. Søfolk er generelt ordentlige folk. Her om bord møder dæksfolkene ikke op i messen i arbejdstøj, nej de er omklædt i rent tøj til måltiderne. Renligholdelse af skibet og den personlige hygiejne er stor. At den er større end kollegernes fra land, fik jeg ved selvsyn konstateret i min tid i marinen, da jeg lå i kompagni med befarne søfolk og folk fra land. Søfolkene skilte sig klart ud, de er rutinerede i renligholdelse". Søfolkene i coasterne har i dag enmandskamre, hvor det i begyndelsen af coasterperioden, 1950'erne, 60'erne og 70'erne, var almindeligt med tomandskamre. Afteringen¹³⁹ i coasterne er udmærket, men selvfølgelig ikke af samme standard og udstyr som på de store enheder i den danske handelsflåde.

138 139

Aftenskafning betyder aftensmad. Aptering er indretningen, altså kahytter m.v. i et skib.
36

Søfolkene går klædt lige som alle andre folk i land. Coastersøfolk har ikke uniformer, som man har i de store rederier, dog undertiden en "kedelsut" med rederiets logo bag på. Men når søfolkene går i land, er de ikke til at skelne fra andre folk. Tro og overtro er ligeledes, som på land - blandt "landkrabber". Dog er der enkelte søfolk, der stadigvæk forbyder eller påtaler fløjtetoner om bord. Den gamle overtro, at man påkalder uvejr ved at fløjte, er ikke helt forsvundet. I coasteralderens første tid var der en del folk, som ikke ville starte årets første rejse på en fredag eller mandag, det var dog mest folk med eget skib, de såkaldte selvejere. "I sejlskibstiden måtte sømanden ikke engang vise den afslappethed at fløjte. Dengang fik man en god tæt kindhest¹⁴⁰, hvis man tillod sig den afslappethed at fløjte en kæk melodi. Man mente, at det hidkaldte blæsevejr. Sandheden var jo nok den, at almindelig adspredelse som fløjten kunne aflede sømandens opmærksomhed fra vinden og sejlene, og det kunne være farligt at slække for årvågenheden. Den overtro eller erfaring, fra de hvide og grå sejls dage, har holdt sig helt op til nutiden. Da knægten var med på et af sine sommertogter, var han kommet for skade at fløjte en lystig melodi. Den ældre maskinmester stillede sig bombastisk op foran den formastelige letsindige og udslyngede: Dit ansigt piver sømand!!! - en bemærkning, der ætsede sig mere fast end en ørefigen¹⁴¹ ville have kunne præsteret".

Kapitel 19

Afveksling

Fritiden i forbindelse med søfart kan deles op, for der er jo både tale om fritid, når man er til søs, og når man er i land. Dæksbesætningen på en coaster har fri efter udskejning om eftermiddagen og i weekenderne - fra fredag eftermiddag til mandag morgen - med mindre, der er overtidssarbejde med vedligehold af skibet. Hvor langt omkring coasteren sejler er meget forskelligt - nogle coastere sejlede tidligere i nærfarten¹⁴² omkring Danmark og var derfor tit i havn, måske hver weekend. Sejlads i de nære farvande forekommer fortsat i begrænset omfang, eksempelvis i farten på jernværket i Frederiksværk. Andre coastere sejlede og sejler på langfart, er i fart world wide, hvor en måned eller mere i søen nemt kan forekomme. Fritidssysler er derfor en nødvendighed, for at tiden ikke skal falde lang på de længere rejser. Hvad kan man så foretage sig? Man kan læse bøger eller se film. Skibene er forsynet med et skibsbibliotek, og der er mange videofilm, fordelt af Handelsflådens Velfærdsråd. Desuden er der forskellige spil om bord, og søfolkene har selv elektroniske spil og musik-CD'er med: "Ved afgang Havanna stævner vi lige ind i en weekend. Lørdag/søndag er fridage for dæksbesætningen, med mindre, der er nogle ekstraordinære ting, der skal tjekkes og klares. Et par stykker af dæksbesætningen spiller Back Gammon, nogle læser bøger og tidsskrifter og nyhederne hjemmefra.

140

Kindhest er en lussing. Ørefigen er ligeledes en lussing. 142 Nærfarten er sejlads i nære farvande i Danmark og områderne i nærheden af Danmark. 141

37

På mandage, onsdage og fredage bliver der fra Handelsflådens Velfærdsråd udsendt "Navnyt¹⁴³", så at vi kan følge med i de vigtigste nyheder. På et aftalt tidspunkt bliver der vist videofilm. Skibsbiblioteket bliver gennemgået, og der er gang i vaskemaskinen. Lørdag aften sidder en stor del af besætningen på agterdækket i det smukke vejr og snakker og ser på de store krydstogtskibe, der sejler ud fra Miami med kurs mod Bahamas eller blot med sejlads ude i Florida Strædet. . . . Så var vi på havet igen efter 11 dage i land, i det venlige England. 6-mandsludoen bliver omsider spillet færdig. . . . Under passage af De Kanariske øer får vi ludo-pandekager om aftenen, bagt af Anders og Jan, der tabte ludospillet, vi to vindere slapper af medens de midterste står for opvasken". Naturen kan nu også levere underholdning: "Vi har dagligt besøg ved skibet. Vi ser spækhuggere, hvaler, og en aften en flok på flere hundrede delfiner rundt om skibet. Der er såmænd mange oplevelser, vi er på dækket alle mand for at se sceneriet, også de mere garvede kommer med begejstrede udbrud". Man kan også afholde forskellige festligheder om bord, f. eks. ved passage af Ækvator: "Vi passerer Linien kl. halv fire eftermiddag og afholder Ækvatordåb. Tre af besætningen på

ANNE BOYE har ikke været over Ækvator før, og fire af den øvrige besætning har glemt deres dåbsattest, så Kong Neptun forlanger også disse formastelige gendøbt og dermed godkendt til videre sejlads på De Syv Have. Oven på afvaskningen af landkrabbestøvet, barberingen og indtagelse af den ordinerede medicin er der vist ingen, der glemmer attesten en anden gang. Om aftenen er der spisning på brodækket, hvorunder skipperen uddeler dåbsattesterne. Dåben er en velkommen afbrydelse i den almindelige hverdag på en lang rejse". "En sømand ser aldrig noget oppe i land nu til dags", hører man tit påstå. De store containerskibe ligger oftest kun inde ved en fjerntliggende containerterminal i få timer for losning og lastning, således at søfolkene ikke kan komme i land og se på omgivelserne. Sådan forholder det sig imidlertid ikke i den såkaldte mindre skibsfart. I coasterfarten kommer man ind til de "rigtige" havne og ligger ofte flere dage under land. Søfolkene kan så gå op efter udskejning¹⁴⁴ og måske slå til søren, hvad der godt kan være behov for efter måske en måned i søen: "Mange mennesker tror at vi søfolk har en pige i hver havn. Nu er det sådan, at vi ikke kan nå at komme rigtigt op i land i alle havne på grund af losning og lastning. Men specielt i sydamerikanske og caribiske havne, der ligger vi som regel nogle dage. Efter udskejning, fyraften, så går vi op i land om aftenen og får en øl, og går de steder hen, hvor der er søde piger. Og så hænder det vi får lidt på den spidse, ellers kan vi gå hen og blive lidt underlige på en 6 måneders udmønstring". "Efter udskejning, fyraften, går vi op i byen og drikker en øl og spiser en is, går på listige steder, hvor der er damer". Sømandssange om bord er historie nu til dags og i coastertiden som sådan. På en lørdag eftermiddags grillfest om bord bliver guitaren hentet frem efter akkurat samme mønster som i land.

143 144

"Navnyt" er titlen på den elektroniske nyhedsavis, de elektroniske nyheder, der sendes ud til skibene. Udskejning betyder fyraften – at man har fri.

38

Kapitel 20

De vilde vover

Et skib er en speciel arbejdsplads, hvor man ikke skal gå at halvsove. Dels er der mange specielle adgangsveje som snævre mandehuller¹⁴⁵ og stejle lejdere, dels bevæger skibet sig bl.a. under indflydelse af vind og sø, så for at undgå arbejdsulykker skal man være årvågen. I vore dage er der desuden flere piratoverfald, hvilket også går ud over danske coastere. Sikkerheden om bord i nutidens skibe er imidlertid i højsædet. De enkelte landes myndigheder tjekker løbende skibene ved besøg under havneanløb (Port State Control) for at se, om alt er i orden. Om bord indøver man procedurer, således at man er forberedt på forskellige situationer som eksempelvis piratbesøg: "Onsdag d. 27. november (2002), kort efter Santos, da vi er ved middagsskafningen, kommer der opkald fra styrmanden Allan: "Skipper til broen!", samtidig bliver roret lagt hårdt bagbord over og kort efter bliver maskinen slået bak. Vi farer småt gumlende ud på dækket og observerer fluks et fartøj, der for fuld fart stævner hen imod os med halvnøgne folk, der viftede oprørt med armene. Hvad var det monstro for noget det her? Vores maskine går naturligvis i stå under manøvrerne, så at vi ikke kan komme af vejen i en fart. Vi har kort forinden fra en landstation modtaget advarsler om piratoverfald her på kysten, og har ydermere læst i de nys modtagne aviser om overfaldet på Marstalcoasteren KIM i Cayenne. Og - ja vi tror faktisk lige i øjeblikket, at der var tale om piratoverfald, og vi begynder at lukke og skalke døre¹⁴⁶, som tidligere afprøvet under "Pirat Rulle". Det viser sig imidlertid snart, at være fredelige og venlige fiskere, hvis garn vi er sejlet ind i. Garnet bliver klaret fri, fiskerne får nogle øl af skipperen, og vi får 2 guldmakreller, hvoraf kokken tilbereder nogle velsmagende stykker til aftensmaden. Efter at have vinket passende farvel til "sørøverne" steamer vi af sted igen klar og modtagelige for nye indtryk.

145

Snævre mandehuller er adgangsveje til bundtanke og andre hulrum i skibet, hvor der ikke er døre eller luger. Mandehullerne er små runde huller, som en mand lige kan klemme sig igennem. De er normalt lukket med en lem, der er boltet fast. 146 Skalke døre er at lukke lugerne vandtæt.

39

Det tager nogen tid at sejle de 56 sømil op ad floden Demerara (Guyana), hvor vi skal losse en del af lasten ved en plads, der hedder Christiansburg ved byen Linden. Der er kommet en hel del personer om bord på reden ved Georgetown og 11 af dem bliver på skibet på den videre færd, 8 af disse er svært bevæbnede politisoldater - rart nok, hvis vi skulle møde flodpirater eller andre skarnsfolk. Det er flodsejlads i brunt vand, ganske spændende. Vi når imidlertid godt frem til Christiansburg, og soldaterne flytter ind i nogle skure ved

anløbsbroen". Om bord på et skib laver man med passende mellemrum forskellige øvelser, således at man ved hvad man skal gøre, hvis ulykken skulle ske. Ud over den ovenfor nævnte Pirat-rulle, altså øvelse i forholdsregler, hvis der skulle ske piratoverfald, er der Brand-rulle og bådøvelser: "Onsdag bliver der sendt alarmsignal fra broen: "Bådrulle". Vi rubber os hvad vi kan, og møder op, hvor vi har besked på at møde med redningsdragter, som vi ifører os. Efter øvelsen bliver der snakket om tingene. Der bliver jævnligt holdt øvelser om bord også inden for "Brandrulle" og "Mand Over Bord Rulle", således at man får indøvet procedurerne under øvelserne.". Coasterfart er et sikkert erhverv i dag. Alligevel kan der forekomme søulykker og forlis. M/S ERIK BOYE blev den 6.11. 1979 sejlet i sænk af den 24.000 tons store kinesiskejede GOLDEN MIRANDA i Middelhavet. Fyns Amts Avis skrev den 10.11. herom: "Besætningsmedlemmerne fra det forliste Marstalskib "ERIK BOYE" kom i går til Marstal. Føreren Harry Hansen havde sin hustru Lonny og ægteparrets femårige søn Per med på den dramatiske tur. Hele familien befandt sig, siger Lonny Hansen, i salonen, da "ERIK BOYE" blev påsejlet næsten midtskibs, og ikke mange meter fra, hvor vi befandt os. Det er vanskeligt bagefter at huske, hvad man egentlig tænker i et sådant øjeblik. Der flyver så mange tanker igennem ens hoved. Min mand tog straks Per under armen og løb ud af salonen og råbte til mig, at jeg skulle følge med. Det er nok ikke ret meget, man egentlig sanser i sådanne øjeblikke, men som en refleksbevægelse rakte jeg ud over bordet for at tage mine briller. Det var det eneste, vi fik reddet, ellers intet ud over det tøj, vi gik og stod i. Der var hurtigt vand i gangene ved salonen. Vi kom hurtigt op på broen ved styrehuset og alle mand fik redningsveste på. Per havde sin på i forvejen – det havde han hele tiden om bord. Lonny Hansen roser besætningen for den omsorg, de viste sønnen i disse hektiske og farlige minutter. De råbte til mig, at jeg blot skulle sørge for mig selv, så skulle de nok tage sig af drengen, og det gjorde de på en enestående måde". Søfolkene fik redningsbåden sat i vandet, men det hele gik så hurtigt, at fem af dem måtte springe i vandet og kom derfra op i båden. ERIK BOYE's besætning blev samlet op af det kinesiske skib efter halvanden times forløb i det tågede vejr, og de søfolk, der havde været en tur i vandet, fik tørt tøj på. De bjærgede søfolk blev efter fem timer landsat i Alger.

Kapitel 21

Lidt på kanten

Søfolk møder i sagens natur folk fra andre nationer. Om man blander sig med folk, eller man holder sig langt fra de lokale, fremmede folk, afhænger af en selv og de påvirkninger, man har modtaget i opvæksten og de første udmønstringer. Nogle får en racistisk holdning på grundlag af ubehagelige oplevelser, andre er åbne og modtagelige for nye indtryk, og den kategori af søfolkene oplever en masse.

Nogle søfolks landgang strækker sig til de nærmeste værtshuse, mens andre får set en del af byen og landskabet: "Skibets 3 J'er: Jack, Jan og Jens har naturligvis været på opdagelse oppe i land, de er altid åbne for nye oplevelser og kontakter – for det meste har de stiftet bekendtskab med en lokal pige, og det er nok ikke det værste man kan blive udsat for. De unge søfolk kan vi absolut godt være bekendt med at have som repræsentanter for skibet og det flag vi fører agter". "På flodbredden (Demerara River, Guyana) ved siden af skibet, lå en af de første dage en kano med pagaj - fristelsen var for stor, den måtte vi naturligvis på ekspedition i. Så vi, Inge-Lise og jeg, padlede rundt i nabolaget og betragtede hytter, palmer og jungle. Kort efter at vi havde gjort fast igen, dukkede ejeren op, en ældre gråhåret kvinde. Hun fik et håndtryk og lidt gaver af os som tak for lån af kanoen. Hun og hendes familie boede på den anden side af floden, hvor nevøen havde lidt havelandbrug på et ryddet stykke jungle. Frugterne sejlede han hver dag ind til et marked i byen Linden en times kanosejlds længere oppe ad floden. Inge-Lise og også senere undertegnede blev inviteret over i deres hytte. Det var en stor oplevelse at få lov til at komme i deres beskedne men uhyre gæstfrie hjem. Den slags oplevelser er der mange af, hvis man er modtagelig. Familien kom senere om bord på genvisit og hilste på besætningen. Da vi afgang, stod hele familien og vinkede farvel fra flodbredden, skønt det var på den årle morgenkvist". "Vi ligger gerne nogle dage måske 3 dage eller en uge under land. F. eks. på Falklandsøerne, der er der fint at komme i land, folk er meget gæstfrie der". "Tidligt om morgenen gik jeg en tur i byens (Samsun, Tyrkiet) forretningskvarter for at iagttage byen vågne. Dagen startede roligt med kun lidt trafik, gradvist kommer der flere og flere mennesker på gaden, gående, på cykel, i bil eller bus, alle travlt på vej til arbejde. Varevogne kommer til slagteren, bageren eller supermarkedet med deres daglige leveringer. Når man ikke selv har travlt er det spændende at se hvordan hjulene begynder at dreje i den daglige rutine. I denne by mødte jeg mange venlige mennesker, smilende og behjælpelige, når jeg spurgte om vej rundt i byen, de fleste talte godt engelsk. Det var en positiv oplevelse. Efter Dardanellerne sejlede vi til en lille by, der hedder Masta på den græske ø Chios, hvor der var en cementbro med brohoved halvt så langt som skibet. Her forøjede vi. Vi lå der natten over, så jeg gik op på den lokale Taverne og talte med fiskerne, der sad der om aftenen og nød noget græsk musik. De taler ikke så

meget engelsk og jeg taler ikke så meget græsk, men vi gjorde vort bedste og fik talt sammen, det var rare mennesker". "Houston ligger ca. 6 timers sejlads op af floden fra Galveston i Mexican Gulf, og hele området er fyldt med olietanke og raffinaderier placeret side om side. Hele vejen hørmer af olie og gas, Texakanerne siger "det stinker af dollars", og penge er der nok af i det område. Alle over 15 år har mindst en eller to store biler, og nogle fjernsyn, "ellers kan man bare ikke leve". Du kan opleve dem stige ud af deres store bil, talende i mobilen (som de altid gør), med en stor cowboyhat på hovedet (altid), og resten af tøjet ligner noget fra skralde-spanden, eller du kan finde dem på en restaurant ordre en firepersoners middag til een person og spise det hele plus et par pandekager til kaffe. Men de er

41

alle venlige og hjælpsomme, hvis du beder om hjælp vil de gøre alt for at hjælpe dig. . . . Fra skibet til et handelscenter kørte vi normalt i taxa, men vor kok var lidt mere smart, han spurgte en fyr der holdt ved havnen i sin bil om vej til centeret, fyren svarede "hop ind knægt så kører jeg dig derhen", vor kok sparede 5 \$ til taxaen, sådan er folkene i Texas. Tampico (Mexico) er en mellemstor by fra starten bygget i typisk spansk stil, senere omgivet af nyere fire og fem etage bygninger, men bygget i en stil så de ikke spolerer idyllen i den gamle bydel. Jeg gik op for at handle lidt, men udbudet af varer var meget dyrt, og af en tvivlsom kvalitet, så jeg forlod de handlende med deres varer. I stedet hyggede jeg mig med at studere menneskemylderet i bykernen. Langt de fleste indbyggere er af mixet spansk-indiansk blod, men i modsætning til de sydamerikanske lande er det spanske dominerende her. Jeg fandt ingen der kunne tale engelsk her, så jeg måtte nøjes med det spanske jeg kan, men det gik. Tampico var sidste havn i denne rejse, der startede i Dammam den 10. august, derefter havnene Bahrain, Shariah, Samsun, Istanbul, Mestas, Algeciras, Newport News, Houston og sidst Tampico den 7. december, slutningen på en rejse og begyndelsen på en ny. Den næste havn blev Dos Bocas, Mexico, hvor vi lastede stålrør til Genova i Italien. Vi afsejlede den 12. december og sejler nu i Caribbean Sea. Vejret er dejligt solrigt med 30 grader uden for. Det er ikke let at komme i julestemning i denne varme. Vi vil formentlig holde julen i Nordatlanten, vi har et lille juletræ og noget julepynt til messerne, og jeg købte to kalkuner og en pattegris i Mexico til aftensmaden og julefrokosten". I en sømandsby vil man ofte opleve samtaler og snak, der handler om den store verden og verdens havnebyer. I en del hjem findes der eksotiske ting, der signalerer, at her bor en familie, hvor en fra husstanden arbejder på De syv Have. Sømanden er flink til at hjembringe sager fra fjerne lande.

Containerskibe Tidligere blev mange varer transporteret rundt i verden med skibe. Og selv om mange måske ikke tror det, så er det stadigvæk sådan. I dag er skibene dog blevet meget større og mere avancerede. De skibe, der i dag transporterer varer rundt i verden, hedder containerskibe. De transporterer faktisk omkring 90 % af alt internationalt gods¹⁴⁷. Et containerskib sejler med store containere fyldt med alt mellem himmel og jord såsom biler, frugter, kød, tøj, legetøj, fjernsyn, råstoffer og meget mere. Containerskibe sejler i faste ruter over hele verdenen. Man siger også, at de sejler i liniefart, hvilket er et udtryk for regelmæssig trafik på bestemte havne. En virksomhed, som ejer og sejler med skibe, kalder man for et rederi. Der arbejder ca. 30.000 mennesker for de danske rederier, heraf næsten 13.000 i handelsflåden. Hele det maritime erhverv, kaldet Det Blå Danmark, har ca. 100.000 ansatte. Kun ca. 65 procent af de ansatte i handelsflåden er danskere, da skibsassistenter og dækspersonale ofte hyres i udlandet. Containerskibsfarten bliver større for hver dag, der går, da produkter, som tidligere blev transporteret på paller eller i løs vægt, i stadigt højere grad transporteres i containere. Herudover produceres flere og flere varer i Fjernøsten, for så at blive transporteret med containerskibe til den vestlige verden.

147

Gods er en massebetegnelse for varer eller materialer, der er undervejs mellem en leve-

randør og en modtager.

42

Containerskibet er egentlig ikke nogen ny opfindelse, for allerede i 1955 kom amerikaneren Malcolm P. Mclean, der ejede et stort vognmandsfirma, på en revolutionerende tanke: Han begyndte at pakke alt gods fra sine kunder ned i store kasser af samme størrelse, der blev kørt til nærmeste afskibningshavn og sat ombord i et skib, der sejlede det til modtagerhavnen, hvor en anden lastbil hentede det og kørte det ud til kunden. Mclean havde købt nogle tankskibe fra 2. Verdenskrig, hvoraf Ideal X i 1955 blev bygget om til verdens første containerskib. Herefter ændrede hele skibsfarten sig meget, da skibene blev større og større og kunne sejle hurtigere, og der var heller ikke længere brug for så mange søfolk til at sejle skibene. Rederierne begyndte også mere og mere at arbejde i land og startede et tæt samarbejde med havne, pakhuse og vognmandsforretninger. Derfor kan rederierne i dag tilbyde deres kunder at transportere varer lige fra producenten og til forbrugeren. Det første danske firma, der fik et containerskib, var Østasiatisk Kompagni (ØK). Det skete i årene 1971-72, hvor Nakskov Skibsværft leverede skibene Falstria og Meonia, mens værftet B&W leverede de mere end dobbelt så store Selandia og Jutlandia. Herefter kom virksomheden A. P. Møller- Mærsk på banen, da den i 1974 fik leveret sit første containerskib, kaldet Svendborg Mærsk. I dag er A. P. MøllerMærsk verdens største containerrederi og ejer mere end 500 containerskibe og omkring 1.400.000 containere verden over. A. P. Møller - Mærsk ejer også verdens største containerskibe.

Del IV

Containerskibe

Tidligere blev mange varer transporteret rundt i verden med skibe. Og selv om mange måske ikke tror det, så er det stadigvæk sådan. I dag er skibene dog blevet meget større og mere avancerede. De skibe, der i dag transporterer varer rundt i verden, hedder containerskibe. De transporterer faktisk omkring 90 % af alt internationalt gods¹⁴⁷. Et containerskib sejler med store containere fyldt med alt mellem himmel og jord såsom biler, frugter, kød, tøj, legetøj, fjernsyn, råstoffer og meget mere. Containerskibe sejler i faste ruter over hele verdenen. Man siger også, at de sejler i liniefart, hvilket er et udtryk for regelmæssig trafik på bestemte havne. En virksomhed, som ejer og sejler med skibe, kalder man for et rederi. Der arbejder ca. 30.000 mennesker for de danske rederier, heraf næsten 13.000 i handelsflåden. Hele det maritime erhverv, kaldet Det Blå Danmark, har ca. 100.000 ansatte. Kun ca. 65 procent af de ansatte i handelsflåden er danskere, da skibsassistenter og dækspersonale ofte hyres i udlandet. Containerskibsfarten bliver større for hver dag, der går, da produkter, som tidligere blev transporteret på paller eller i løs vægt, i stadigt højere grad transporteres i containere. Herudover produceres flere og flere varer i Fjernøsten, for så at blive transporteret med containerskibe til den vestlige verden. Containerskibet er egentlig ikke nogen ny opfindelse, for allerede i 1955 kom amerikaneren Malcolm P. Mclean, der ejede et stort vognmandsfirma, på en revolutionerende tanke: Han begyndte at pakke alt gods fra sine kunder ned i store kasser af samme størrelse, der blev kørt til nærmeste afskibningshavn og sat ombord i et skib, der sejlede det til modtagerhavnen, hvor en anden lastbil hentede det og kørte det ud til kunden. Mclean havde købt nogle tankskibe fra 2. Verdenskrig, hvoraf Ideal X i 1955 blev bygget om til verdens første containerskib. Herefter ændrede hele skibsfarten sig meget, da skibene blev større og større og kunne sejle hurtigere, og der var heller ikke længere brug for så mange søfolk til at sejle skibene. Rederierne begyndte også mere og mere at arbejde i land og startede et tæt samarbejde med havne, pakhuse og vognmandsforretninger. Derfor kan rederierne i dag tilbyde deres kunder at transportere varer lige fra producenten og til forbrugeren. Det første danske firma, der fik et containerskib, var Østasiatisk Kompagni (ØK). Det skete i årene 1971-72, hvor Nakskov Skibsværft leverede skibene Falstria og Meonia, mens værftet B&W leverede de mere end dobbelt så store Selandia og Jutlandia. Herefter kom virksomheden A. P. Møller- Mærsk på banen, da den i 1974 fik leveret sit første containerskib, kaldet Svendborg Mærsk. I dag er A. P. MøllerMærsk verdens største containerrederi og ejer mere end 500 containerskibe og omkring 1.400.000 containere verden over. A. P. Møller - Mærsk ejer også verdens største containerskibe.

Kapitel 22

Livet på land

I de tidligere sejlskibsepoker var det for mange unge helt naturligt at blive sømand, og hvis man var opvokset i et søfartssamfund, var der ofte ikke så mange andre muligheder. I dag forholder det sig anderledes. Mange af søfartssamfundene er forsvundet, og de unge kan vælge blandt et hav af uddannelser. De fleste, som i dag vælger en maritim¹⁴⁸ uddannelse, har ofte hverken baggrund i et søfartssamfund eller kendskab til nogen, som er søfolk. En af dem er Søren Brask-Pedersen, som læser til maskinmester: ”Jeg læste HTX oppe i Aalborg, og efter jeg var færdig der, så skulle der jo ligesom ske noget nyt, og så fik jeg et tilbud fra Mærsk om, at jeg kunne komme på Søfartsskole hernede (i Svendborg, red.), og så ud at sejle bagefter, og så slog jeg til. Jeg startede på søfartsskolen ude på Kogtved, og så da jeg var færdig der, tog jeg på værkstedsskole for at få noget praktisk, og så kom jeg så ud at sejle. Og så ville de jo have, at jeg skulle være skibsofficer inde ved Mærsk, men det ville jeg ikke, så jeg sagde op, og så tog jeg ud at sejle med Lauritsen for at få noget mere erfaring, så jeg kunne begynde på maskinmesterskolen.”. Søren er ikke sikker på, om han vil være sømand altid, men det gode ved en maskinmesteruddannelse er, at der også er mulighed for at arbejde i land, hvilket jo f.eks. ikke er så nemt for en styrmand. Der er i dag mangel på unge, som uddanner sig inden for det maritime erhverv, så derfor gør rederierne en stor indsats¹⁴⁸

Maritim vedrører det, der har med havet eller søfarten at gøre.

43

for at få unge til at vælge en søfartsuddannelse. Containerskibene er nemlig fyldt med moderne teknologi. Og en højteknologisk flåde kræver søfolk, der er godt uddannede til at sejle de store skibe og håndtere skibenes last. Al grundlæggende uddannelse af søfolk i Danmark foregår på uddannelsesinstitutioner under Søfartsstyrelsen¹⁴⁹. De er offentligt finansierede. Der findes 14 institutioner for søfartsuddannelser og to skoleskibe. Hvert år afslutter ca. 250 unge en grundlæggende uddannelse, mens ca. 450 afslutter en videregående uddannelse som skibsofficerer, skibsførere, maskinmestre og skippere. Der findes et bredt udvalg af uddannelsesmuligheder, hvis man har lyst til at stå til søs. Man kan bl.a. uddanne sig til: • maskinmester • styrmand • skibsofficer • skibsassistent • skibsmekaniker Eller man kan tage en ungdomsuddannelse med maritimt præg: • HF-Søfart

Kapitel 23

Det første dyp

I dag kommer de fleste unge ud at sejle med containerskib for første gang som et led i deres søfartsuddannelse. Det er et stort skridt at tage at forlade de faste hjemlige rammer for i stedet at skulle sejle ud på de store verdenshave. Man skal sige farvel til familie og venner for et stykke tid og i stedet bo på et stort skib med sine helt egne regler og egen livsstil. Når man tager ud at sejle, er der mulighed for at komme ud i verden og opleve andre ting, end man måske ellers ville komme til, og det er mange tiltrukket af. Det fortæller Søren Hoppe om her: "Min bedste kammerat under barndomsperioden, han hedder for øvrigt også Søren, han havde en storebror, som sejlede, og han fortalte sådan nogle spændende historier fra Østen og Grønland, så jeg fik lyst til at prøve det og tænkte, at det kunne måske være meget godt at prøve. Der var ikke rigtig andet, der trak. Der var jo oceaner af muligheder, og det var bare at vælge, og det var så, hvad jeg havde mest lyst til på det tidspunkt." Før man kan komme ud at sejle, skal man gennemgå en lægeundersøgelse¹⁵⁰ og evt. have en søfartsbog¹⁵¹. Når lægeundersøgelsen er bestået, er man klar til at sige farvel til landlivet. Søfartsbogen er et dokument, der af nogle lande anvendes som legitimation ved ind- og udrejse for søfolk i stedet for visum, det vil sige et dokument, der giver tilladelse til at rejse ind i et land. Søfartsstyrelsen udsteder kun søfartsbøger til danske statsborgere over 16 år. Alle danske søfolk, der påmønstrer en stilling, som er omfattet af et skibs sikkerhedsbesætning, skal have en søfartsbog. Søfolk under uddannelse er dog ikke en del af et skibs sikkerhedsbesætning – det vil sige, hvor mange 149

Søfartsstyrelsen er en styrelse under Økonomi- og Erhvervsministeriet, som varetager sager vedrørende søfartserhvervet, bl.a. sikkerhed, arbejdsmiljø og erhvervspolitik. 150 Alle som arbejder om bord i et dansk handelsskib skal regelmæssigt gennemgå en lægeundersøgelse. Søfolk under 18 år undersøges årligt, mens søfolk over 18 år normalt skal undersøges hvert andet år. I Danmark skal lægeundersøgelsens foretages af en søfartslæge, som Søfartsstyrelsen udpeger. Ingen kan komme ud at sejle uden et gyldigt sundhedsbevis. Det er det officielle bevis for, at man er sundhedsmæssigt egnet. 151

44

besætningsmedlemmer der minimum skal være om bord på skibet. Sikkerhedsbesætningen skal være oplyst for at sikre, at der er mand nok om bord til at sejle skibet forsvarligt, og for at sikre sikkerheden for menneskeliv på havet. Det er Søfartsstyrelsen, som laver den såkaldte besætningsfastsættelse. En besætningsfastsættelse er et dokument, som indeholder oplysninger om det krævede antal besætningsmedlemmer i et skibs drifts- og/eller sikkerhedsbesætning og de enkelte besætningsmedlemmers kvalifikationer. Det foregår for det meste ved, at man tager et fly til en lufthavn i nærheden af, hvor det skib befinder sig, som

man skal påmønstre. Her hentes man så af en agent¹⁵², der fører en til skibet. Her fortæller Mads om sin oplevelse: "Hej alle sammen! Her er så min første mail fra Ivar Lauritzen. Som de fleste af jer nok ved, kom jeg først ombord i mandags, selvom jeg egentlig skulle have været af sted sidste fredag. Men af uvisse årsager kom jeg altså først af sted lidt senere. Så mandag middag, 8 timer efter afgang fra Svendborg, stod jeg så i Amsterdam lufthavn og ventede på rederiets agent, der skulle køre mig til Rotterdam havn, hvor skibet lå. Imidlertidig var der ikke noget med et skilt med mit navn eller noget i den dur i syne, og jeg regnede med, at han bare var lidt forsinket. Men da han stadig ikke var kommet efter 20 minutter, begyndte jeg at blive en smule nervøs. For selv om jeg da ikke er totalt hjælpeløs, er det jo aldrig fedt at være strandet i en ukendt lufthavn uden at vide, hvordan man kommer hverken fra eller til. Men heldigvis nåede jeg lige at opfange navnet Ivar Lauritzen i en samtale mellem to mænd, der kom gående forbi. Det viste sig så at være agenten og en anden dansker, der skulle ud på det samme skib som mig. Agenten havde bare fået at vide, at han kun skulle hente én person, nemlig ham den anden. Nå! Men efter lidt snakken frem og tilbage kom jeg da med. Så det var jo heldigt nok, må man sige! Ellers havde jeg nok stadig bare stået i lufthavnen og ventet. Da jeg kom til skibet, havde jeg været ombord i ca. 3 minutter og 17 et halvt sekund, da jeg blev sat i arbejde. Der skulle tages stores¹⁵³ ombord, så jeg skulle bare i gang med at hejse kasser fra kajen og op på skibet og sætte det ned i maskinen eller rundt omkring på dækket. Så mine første 4-5 timer ombord fik jeg ikke meget tid til at pakke ud og kigge mig lidt omkring. Men det gjorde mig ikke det store, jeg skal jo være her i 3-4 måneder, så jeg får masser af tid til at kigge på skibet. Til dem, der er interesseret, så er skibet 165 meter langt, har plads til ca. 1500 paller bananer, 900 brugte biler eller 216 containere. Den er bygget i 1990, og blev dengang betragtet som prototypen på det nye årtusinds skib. Så selvom hun er en dame på 17 år, er alting her ombord stadig forholdsvis moderne. Men hun er stadig gammel nok til at være så slidt, at der skal bruges en hel masse små tricks for at få ting til at fungere ordentligt, hvilket i mine øjne bare bidrager til charmen ved at være ombord. Så alt i alt befinder jeg mig allerede rigtig godt her ombord, og besætningen er nogle folk, jeg kan rigtig godt med."

152

Agent eller shippingmedarbejder, er en person, som planlægger transporten af gods og varer til søs. For en agent gælder det om at udnytte skibenes kapacitet bedst muligt. Agenten sørger for papirarbejdet i forbindelse med transporten og tager sig af de praktiske forhold i forbindelse med havneanløb, lastning og losning. 153 Stores er et udtryk for varer.

45

Kapitel 24

Besætningen

Et containerskibs besætning er inddelt i en helt speciel rangorden, hvor officererne har grader, ligesom man har i militæret. Det er for at sikre, at kommandovejene fungerer effektivt. Om bord på et containerskib er skibsføreren den øverste myndighed, og så er der 1., 2., og 3. styrmand, maskinchefen og 1. og 2. maskinmester, skibsassistenter, elektriker, hovmesteren, stewarden¹⁵⁴ og så vedligeholdelses- og malerarbejdere. Søren Brask-Pedersen, som er under uddannelse til maskinmester, fortæller her om hierarkiet om bord på skibet: "Der er selvfølgelig antallet af striber på skulderen, som betyder, hvem der bestemmer, men jeg har aldrig været udsat for, at der ikke er blevet hørt efter, hvis jeg har sagt noget, selv om jeg jo altid har været lavest i hierarkiet¹⁵⁵. Så på den måde bliver alle hørt, men det er selvfølgelig ham med flest striber, som bestemmer, og det er så også ham som tager ansvar, hvis der sker noget, så det er retfærdigt nok.". Ud over, at skibsføreren er chef for skibet, fungerer han som politimester og dommer, fordi han er den højeste myndighed. Men hvad sker der, hvis man f.eks. sover på vagten eller kommer for sent? "I første omgang får man en advarsel, men gentager det sig, bliver man sat af i næste havn. Man vil ikke have folk, der ikke passer deres arbejde om bord. Jeg har prøvet, da jeg kom om bord første gang, at en var blevet sat af i havnen inden, det var en filippiner, han blev sat af, fordi han ikke passede sit arbejde. Det bliver noteret i dagbogen, når der er blevet uddelt advarsler, så man kan gå tilbage og se hvem der har fået hvad.". Søren Hoppe er skibsfører på SOFIE MÆRSK, og han mener, at en af hans vigtigste opgaver er at sikre en god stemning blandt personalet. Men ellers er skibsførerens arbejdsopgaver og ansvarsområder nedskrevet helt nøjagtigt i henhold til den internationale lovgivning på området. Faktisk er nærmest alt, der udføres på et containerskib, nøjagtigt beskrevet. Hør her, hvordan en typisk arbejdsdag uden havneophold ser ud for Søren Hoppe: Han står op kl. 7.15 og går op på broen¹⁵⁶ og afløser overstyrmanden fra kl. 7.30 – 8.00, der så kan gå ned at få morgenmad. Her får Søren så lidt føling med skibet, finder ud af, hvor de er henne, og tjekker vejr og vind. Kl. 8.00 kommer 2. styrmanden så og afløser på broen, og så går Søren ned til morgenmad. Herefter står den på administrativt arbejde, såsom tjeklister og personaleadministration. A. P. Møller - Mærsk har et computerprogram, der indeholder navnene på alle deres søfolk. Når måneden er slut, taster Søren så alle oplysninger om skibets personale ind i programmet. Oplysningerne kan handle om overtidsarbejde, indkøb i kiosken eller salg af telefonkort. Søren skal også bestille nye folk til skibet, for der er altid nogen, som skal af i næste havn, og så skal der jo bestilles nye folk og flybilletter til dem. Søren udfylder også søfartsbøger og hyrekontrakter, når der er folk, som afmønstrer. Når der er nogle, som påmønstrer, skal der også udfyldes forskellige papirer og tjekkes, om søfolkene er undersøgt af en læge og har de rette kvalifikationer.

Således er en stor del af Søren's job at sørge for, at alle papirer er udfyldt i forhold til de internationale love på området. Dette er meget vigtigt, for papirerne bliver kontrolleret af havnemyndighederne, når skibet kommer i havn.

154

Stewarden er et besætningsmedlem, som ordner rengøring af værelser, oprydning og hjælp i køkkenet mv. Hierarkiet er det samme som rangorden. 156 Broen er det øverste dæk på et skib, normalt på forreste overbygning. Man navigerer og manøvrerer skibet fra broen.

155

46

Efter frokosten er det så tid til at koncentrere sig om kommunikationen fra containerskibet og ud til den øvrige verden. Kommunikationen sker via satellit¹⁵⁷. For ude på havet er man ikke dækket ind af telefonforbindelser og har heller ikke almindelig internetforbindelse. Derfor har man et kommunikationsprogram, hvor skibsføreren samler alle de meddelelser, der skal afsendes til den øvrige verden. Og en til flere gange om dagen sørger han så for kontakt til en satellit, og sender meddelelserne af sted. Samtidig modtager skibet meddelelser fra bl.a. rederiet samt mails og nyheder på alverdens sprog, som så fordeles ud til besætningens mailboks, sådan at en filippiner modtager nyheder på filippinsk, en polak nyheder på polsk osv. Efter at kommunikationen og lidt andre forskellige opgaver er løst, er Søren's dag ved at være gået, og det er tid til aftensmad og afslapning, før en ny dag starter...

Kapitel 25

Opfordringen

Om bord på containerskibene arbejder besætningen hårdt, men de lever til gengæld også godt i forhold til tidligere. Den måde, besætningen bor på, er blevet forbedret år for år og i stigende grad tilnærmet forholdene i land. De fleste containerskibe har fjernsynsstue med video og bar, swimmingpool samt konditionsrum med motionscykler og styrkeredskaber. Det er faktisk et lovkrav, at der skal være swimmingpool om bord på skibene. Motionsrummene bliver også brugt flittigt af besætningsmedlemmerne og søfolkene kan sagtens holde sig i god form om bord på skibene. Hvert besætningsmedlem har sin egen kahyt¹⁵⁸ med seng, skrivebord, bad og toilet. Skibsføreren og maskinchefen har hver sin lejlighed på ca. 50 kvadratmeter med stue, soveværelse med dobbeltseng, badeværelse og kontor. Herudover er maden ofte god om bord: "Det er med varm mad til middag og så smørrebrød om aftenen og der er altid masser af forskelligt pålæg og så videre, så der mangler ikke noget. Morgenmaden er buffet, hvor man kan gå op at tage hvad man vil have med æg, friskbagt brød og mælk fra Danmark.". Søfolkene bor og spiser altså godt om bord og har visse fritidsmuligheder. Det kan dog ikke undgås, at det sociale liv om bord på et skib er noget begrænset. Besætningen om bord på skibet er jo først og fremmest er ret stor, og en del af besætningen er endvidere ofte udlændinge. Selv om der måske ikke er tid til så meget fritid om bord, har man til gengæld ferie halvdelen af året. I dag er søfolk typisk ude at sejle 6-8 uger af gangen efterfulgt af 6-8 ugers ferie derhjemme.

157

Satellit er en menneskeskabt genstand i kredsløb om en planet, specielt om jorden. Satellitter opsendes med mange formål. Militære satellitter henter oplysninger om militære installationer og militær kommunikation. Kommunikationssatellitter betjener data-, telefon- og tv-transmission. Navigationssatellitter benyttes af fly- og skibstrafik til navigation og har stort set afløst andre navigationssystemer. 158 Kahyt er et aflukket rum på et skib. Ordet bruges ofte om det rum, hvor et besætningsmedlem bor.

47

Kapitel 26

Fritid eller levetid?

Tidligere forholdt det sig sådan, at søfolk var et særligt folkefærd, som adskilte sig fra landkrabberne. Søfolkene var kendt for at komme ud at opleve verden og for at hygge sig med sprut og damer, når de kom i land. I dag minder livet om bord mere og mere om livet i land, og det er forbudt at drikke alkohol på de fleste skibe – man må heller ikke komme beruset tilbage fra et ophold i land. Det er også blevet forbudt at have damer om bord; men besøg hos prostituerede, når man er i land, findes da stadig. Mads fortæller her en historie om en tur i land i Busan i Sydkorea: ”En tur i land blev det også til, og da jeg var den eneste aspirant, der havde tid og lyst til det, smuttede jeg ind sammen med stewarden og stewardessen, 2 matroser, elektrikerens og motormanden, som alle sammen er filippinere. Og jeg fandt hurtigt ud af, at filippinere ikke er til at styre på 10 tønder land, når de først er kommet op i omdrejninger. Så vi kom hurtigt ind til Texas Street, som er... ja, lad os bare sige at den ikke ligefrem er dydigheden selv. Jeg følte ikke lige selv noget behov for at købe nogen... lad os kalde det ydelser, så stewardessen, elektrikerens (som ikke er til kvinder) og jeg morede os blot med at se de andre styrte rundt med dollarsedlerne siddende meget løst. Jeg havde dog en lidt ubehagelig situation på et tidspunkt, for lige pludselig stod der en kampvogn af en russisk kvinde foran mig, ca. 2 meter høj, og lige så bredskuldret som Arnold Schwarzenegger, og som så absolut mente, og jeg skulle gå på hotel med hende, og var meget insisterende i sin sag. Jeg fik heldigvis snoet mig udenom ved at pege i den ene retning og se overrasket ud, hvorefter jeg smuttede den anden vej, mens hun kiggede. Det var sgu en skræmmende oplevelse, men også meget sjovt bagefter.” Søfolkene arbejder det meste af tiden, når de er ude at sejle, men der er da også lidt tid til et socialt liv. Det sociale live foregår mest om aftenen, hvor søfolkene ser film og sidder og snakker. Og når man så kommer i havn, går man måske på en cafe eller på opdagelse. Der er altså muligheder for at opleve store dele af verdenen og møde andre kulturer. Sømandskirken¹⁵⁹ og Handelsflådens Velfærdsråd¹⁶⁰ er to organer, som tager initiativ til forskellige aktiviteter i forhold til søfolkenes sociale liv: ”Sømandskirken er ikke i alle havnebyer, men så kan man altid gå til en norsk eller svensk sømandskirke. Sømandskirken er en god guide at have, når man er i en by, man ikke kender, for så ved de altid hvad der er værd at se, og hvad for nogle områder af byen, man ikke skal gå i, så vi bruger det meget. Søfartens velfærdstjeneste sender bøger og film ud til skibene og sørger for, at der ligger aviser, så vi får danske aviser om bord. De optager også, hvad der har været af dokumentarfilm og sådan i fjernsynet og sender ud. Vi får også nyheder fra Danmark på e-mail, og det er et af dagens højdepunkter, når man kan læse, hvad der er sket herhjemme. Så er man ikke helt overrasket, når man kommer hjem over, hvad der er sket”.

Sømandskirke er en kirke, der betjener søfolk på deres eget sprog i udenlandske havne. Handelsflådens Velfærdsråd er en privat, selvejende institution, der er oprettet i 1948. Den skal varetage og fremme initiativer vedrørende søfolks velfærd. Aktiviteterne omfatter bl.a. idræts- og undervisningstilbud, nyhedsformidling, film og bøger. 160

Kapitel 27

Arbejdsvilkår

Et skib kan være en farlig arbejdsplads! Risikoen for havari, kollision, brand, grundstødning og sørøveroverfald er nogle af de ting, en sømand må leve med. De mest fremtrædende søulykker¹⁶¹ er grundstødning¹⁶² og kollision¹⁶³. Ud over disse egentlige skibssulykker kan søfolkene blive udsat for forskellige typer arbejdsulykker. De farligste situationer er, når skibet bliver gjort klar til lastning og losning, hvor der er risiko for at falde eller snuble eller blive ramt af en genstand i bevægelse. En del af ulykkerne medfører død eller invaliditet. Det er udbredt med høreskader blandt skibenes maskinbesætning på grund af det høje støjniveau i maskinen. Maskinfolkene er også udsat for andre farer, som Mads her fortæller om:

”Så nu sveder vi i maskinen igen, med temperaturer på 30+ og en luftfugtighed på over 90 % udenfor. Og når man står lige ved siden af udstødningen fra hovedmotoren, er det lige som at gå ind i en knaldende varm sauna, iført en bomuldskeddeldragt med lange ærmer. Og det gør det ikke meget bedre, at vi skal lave hårdt fysisk arbejde samtidig. Så på en dag kan der sagtens ryge 5-6 liter vand ned, og vi er nødt til at tage salttabletter, fordi vi sveder så meget. Og de har det vist ikke meget nemmere på dækket. I dag var der en thai der dehydrerede¹⁶⁴, fordi han ikke havde forstået, at han skulle drikke meget vand.” Søfolkene arbejder også med mange kemikalier om bord, f.eks. til rengøring og tankrensning, hvilket kan give skader på lang sigt. Søfartsstyrelsen og rederierne har dog gennem de seneste år sat fokus på søfolkenes arbejdsmiljø og gør en stor indsats for at forbedre forholdene. Den nye teknologi har gjort arbejdet om bord på et containerskib mere monotont og stressende, og der kan være en sammenhæng mellem stress og arbejdsulykker. Søfolks arbejdsmiljø er ofte præget af stress og uro, hvilket kan påvirke deres evne til at sove og hvile ordentligt ud.

¹⁶¹

Søulykker er, når et skib oplever ulykker til søs. Grundstødning er, når et skib ved et uheld sejler ind i noget under skibet. ¹⁶³ Kollision er, når to eller flere skibe støder ind i hinanden. ¹⁶⁴ Dehydrere er, når en person mangler vand. ¹⁶²

⁴⁹

I langfart kommer søfolkene ud for særligt belastende arbejdssituationer, hvor der ofte er tale om sejlads i stærkt trafikerede farvande med dårligt sigt, hyppige havneanløb, ophold i havne om dagen og sejlads om natten, meget overtidsarbejde og deraf følgende søvnmangel. Herudover kan det også rent psykisk være hårdt med monotonien¹⁶⁵ under de lange rejser, den stadige kontakt med de samme mennesker, den daglige støj og skibets rystelser samt det at være væk fra familie og venner. Så alt i alt kan det i dag stadig være et farefuldt, men også meget spændende, erhverv, at være sømand.

Kapitel 28

Verdenens omvæltning

Tidligere var det også spændende for en sømand at tage varer og souvenirs fra den store verden med til dem derhjemme, som måske aldrig havde set sådanne ting før. I dag har globaliseringen betydet, at varer fra den store verden bliver hurtigt og nemt transporteret hjem til os med containerskibe. I disse dage tales der ofte om globalisering, men hvad betyder globalisering egentlig? Ordet 'globalisering' er udtryk for en udvikling, hvor virksomheder i stigende grad ser hele verden som deres mest naturlige marked for at producere og sælge varer. Med andre ord er globalisering et udtryk for, at verden er blevet mindre. Vi handler stadig mere med hinanden over stadig større afstande. Og vi rejser og samarbejder på tværs af kloden. Det er muligt, fordi den teknologiske udvikling også har gjort transport og kommunikation både effektiv, hurtig og billig. Men det betyder også, at danske virksomheder møder skarp konkurrence fra stadig fjernere egne af verden. Globaliseringen ændrer i disse år den måde, vi producerer og forbruger på. Virksomhedernes produktion bliver i mindre og mindre omfang bundet til bestemte steder, og produkterne sammenstykkedes af produktion på mange lokaliteter. Samtidig kræver de nye produktionsmønstre flytning af store mængder råvarer som olie og korn, og det står containerskibene i høj grad for. Søfart er i sin natur global og derfor en afgørende faktor for globaliseringen. De større krav om sammenhæng og fleksibilitet i transportsystemerne bevirker, at søfarten i stigende grad spiller sammen med de øvrige transportformer, herunder særligt landevejstransport. De store containerskibe sejler på alle verdens have og besøger mange fremmedartede lande, som er kulturelt forskellige fra Danmark. Mads var f.eks. ude at sejle, da Muhammed-krisen var på sit højeste. Det var et farligt tidspunkt at være dansker i udlandet: "Nu er vi langt om længe nået til Europa, efter en lang og begivenhedsløs sejlads over Det indiske Ocean, og en lettere nervepirrende tur gennem Suezkanalen, som jo er flankeret af muslimske lande på begge sider (grunden til nervøsiteten var jo al den ballade, der er fulgt i kølvandet på muhammedsagen). Der skete dog ikke det helt store, men pga. af det forhøjede sikkerhedsniveau, højeste vi ikke det danske flag – som det ellers er rutinen, når man sejler gennem Suez – og vi måtte ikke gå i land i Port Said, som er en havneby på middelhavssiden af Egypten."

165

Monotont er, når noget er ensformigt.

50

Hvor det tidligere var et privilegium for en sømand at komme ud at sejle og se den store verden, har de fleste i dag mulighed for at rejse, og vi får dagligt nyt fra hele verden gennem fjernsyn og internet. Tidligere var det også spændende for en sømand at tage varer og souvenirs fra den store verden med til dem derhjemme, som måske aldrig havde set sådanne

ting før. I dag har globaliseringen betydet, at varer fra den store verden kommer til os, så f.eks. kan køre i japanske biler, skrive på computere fra Kina og se på fjernsyn fra Korea. Dette kan lade sig gøre, fordi det er billigt at få varerne transporteret hertil med containerskib: ”Det er også fantastisk at tænke sig, at hvis du f.eks. køber et fjernsyn og det koster 5000 kr., så er de 7-8 kr. af det er transporten. Det er meget lidt, hvilket også betyder, at de fjerne dele af verden sagtens kan konkurrere med os herhjemme, for det er ikke transporten, der koster. Og det bliver kun billigere og billigere.”. Stigningen i de mængder gods, som transporteres med containerskibe, hænger i høj grad sammen med globaliseringen. Den endeløse række af containerskibe, som bevæger sig hen over verdens have, og væksten i antallet af nye containerkraner, er udtryk for en så afgørende ændring i verdens økonomi, at det måske ikke er set siden den industrielle revolution i begyndelsen af 1800-tallet. Den industrielle revolution var en samfundsmæssig udviklingsproces, hvor landbrugssamfund blev forandret til industriprægede bysamfund. Forarbejdelsen af råvarer skete tidligere hovedsagelig som håndværk. Opfindelsen af især damp-, spinde- og vævemaskinerne dannede fra 1700-tallet grundlag for en egentlig industriel udvikling. Med brugen af elektricitet, olie og vandkraft tog industrialiseringen yderligere fart efter 1870’erne. Mange af de produkter, hvis fremstilling tidligere gav jobs til tusinder i både store og små byer i Europa og USA, fremstilles i dag i Afrika, Asien og Fjernøsten. Derfra sejler de så til Europa og USA. Og det ser ud til, at denne udvikling fortsætter fremover, da et voksende antal virksomheder flytter deres produktion til lande, hvor det er billigere at fremstille varer. De danske, registrerede containerskibe har i dag en bruttotonnage, som er halvanden gang højere end for 10 år siden, og det er faktisk den højeste nogensinde. 5 % af verdenstonnagen sejles nu i containerskibe under dansk flag. Den 1. januar 2007 var de danske skibes samlede bruttotonnage på 8,7 mio. BRT – det højeste nogensinde. Danmark har den syvende største handelsflåde i EU - kun overgået af Grækenland, Malta, Cypern, Italien, Storbritannien og Tyskland. Pr. 1. januar 2007 er der i alt 4.986 dansk-registrerede containerskibe over 1000 BRT¹⁶⁶. Den store vækst inden for containerskibsfarten har også resulteret i store ordrer på bygning af nye containerskibe. Der er således ordrer på halvanden gang flere containerskibe, end der findes i dag. Stigningen i omfanget af nye ordrer skyldes bl.a. vækst i verdenshandelen, herunder især transport til og fra Kina. Men det spiller også ind, at der i dag stilles krav til skibenes sikkerhed og miljøvenlighed, som de ældre skibe ikke kan leve op til. Skibsfarten og globaliseringen hænger nøje sammen, og den fortsatte globalisering skaber nye muligheder. Derfor bygger rederierne i disse år mange nye skibe, da globaliseringen gør, at behovet for søtransport er stadigt stigende. Danmark er med helt i front, for vi har en af de mest moderne flåder af containerskibe i verden. Og dansk skibsfart er i dag blandt verdens mest konkurrencedygtige. Dansk skibsfart transporterer 7-8 % af tonnagen¹⁶⁷ i verden og har op mod 10 % af den samlede omsætning ved søfart på verdensplan.

166 167

BRT er betegnelse for et skibs bruttotonnage, som er et rummål, der omfatter samtlige af skibets lukkede rum. f Tonnage er et skibs rumindhold, lasteevne eller vægt.

51