

Det forsvundne Maritime Danmark

3 minutter af Piet Jansen ved RØRK møde d. 18. november 2020

Jeg har i dette efterår haft lejlighed til at være på sightseeing i København, medens Birgit var hos frisøren i store Strandstræde. Jeg har blandt andet benyttet chancen til at se lidt på den indre gamle del af Københavns havn, samt gå rundt i det indre København.

Med parkering på eller snarere under Kvæsthusbroen for enden af Skt. Annæ plads, hvor tidligere alle DFDS bådene til Oslo, Ålborg og Århus, samt til Bornholm lå ved kaj og spærrede udsigten, ser man i dag uhindret over vandet mod Holmen og det nye flotte Operahus. Operahuset der ligner en stor skibslanterne med sin buede linseformede glasfacade og som ses og lyser over hele havnen om aftenen. Der hvor alle passagerskibene tidligere lå, sejler der i dag kun gule vandbusser og turistbåde rundt i havnen. Vandbusserne sejler rundt i hele Københavns havn fra Refshaleøen og helt ud til Teglholmen med flere stop undervejs.

Det benyttede jeg mig af og fik en flot sejlrundtur med er par klip i mit rejsekort. Der er meget at se når man kommer lidt ud på vandet og ser alle husene lidt på afstand. Der er mange karakteristiske ting at bemærke, når man har fulgt udviklingen igennem mange år, som jeg og mange andre har haft mulighed for.

1. Alle bygninger ud mod havnefronten er smukt vedligeholdte og i visse tilfælde restaurerede, når man sammenligner med, hvordan det så ud for 50 år siden.
2. Alle skibene med deres lossen og lasten af gods, som dengang fyldte havnen op, er i dag helt væk. Tilbage er kun et par museumsskibe på Holmen. Langs kajerne i selve havnen ligger der ingen skibe. Selv de sidste krydstogtskibe er også væk på grund af Covid19.
3. Der er derimod i dag kommet meget nyt bolig- og kontorbyggeri til, især fra Langebro og til Teglholmen
4. Der er også kommet flere nye cykel- og gangbroer og mange fritidsaktiviteter, såsom friluftsbad i havnen, små elektriske motorbåde, som kan lejes, kajaker og padlebords.

Der er stadig masser af liv, især når solen skinner varmt, men det er nu blevet af en helt anden karakter end tidligere.

Lidt erindringer fra min tid til søs som maskinassistent



I sidste måned havde jeg fornøjelsen af at fortælle seniorsejlere i vores sejlklub i Veddelev om mine egne oplevelser som sømand for 51 år siden, som maskinassistent ombord på ØK's Sargodha. Det var en del af min uddannelse som civilingeniør med skibsbygning som speciale. Vi skulle i vores praktikår have minimum 1 måned og max 3 måneder sejladstid. Jeg ville naturligvis ud og se verden, så jeg tog de 3 måneder med ØK's liniefart fra København over England - Panamakanalen – Californien til Vancouver og tilbage igen.

ØK's "Sargodha" var et prægtigt skib med flotte linier bygget på B&W i 1956 med en stor 7-cylindret hovedmaskine. Det ulige antal cylindre gav en helt speciel gang af motoren, som jeg stadig tydeligt kan huske og fornemme. B&W skibsværftet eksisterer heller ikke længere, men mange af bygningerne er der stadig og er fyldt med nye aktiviteter. Særlig synligt er stadig de to store sektionbyggehaller, som i dag bruges af mange især unge. Som kuriosum kan jeg nævne, at der er planer om at lave et stort svømmebassin i den gamle tørdok. Som badebro har de købt vores gamle badebro fra Veddelev. Derudover skal der være palmer og servering til næste år.

Med det gode ØK skib Sargodha sejlede jeg i 3 måneder fra Danmark først til Liverpool i England og så over Atlanterhavet til Panama gennem Panamakanalen op til Los Angeles og videre til San Fransisco og til slutdestinationen i Vancouver i Canada. Derfra gik turen tilbage til Danmark igen.

Det var en tid, hvor man stadig sejlede med ren dansk besætning fra kaptajn til messedrenge. Det var en tid, hvor containere var noget ganske nyt. Sargodha var netop i 1968 blevet ombygget, så det som et af de første skibe kunne transportere et mindre antal af disse nymodens containere.

Rederiet ØK var i de år Danmarks største og mest velrenommerede rederi med hovedkontor i København lige overfor Danske Bank og Nationalbanken og det store danske forsikringselskab Hafnia. I midten står stadig statuen af søhelten Niels Juel. Siden er det desværre gået meget anderledes. Hverken ØK eller Hafnia eksisterer mere. Danske Bank har i dag overtaget de to gamle hovedsæder. Her afløser til gengæld i dag den ene finansskandale den anden.

Men i 1969 var verden ikke gået af lave endnu. Vi sejlede fra Århus til Liverpools gamle dokker og hentede mere last, som skulle over Atlanten. Turen over Atlanten tog lidt over 14 dage. Det var vinter, og vi mødte da også et par vinterstorme med op til 10 m høje bølger. Vi vippede og rullede og jeg fandt ud af at når vi rullede op til 20 grader skulle man holde fast for der begyndte stole og andet at rutsje rundt. Der lød i starten næsten hver gang nogle brag og kliren af service, der rutsjede på dørken, indtil messedrengene havde fået lært, at man ikke skulle stille noget fra sig, som ikke var tøjret. Sad man på en stol var det vigtigt at holde fast i bordkanten, så man ikke rutsjede med. Nå ja, så var der det vigtigste af alt: at redde flasken på bordet.

Udover at rulle så skibet vippede så meget op og ned i søen, at skruen skiftevis var oppe i fri luft og i næste øjeblik dyb begravet 8 meter i vandet, så motoren det ene øjeblik rousede op i omdrejninger for så at være ved at gå i stå, når skruen dykkede dybt ned i vandet igen.

På et tidspunkt midt ude i Atlanten, måtte vi stoppe hovedmotoren og reparere en udstødnings ventil på en af hoved motorens topstykker. Det var et stort og tungt topstykke, hvor boltene skulle slås løse med en stor forhammer og siden løftes med taljeblokke. Samtidigt rullede skibet, da det lagde sig på tværs af søerne. Det tog en hel formiddag.

Turen igennem Caribien til Panama kanalen var mere rolig, men nu blev der rigtigt varmt i maskinen. Kontrolrum og aircondition var ikke noget, som fandtes på den tid. Der var 55°C på maskintoppen, og 40°C nede på manøvrepladsen i maskinrummet. Det var de arbejdstemperaturer, som vi måtte leve med. Ikke underligt at vi tilbragte fritiden mest muligt ude i frisk luft på sidedækket, hvor der var behageligt 25-30°C med en kølig øl.

Panamakanalen var og er stadig en helt enestående oplevelse, hvor man sejler gennem tæt jungle. Turen tager en hel dag inkl. ventetid og tid igennem sluserne i begge ender af kanalen.

Herfra gik det nordpå til først Los Angeles og siden San Fransisco og videre til Vancouver i Canada inden vi vendte skibet og sejlede nogenlunde samme vej hjem igen.

San Fransisco og Los Angeles var en stor oplevelse af et stort og meget moderne land.

Jeg husker specielt motorvejene i LA med op til 7 kørebaner i hver retning og hippier og flower power i San Fransisco. Det var før sådan noget begyndte at dukke op i Danmark i starten af 1970'erne.

Skibets besætning var en broget og farverig skare af forskellige personer. Men et skib var et stort fællesskab med plads til alle, og hvor man hjalp og støttede hinanden i de 3 måneder, som et togt tog inden man kunne afmønstre igen. Når man gik i land og på værtshus kunne det godt gå noget vildt til. Men alle sørgede for, at alle kom helskindet med tilbage ombord. Der var også stadig søfolk, som havde sejlet under krigen, og som havde oplevet at blive torpederet mere end en gang. Sargodha's tidligere 1' maskinmester gik under øgenavnet "Granaten". Han havde været torpederet 3 gange. Han drak temmelig meget, hvilket man fra kaptajn og nedefter prøvede at gøre noget ved, hvilket var ret svært. Selv antabus virkede tilsyneladende ikke på ham, men det var der en forklaring på, viste det sig.

I dag ville han nok være blevet sendt hjem med fly til behandling og afvæning. Men dengang fløj man ikke rundt med besætninger. Det var forbeholdt direktører og eksperter. Så man havde et fælles socialt ansvar for hinanden ombord i skibene og man prøvede at gøre, hvad man selv kunne klare. Skibene var jo heller ikke underbemandede på den tid, så det gik jo, selvom nogen ikke altid præstere så meget.

Det er ikke tilfældigt at spillefilmen "Martha" i mange år har været utrolig populær blandt søfolk både ude i skibene og i land. Som jeg plejer at sige: Sådan var det i danske skibe 1950'er og 60'erne. Det kan Erik Nielsen, som også har sejlet til søs, nok også bekræfte. Jeg har på mine 3 måneder til søs stort set oplevet det meste i den film. Måske ikke helt det samme, men tilsvarende bizarre situationer. Nå ja scenerne med skibsredderens datter ombord var nok noget, som vi mest drømte om.

Den 1. april 1969 var vi tilbage i København og min daværende kone og vennerne fra kollegiet kom og tog imod mig i Frihavnen. Tilbage på kollegiet blev der holdt fest, og jeg spillede mine hjembragte hotte grammofonplader med Doors, Jefferson Airplane, Mamas and Papas, Eric Burdon and the Animals, samt det nye Beatles album "Det hvide album", som jeg havde købt med hjem fra England.

Det blev lidt af et egobranche foredrag fra en svunden maritim tid, som ikke eksisterer mere, men som også kunne noget, som man har svært ved i dag.



Piet