

# EN REJSE TIL NØRRESUNDBY – OG VIDERE UD ...

Af

HANS TAGE JENSEN

*Årbogen har flere gange bragt beskrivelser af rejser ombord på sejskibe. Forfatteren, der tidligere var redaktør ved Ritzaus Bureau, giver her en skildring af sin rejse til det fjerne Østen som messedreng på et af Østasiatisk Kompagnis første motorskibe i 1923–24. Foruden om de rutinemæssige og de usædvanlige oplevelser undervejs fortæller han om dagliglivet ombord, om miljøet, om personerne og om den mangel på kontakt med den store verden, som langfarerne endnu dengang havde.*

På en position i Atlanterhavet midtvejs mellem Labrador og Skotland i den sydligste del af Danmarksstrædet, nogenlunde på højde med Kap Farvel, har Det Østasiatiske Kompagnis første dieselmotorskib med navnet „Malaya“ fundet sin sidste ankerplads. Den 27. juni 1941 blev skibet torpederet – næsten på 20 års dagen for sin levetid. „Skib og 26 mand gået tabt“, telegraferede direktør H. Christiansen fra New York hjem til rederiet i det besatte Danmark.

De nærmere omstændigheder ved dette krigsforlis har hidtil været ukendte, bl.a. fordi Ø.K.s arkiver gik tabt ved schalburgtagens af Kompagniets hovedsæde i København d. 8. dec. 1944. Takket være senere fremkommet materiale, bl.a. fra en tysk publikation (Jürgen Rohwer: Die U-Boot-Erfolge der Achsenmächte 1939–1945, München 1968) er det nu muligt at give følgende oplysninger om skibets endeligt:

Indtil 2. verdenskrig var „Malaya“ i fart for Ø.K. på såvel ruterne på Østen som Australien og vestkysten af Nordamerika. Ved Danmarks besættelse den 9. april 1940 lå skibet under losning i den argentinske havneby Bahia Blanca, og herfra gik det via Australien til Glasgow i Storbritannien, hvor „Malaya“ kom under britisk flag, disponeret af Ø.K.s britiske søsterrederi United Baltic Corporation. Ved overgangen til britisk flag omdøbtes skibet til „Malaya II“, idet der allerede under britisk flag var et skib der hed „Malaya“, og for at undgå forvekslinger satte man derfor II på det danske „Malaya“. Skibet sattes i fart bl.a. på

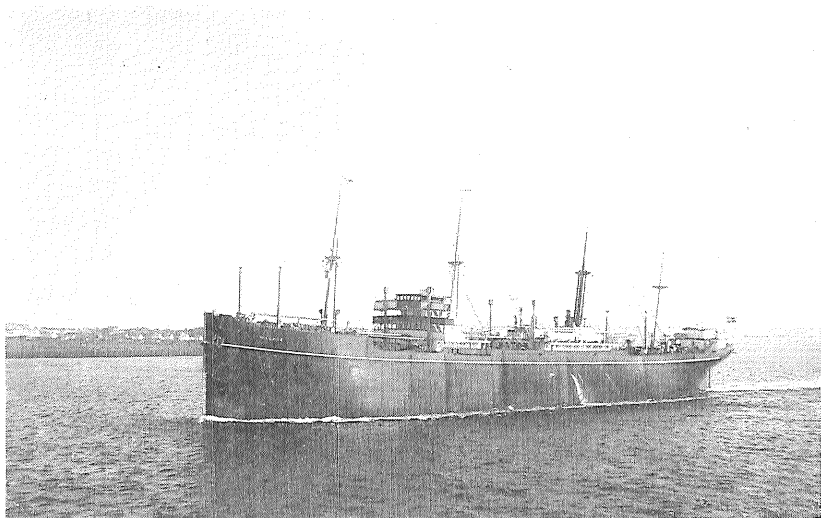
Nordatlanten, og den 27. juni 1941 var det på rejse Halifax-Liverpool med en stykgodsladning, der bl.a. bestod af 500 tons dynamit. „Malaya II“ var medlem af konvoj HX 133, og tillige med det hollandske s/s „Maasdam“ blev det på positionen 59.56 N, 30.35 W torpederet af den tyske u-båd U 564. Ved torpederingen eksploderede dynamitten, og kun seks af den 49 mand store besætning blev reddet. „Malaya II“s besætning bestod dels af danske, dels af udenlandske søfolk, og 26 danske statsborgere omkom ved forliset.

---

„Malaya“ hørte ikke til de „kendte“ skibe i Ø.K.s flåde og nævnes ikke blandt de mange *H. N. Andersen* omtaler med stolthed i sine skrifter. Men det har år efter år udført sine sejlads i kompagniets tjeneste, bragt cement, maskiner og stykgods ud til Østen og hjemført kopra, soyabønner, ris og andre produkter til videreforarbejdning på kompagniets fabrikker til olie- og foderkager.

Mit kendskab til „Malaya“ er mere end et halvt århundred gammelt og stammer fra september 1923 til marts 1924, da jeg var forhyret som messedreng på skibets vistnok anden rejse til det fjerne Østen. Det blev for en ung student en oplevelse, som endnu står klart i erindringen, selv om denne kun er en mådelig registrator. Hændelser, som „bestemt aldrig vil gå af minde“, fortøner sig i det dunkle, mens på den anden side uvæsentlige små personlige episoder flimrer frem i et kalejdoskopisk virvar, når et samlet billede ønskes reproduceret af, hvad en messedreng dengang oplevede under sejlads på de store have, og hvorledes forholdene var ombord – som tilværelsen formede sig set fra drengenes lukaf. En ting står tydeligt for mig, at det, som for mig blev oplevelsen, det var for mine fæller ombord blot rutinen, dagligdagens prosaiske og monotone arbejde som sømænd med den opgave at bringe skib og ladning så sikkert og hurtigt som muligt frem til bestemmelsesstedet. Dengang så næppe nogen ombord deres arbejde som et led i en kæde af vekselvirkning på verdensbasis mellem handel, industri og skibsfart til fremme af erhverslivet verden over og dermed bedring af menneskets kår – *H. N. Andersens* store tanke.

„Malaya“ var blandt de 21 dieselmotorskibe, som *H. N. Andersen* allerede i 1915 midt under 1. verdenskrig kontraherede hos *Burmeister & Wain* efter de gode erfaringer, kompagniet havde høstet med de to første



M/S „Malaya“ af København (A/S Det Østasiatiske Kompagni), bygget på B&W 1921. Forfatteren skildrer i artiklen en rejse til Østen ombord på dette skib 1923–1924. Samtidigt foto.

*M.S. "Malaya" of Copenhagen (Danish East-Asiatic Co.) built in 1921 by Burmeister & Wain, Copenhagen; 6824 gross tons.*

skibe af denne revolutionerende type, „Selandia“ fra 1912 og søsterskibet „Siam“. Med denne ordre gik Ø.K. for hele flådens vedkommende over til dieseldrift, og indtil 1919 var der leveret seks af disse skibe. Den 14. juli 1921 blev „Malaya“ overtaget for at indgå i kompagniets oversøiske fart. Skibet var på 12,500 tons dw, og to dieselmotorer udviklede ca. 4500 HK for en fart på omkring 12 knob lastet. Skibet var forsynet med seks luger til lastrummene, 20 elektriske spil med tilhørende bomme, hvoraf den største kunne løfte ca. 30 tons. Længden var 445 fod, bredden 60 fod og dybtgåendet 39 fod. I styrehuset var foruden officersaptinger indrettet salon og kahytter til 12 passagerer.

„Malaya“ var et smukt skib og med sine fire master med udstødningsrørene fra motorerne i 3. mast – *four pissi bamboo no smoke*, som kineserne kaldte det – ikke blot et nyt syn på havene, men også et skib så moderne og velindrettet, som det dengang var muligt, og et godt udtryk for hvad danske værfter og dansk skibsfart kunne præstere.

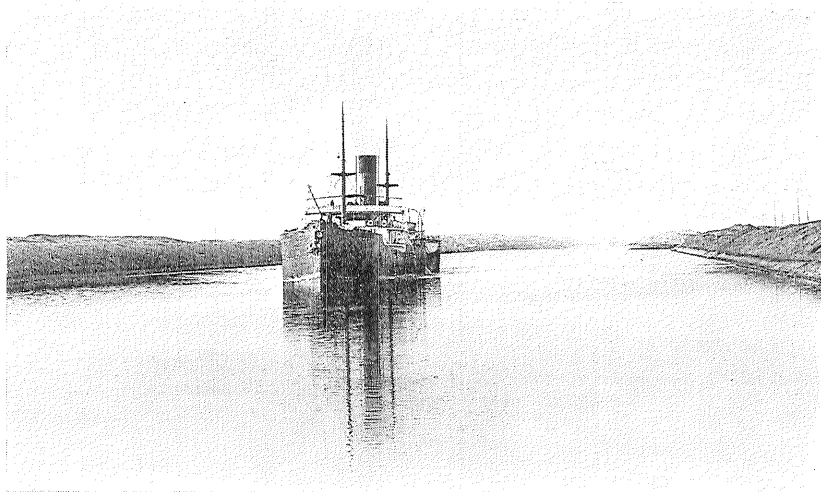
I 1923 følte jeg mig som en falleret student. Jeg kunne ingen vegne

komme med det medicinske studium; der var ved Københavns Universitet indskrevet ikke færre end 3660 studenter, hvoraf 614 kvinder, og det betragtedes som en kolossal overproduktion.

Udlængslen var dengang stor blandt ungdommen. I 1923 emigrerede 7611 personer til oversøiske lande. Nord- og Sydamerika, men også Australien og New Zealand lokkede. Det var også i de år det eventyrlige vinkede, især fra det fjerne Østen, hvortil mange følte sig draget af de frasagn, der gik om tilværelsen på de store gummiplantager eller i de mægtige teaktræskove. Der var respekt og beundring omkring H. N. Andersen og den verdensomspændende virksomhed, han havde skabt. Han havde brug for energiske og viljefaste unge mennesker som bestyrere på de udstrakte gummiplantager og plantninger med kokospalmer på Malakkahalvøen, til udpegning, fældning og transport med elefant af de mægtige teaktræer i Siams urskov, eller til i det nordlige Kina og Manchuriet at foretage opkøb af soyabønner, jordnødder og andre olieholdige frø. Det var altsammen noget, som lokkede unge, og kompagniet havde i forståelse med landbrugsministeriet oprettet en skole for trope-skovbrug for dem, som ønskede at rejse ud. Kompagniet var også begyndt at udvinde tin på Malakkahalvøen, og foruden alt dette var der brug for danske skibsofficerer til at opretholde forbindelserne langs kysterne derude mellem kompagniets forskellige stationer.

Det var dengang heller ikke ualmindeligt, at mange unge foretog en enkelt rejse til søs for at få rejselængslen tilfredsstillet og orientere sig om chancerne ude. Det gav for mit vedkommende det negative resultat, at et par af min mors ungdomsvenner i Shanghai, kyndige folk på stedet, indtrængende rådede mig fra at forlade skibet, d.v.s. rømme, fordi de tydeligt så kommende vanskeligheder for at skabe sig en karriere efter deres mønster i det urolige Kina. Jeg husker, at en af grundene til deres bekymring var, at kineserne ikke blot nægtede at flytte sig for en bil – det havde de nu aldrig gjort, fordi de havde det håb, at deres onde ånd, som altid var i hælene på dem, kunne blive kørt ned – men de var også begyndt ikke at ville vige tilside for den hvide mand på fortovet! Man sagde, at den voksende mangel på respekt bl.a. skyldtes, at mange unge mænd blandt de hviderussiske emigranter, som fristede en kummerlig tilværelse, måtte ernære deres familier ved at køre rickshaw, og de unge piger blev prostituerede.

Da jeg på Gl. Hellerup Gymnasium læste med en søn af H. N. Andersens faktotum, Danielsen, var det ikke noget problem at få hyre på et



Dampskib under passering af Suez-kanalen. Ældre postkort.

*Steamship passing the Suez Canal.*

af Ø.K.s skibe, og en dag i september 1923 stillede jeg ombord på m/s „Malaya“ med min søfartsbog lydende på „En rejse til Nørresundby – og videre ud“.

Skibet lå i dok hos Burmeister & Wain, men var klar til at lægge ud samme aften. Min mor fulgte mig ombord, og hun har sikkert været rædselslagen over at se det kammer, jeg skulle dele med to kammerdreng og en kabysdreng. Men jeg fik mig indrettet i en overkøje med et nydeligt, blomstret forhæng, så jeg kunne være mig selv, når jeg ønskede det, og jeg var ganske godt tilfreds trods de snævre forhold. Det må også tilføjes, at der blandt os fire drenge altid herskede det bedste kammeratskab, selvom jeg nok „handlede“ mig nogen fritid til, når skibet lå i havn. Foruden de fire køjer to og to over hinanden med tilsvarende fire meget smalle skabe var der en lille vaskekumme, et bord med fast bæk under to køjer samt en taburet, så når samtidig min lille skibskiste også skulle være der – de andre drenge havde ingen – var der ikke megen plads, og slet ingen ventilation ud over den vi kunne skabe ved at lukke et køje op og åbne døren ud til gangen med den stærke duft af olie fra maskinrummet og osen fra kabysen.

Jeg var forhyret som messedreng og skulle servere i officersmessen,

en assistentmesse og en restaurationsmesse; denne blev dog aldrig brugt. Alle tre messer lå i maskinhusets bagbordsside med mit stirrids, d.v.s. serverings- og opvaskerum, mellem officers- og assistentmesse, så fulgte drengenes kammer og assistentkamre. I styrbordsside lå officerskamre, som blev passet af to kammerdrengene. I begge gange var der toilet og styrtebad samt rum til bådsmandens og tømmerens grej. Midtskibs foran maskintoppen og nedgangen til maskinen lå hovmesterens pantry og kabysen, hvor kokken og bageren residerede, assisteret af en koksmath, og der var et særligt rum til kabysdrengens opvask. Proviantbeholdningen og fryserummet var anbragt under dæk i styrehuset med hovmesterens kahyt lige over, og det var ikke steder, hvor andre end han selv kom.

I styrehuset var der på hoveddækket salon og opholdsrum foruden lukaf for bl.a. to stewarder samt serverings- og opvaskerum. På dækket over var de 12 passagerkahytter, ovenover igen radiostation og bl.a. lukaf for telegrafisten, og endelig øverst bag broen og navigationsrummet kaptajnens kahytter.

Agterude var mandskabets lukafer med fire mand i hvert, messer for dækspersonalet og for maskinens folk. I alt var 41 påmønstret „Malaya“, og hertil kom på udrejsen 12 passagerer.

Det skarpe skel, som skibets indretning satte mellem de forskellige kategorier ombord, gik i høj grad igen i tilværelsens daglige forløb i den lille lukkede verden, „Malaya“ var. Enhver havde sin funktion og sit bestemte domæne og arbejdsområde – for mit vedkommende erindrer jeg kun en enkelt gang at have været inde i salonen og ligeledes kun en gang at have set mandskabslukaferne og messerne agterude. På broen og i maskinrummet havde jeg kun adgang hver eftermiddag, når jeg i al slags vejr skulle balancere en kaffebakke uden at spilde en dråbe op til styrmanden eller ned til maskinmesteren. Kaptajnens kahytter så jeg først et glimt af, da jeg efter skibets næste rejse gik ombord for at hilse på og vovede mig op til hans domæne, hvor jeg blev meget venligt modtaget – men da var jeg jo heller ikke mere blot en Messepeter!

Det var kun med tydelig undren og uvilje fra alle sider, man fandt sig i, at jeg ene af alle hittede på under varmen at tilbringe nætterne på badedækket indrullet i mit tæppe, nydende den relative kølighed fra skibets fart, stjernehimlen og den bedste søvn jeg nogensinde har fået.

Kaptajnen, 1. styrmand og 1. maskinmester havde deres måltider sammen med passagererne i salonen, men ellers holdt kaptajnen sig helt for sig selv. Fra underregionen blev han kun set een gang daglig, når

han kl. 12 kom ud for at tage solhøjden – og den stemte aldrig med styrmændenes, sagde man. Ellers var han kun på broen, når der var lods ombord. På dækket kom kaptajnen aldrig, og i mine mange måneder ombord oplevede jeg kun et eneste møde og en bemærkning fra ham. Mens skibet var i dok i Hamburg, skulle han i land, da jeg i det samme kom ud med en pøs snavset vand for at smide det ud over skibssiden. Idet han gik forbi, sagde han på syngende bornholmsk: „Aigta daj dræng, at du ikke kasta te luv!“

1. styrmand passede sine vagter som de andre styrmænd, men havde også regnskabsførelsen og lastens stuvning. Han sås heller ikke meget, men det er min erindring, at han var den udøvende myndighed ombord. Derimod var 1. maskinmesters væsentligste opgave efter min opfattelse at sidde korrekt påklædt i sin liggestol på hoveddækket lige foran sin kahyt og læse den ene bog efter den anden. Kun hver formiddag kl. 9 bevægede han sig gravitetisk ind på maskintoppen, trak sit lommeur frem og „tog puls“ på de to hovedmotorers stempelslag. Det må dog tilføjes, at disse to officerer kunne ses i samtale med passagererne, mens det for alle øvrige besætningsmedlemmers vedkommende kun kunne blive til udveksling af korte bemærkninger.

På „Malaya“ udfoldede den daglige rutine sig regelmæssigt med vagt om vagt, d.v.s. fire timers vagt for en styrmand, en rorgænger og en mand på dækket eller på udkig, en maskinmester ved manørebordet, et par assistenter og en smører nede i maskinen. En vagt gav fire timer fri, mens der iøvrigt dagen igennem blev skrabet og malet på alt opstående ombord, åbnet for lugerne til ventilation i lastrummene, splejset tovværk og stålwire til spillene, eftersat og rengjort redningsbåde, skuret og spulet på dækket. En betydningsfuld mand forestod denne del af skibets drift. Det var bådsmanden, en ældre høj og knoglet nordmand med bistre øjne i et koparret og hærget ansigt. Han var fåmælt og ikke let at komme ind på livet af, men han havde myndighed, kunne få mandskabet til at makke ret. Det er mit indtryk, at han også kunne trøste og opmuntre, og jeg tror, de yngre officerer i det stille høstede gavn af hans store erfaring i alt, hvad der angik skib og sømandskab.

Rytmen på dækket blev kun brudt, når „Malaya“ lå ved kaj eller på red for at losse eller laste, så var der i hvert fald for styrmændenes vedkommende tale om døgndrift med at kontrollere, beregne og stuve ladingen. I maskinrummet var der altid travlhed med at smøre og regulere på maskiner og pumper, efterse spil og hjælpemotorer og nu og da

trække et stempel ud af en af hovedmotorerne for eftersyn og justering.

Radiotelegrafisten var estlænder og sås kun i messen til måltiderne, ellers opholdt han sig på radiostationen spillende violin. Den eneste, som virkelig kom hele skibet rundt, var elektrikeren, en lille mørkladen færing, som havde nok at se til med de elektriske installationer, ikke mindst vifterne under loftet i salonen, vistnok det eneste sted i skibet med denne luksus.

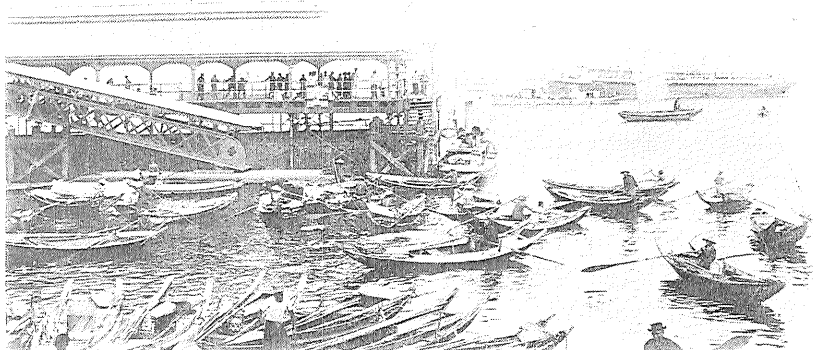
For kok og bager formede tilværelsen i kabyssen sig stort set som på tilsvarende arbejdspladser i land. Jeg erindrer ikke, at dårligt vejr på nogen måde havde indflydelse på deres arbejde, skønt vi flere gange undervejs måtte dække op i messerne med slingregrejer.

Messedrengens daglige rutine var den samme enten skibet lå i havn eller var i søen. Efter en lidt uheldig start med at blande snavset dokvand i Ø.K.s udmærkede eksportfløde til eftermiddagskaffen fandt jeg mig hurtigt tilrette og vandt mine messers fulde tillid, mest i officersmessen. Maskinassistenterne var ude første gang, meget unge, selvbevidste og krævende fyre. Hos de ældre officerer kunne jeg derimod uden nogen indblanding selv tilrettelægge servering, rengøring og efter bedste evne hygge om dem.

Dagen begyndte tidligt, og der skulle stå dækket morgenbord indtil alle havde forsynet sig. Så var der opvask, rengøring og derefter opdækning til middag, igen en langstrakt affære, fordi måltiderne måtte passes ind i vagternes ufravigelige rytme. Ny opvask, et lille hvil, så eftermiddagskaffe, som i søen skulle serveres både på broen og i maskinen, begge steder under truslen om al landsens ulykker, hvis der var spildt blot en dråbe. De strengeste ture var under sejladserne ned langs Jyllands vestkyst i brandstorm, fordi man havde søsygens kvaler at kæmpe mod foruden besværet med at holde bakken på ret køl. Til gengæld blev søsygen fuldstændig overvundet for resten af rejsen, mens de andre drenge blev søsyge for den mindste anledning. Endelig var der aftensbord at dække, igen opvask, og så var dagen forbi – hvis ikke der blev aftenkomsammen i messen. Det må dog siges, at ved sådanne lejligheder blev Messepeter behandlet „næsten som medlem af familien“. Der var det bedste forhold mellem officererne og deres messedreng – men opvask blev der jo alligevel!

Ellers kunne det skarpe skel ombord give sig de pudsigste udslag, som når man f.eks. til daglig omgikkes sine nærmeste arbejdsfæller, kok, bager og koksmath, på venskabeligste fod, men pludselig risikerede at





Parti fra Singapores havn med den kendte Johnston's Pier, talrige småbåde og sampaner og i baggrunden opankrede skibe på reden. Ældre postkort.

*View of Singapore Harbour with Johnston's Pier.*

blive næbbet af og „sat på plads“, især hvis de to stewardder fra salonen var „på besøg“.

Selvom der altid ombord blev gjort et syndigt vrøvl, så var kosten efter min erindring både god og rigelig, altid med friskbagt brød og kødet fra fryserummet af udmærket kvalitet, selvom hovmesteren nok yndede at udnytte alt mest muligt. Der blev købt ind undervejs af frisk frugt og grøntsager, fint australsk kød hygiejnisk indsvøbt i gaze – men selvfølgelig kunne det være nok så strengt, når hovmesteren fandt på at servere gule ærter med salt fedt flæsk midt i Det røde Hav.

Til middag serveredes to retter og på helligdage desuden dessert. Aftensbordet havde foruden en varm ret otte slags pålæg i officersmessen, seks slags hos assistenterne og vistnok fire i mandskabs- og restaurationsmessen. Men det blev der i kabyssen ikke taget så tungt på, drengene kunne altid redde sig noget ekstra. Man forsynede sig bag hovmesterens ryg, og koksmathen nåede engang at sætte 16 spejlæg tillivs, stegt på begge sider, som vi foretrak det.

Alle drenge tog på i vægt, måske mest den, som havde det største behov. En af drengene i kammeret bibragte mig et virkeligt chok. Da vi havde være nogle dage i søen, mærkede jeg en væmmelig, gennemtrængende lugt i det beklumrede lukaf. Jeg undersøgte de tre drenges skabe,

og i bunden af det ene fandt jeg et større lager af gammelt, muggent franskbrød, skorper og tørt wienerbrød. Den arme dreng fra det mørke Nørrebro var ikke vant til sådanne herligheder, og intet måtte gå til spilde. Derfor havde han omhyggeligt samlet rester op for senere at kunne delikatere sig – men der var sådan en overflod, at han helt glemte sit forråd.

Hovmesteren forestod selv serveringen i salonen, assisteret af de to stewarder. Det var mere restaurationsprægede anretninger og næsten altid noget andet end hvad de øvrige messer fik. Han havde sikkert den mindst misundelsesværdige stilling ombord, fordi alle altid fandt det nødvendigt at klage over kosten. Spækhøkeren, som han hed når han var uden for hørevidde, var fannik, hjulbenet, uden sans for humor og meget påholdende, det mente vi da alle. Sit store chok fik han en dag på varmen, da der skulle serveres hvid sagesuppe i salonen. Kokken hældte suppen i en terrin, og spækhøkeren ville pynte på den med et stænk sherry. Han tog proppen af flasken og hældte til uden at bemærke, at flaskehalsen indvendig var tæt besat med koprabiller, nogle små sorte bæster, som var overalt i skibet, sikkert uskadelige men i stand til at bide ret hårdt, når de kom i klemme, f.eks. mellem øjenlågene. Nu svømmede de rundt i sagesuppen, mens spækhøkeren svovlende og bandende dansede en hel krigsdans under forgæves forsøg på at fiske de mange sorte prikker op. Han fandt bestemt ikke sin trøst i den sagesuppe, men måtte beordre kokken til at lave en ny portion.

De 12 passagerer, som kom ombord i Hamborg og Antwerpen, var bl.a. et par unge damer, der skulle ud til Østen for at møde deres tilkommende, behørigt ledsaget af ældre slægtninge. Der var en senere kendt arkitekt, som var inviteret af Ø.K. til en rejse til Østen. Han vakte under hele rejsen megen opsigt ved udelukkende at beskæftige sig med de talrige med forskellige kemikalier udstyrede blikkasser, han medbragte, fyldt med de film, han skulle bruge i troperne. En plantage-assistent skulle tilbage efter orlov, og en skibsfører fra en af kompagniets kystruter på Malakkahalvøen imponerede alle ved at låne skibets symaskine, som blev brugt til at reparere signalflag med, og selv gå i gang med at sy sit tropetøj. Der var også en ung mand, som skulle ud på sin første post i en af plantagerne. Han bandede fra han kom ombord og hele vejen ud. Han havde nemlig opdaget, at hvis han i Amsterdam eller London havde entret med et af de store plantageselskaber der, havde han fået fuld gage straks, mens han i Ø.K. kun fik halv gage, og desuden



Fra M/S „Malaya“s ophold 1923 i Singapore. Til venstre holder havnearbejdere frokostvil på dækket; til højre indiske passagerer. Forf. fot.

*From M.S. "Malaya"'s stay at Singapore 1923. Left: harbour workers during lunch break; right: Indian passengers.*

var han blevet fuldt udstyret med bungalow og tjenestefolk, hvorimod Ø.K. kun ydede et vist tilskud. Bedre blev hans humør ikke, da han måtte betale fragt for sin motorcykle – over for det reagerede han ved til kaptajnens store ærgrelse daglig at køre en tur rundt på dækket.

Passagererne fandt deres egen rutine ombord og fik hurtigt faste vaner med formiddags- og eftermiddagspromenade på hoveddækket, hvile i flugstole på bådedækket og så vistnok bridge om aftenen, men de holdt sig alle meget isoleret i vort lille samfund.

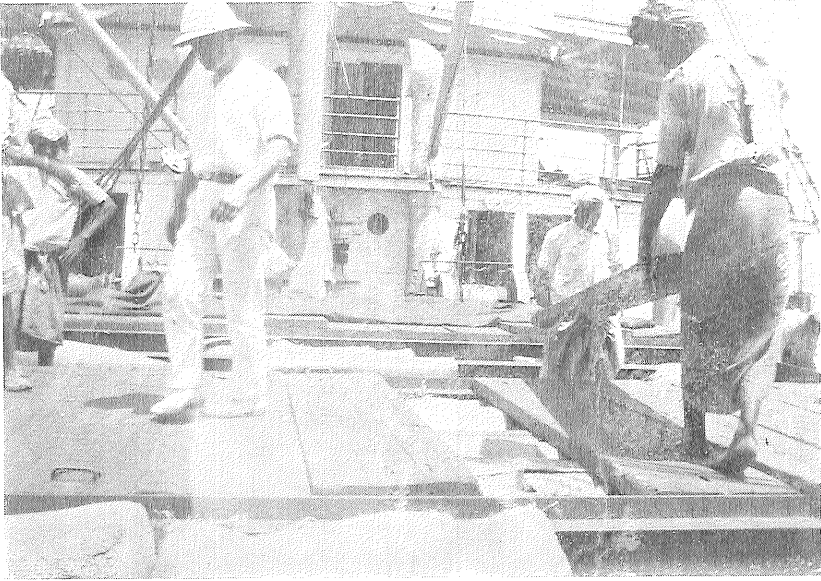
En afveksling i den daglige tilværelse blev det, da der i Colombo kom nye passagerer ombord, et par indiske familier. Det var små mørklødede mennesker af alle aldre, klædt i skørter både kvinder og mænd, og dertil brogede sjaler og tørklæder. Øjets hvide og de skinnende tænder kontrasterede stærkt mod den mørke hud, og da de fleste tyggede betel, tegnede læber og tunge sig stærkt lyserødt mod alt det mørke. De gifte

kvinder havde alle et barn ved brystet, og det ringlede omkring dem fra de mange ringe af guld eller sølv, de bar, både om håndled og ankel, foruden guldmønter flettet ind i de lange sorte hårfletninger. De ganske unge piger var yndefulde og gjorde sig endnu smukkere og mere fremmedartede ved at bære en rubin, en perle eller en lille guldklump indfældet i den ene næsefløj, og alle havde deres kastemærke malet på panden. De blev med deres sække og tøjbylter, bure med levende fjerkræ og øvrige pik og pak anbragt på storlugen midtskibs, hvor de også lavede deres mad og kogte deres ris over glødepotter. Under rejsen til Singapore var de genstand for udelt opmærksomhed fra alle ombord.

Det kunne være fristende at følge „Malaya“ på rejsen, som erindres ikke fra dag til dag men fra havn til havn, fra lastningen af cement i Nørresundby, træmasse og papir i Gøteborg og Christiania – det var først under rejsen byen skiftede navn til Oslo – til tre ugers ufrivilligt ophold i dok hos Blohm & Voss i Hamborg, videre til det brogede havneliv i Antwerpen for endelig at få den sidste last ind en nat på reden ud for La Rochelle under franske havnearbejderes støjende og ivrigt gestikulerende medvirken.

Årsagen til det lange ophold i Hamborg var en kollision mellem „Malaya“ og et amerikansk skib en tidlig morgen i tæt tåge ud for Elbens munding. Sammenstødet var ikke så voldsomt, at vi drenge mærkede noget i vores køjer, men resultatet blev, at „Malaya“ blev sat i dok i tre uger for at få en ny stævn og 18 plader i forskibet udskiftet. Det lange ophold i en livlig søfartsby som Hamborg var for de fleste en stor fristelse. For mit vedkommende forsvandt det beløb, jeg havde med hjemmefra til hele rejsen, som dug for solen – og så var jeg også finansielt blevet en rigtig skibsdreng med 20 kr. i månedlig hyre.

Det lange ophold i Hamborg var på mange måder interessant, når man tænker tilbage på det. Det var lige midt i den værste inflation og kort før den tyske rigsbank udgik af noteringen på Københavns Børs med en slutkurs på 2 øre for en milliard reichsmark. Også på anden måde var det skæbnsvangre tider for den unge tyske republik med fødevaremangel, arbejdsløshed, demonstrationer og stærk politisk uro, som snart førte til Hitlers første tåbelige kupforsøg i München. Men alt dette mærkede vi ombord på „Malaya“ i dokken ikke meget til. Kun når der var landlov, som for de flestes vedkommende betød en tur til Reeperbahn, kunne det fornemmes, at noget var galt, især når danske penge skulle veksles til uhyre stakke af tyske pengesedler til millionbeløb.



M/S „Malaya“s trediestyrmand gør klar til losning ved hjælp af lokale havnearbejdere i en havn i Østen 1923. Forf. fot.

*The 3rd mate of the M.S. "Malaya" makes preparations for unloading in a harbour in the Far East.*

De viste sig at være intet værd i normal handel. Hvis man derimod kunne tilbyde en pakke cigaretter, helst engelske, eller blot noget franskbrød, så var der næsten ingen ende på, hvad man kunne opnå.

Fra La Rochelle gik rejsen i eet stræk til Colombo på Ceylon, mange døgn i søen kun afbrudt af den oplevelse, det dengang var at gå gennem Suezkanalen og fornemme det brogede liv, der udfoldede sig ud for Port Said. Fra snesevis af småbåde forsøgte en broget skare handelsmænd at komme ombord for at falbyde alskens kram, „ægte“ tæpper, „antikke“ småfigurer, „originale“ amuletter fra pyramidernes, sokker, slips, spraglede skjorter og alt, hvad der kunne friste et hungrende sømandshjerte, pornografiske billeder og forfalsket spiritus ikke at forglemme. Kadrejerne blev holdt strengt i ave af kanalselskabets eget fezbærende politi, som i hurtige både pilede frem og tilbage og uddelte drøje hug med deres lange knipler.

Da tidspunktet nærmede sig for „Malaya“ til at slutte op i den konvoj,

skibet skulle følge gennem kanalen, kom Suez Kanal Selskabets lods ombord, ulasteligt klædt i hvidt tropetøj med distinktioner og kasket. Det var meget eftertragtede og højt lønnede stillinger at lodse på Suezkanalen, men også med betydeligt ansvar. Uheld måtte ikke indtræffe undervejs gennem den 162 km lange kanal, hvor bredden sine steder kun var 85 m og bredden i bunden 45 m. Møde mellem modgående skibe kunne normalt ske i området ved Bittersøerne, og det ene skib måtte da ligge stille. For passage i nattetimerne blev installeret meget kraftige projektorer, så hver enkelthed i kanalen og langs bredderne kunne observeres. Langs kanalbredderne patruljerede engelsk-ægyptiske militærpatruljer på kamelryg. Der var netop indgået en traktat mellem England og Ægypten om, at englænderne påtog sig forsvaret af kanalområdet. Det var interessant i de lange rækker af modgående skibe at iagttage de store linere og det liv, som rørte sig ombord af folk på vej hjem fra kolonierne, f.eks. et skib fyldt med et helt regiment kiltbærende soldater fra tjeneste i Indien. Morsomt var det at høre matrosernes bemærkninger til hvert skib som passerede. På lang afstand kunne de af skibets udseende og vedligeholdelse angive nationaliteten, længe inden nationalitetsflaget blev synligt. Især var de græske skibe i en miserabel forfatning, og så gik det gradvis opad til de mest velholdte og skinnende, de skandinaviske.

I Colombo, Penang og Singapore ankrede „Malaya“ tidligt om morgenen op på redan. Der blev omgående sat en horde indfødte ombord, som under krig og skral, ofte i vildt slagsmål, deltog i arbejdet med at slå presenningerne fra lugerne, fjerne skærestokkene og så forsvinde ned i lasten for at slå løkker om det svære gods, så bommenes taljer kunne få fat, eller fylde de mindre colli i de store slæng. Det var en fast og påkrævet regel, at alle kamre blev låst, køjer lukket og alt gemt af vejen, for ingen kunne være sig for disse folks formidable evne til at trænge ind alle vegne for at stjæle.

Når losningen var godt i gang, kom skibets agent ombord, gerne ledsaget af flere unge danske, som fra plantagerne inde i landet havde taget sig en fridag. Det var flotte fyre i deres tropedress med de mægtige hvide tropehjelme, folk i de stillinger, så mange unge hjemme i de år drømte om, at sidde som herre på en gummiplantage med hundreder af undergivne dybt inde i junglen, omgivet af tropernes rige, duftende vegetation og med adgang til frit at nedlægge tigre og andet vildt. Ingen tænkte på bagsiden af medaljen, som anedes i udtrykket hos nogle af disse skibets gæster, længslen i de matte øjne i et gustent, måske feberhærgt ansigt,



Parti fra Hongkongs havn med en djunke i forgrunden. Fot. kapt. N. J. Gabrielsen.

*Hongkong Harbour with a Chinese junk.*

eller det oppustede, rødblisgede udtryk med drikkeriets tydelige spor. Baggrunden var ensomheden og usikkerheden i plantagens bungalow langt fra naboer og med de mange indfødte, som følte trællekår i det arbejde, plantagens drift var afhængig af, og hvis åndelige niveau vel næppe strakte til at forstå meningen med deres slid for en betaling, de ikke forstod at sætte i forhold til deres indsats.

„Malaya“s gæster nød altid en udstrakt gæstfrihed med et bugnende frokostbord og en lang palaver med skibets officerer om nyt hjemmefra, gode cigarer, øl og whisky, og ingen forlod skibet uden den traditionelle afskedsgave, et rugbrød, en spegepølse og en flaske snaps.

Både i Colombo og Singapore havde jeg lejlighed til at komme i land og danne mig et indtryk af kolonitidens liv disse steder, sikkert meget forskelligt fra i dag. Bemærkelsesværdigt var det at konstatere, at næsten enhver hvid kunne identificeres for sin nationalitet i udseende, holdning og påklædning. Ingen kunne være i tvivl om en englænder, om han var officer, embedsmand eller handelsmand. Franskmænd, italienere, hol-

lændere eller amerikanere var lette at kende, kun skandinaver, en dansker, en svensker eller en nordmand havde et fælles præg i den brogede flok.

Anledningen til landgang i Colombo var den triste, at skibets tømrer, en ung frisk mand og en af de livligste og mest afholdte ombord, tidligt om morgenen blev dræbt, da en bom svingede ud og ramte hans nakke. Han var blevet ført ind til havnens molehoved, hvor nogle små mørke tamiler var i færd med at pynte kisten, da 7-8 mand fra „Malaya“, den danske konsul og enkelte andre danske sluttede op bag kisten gennem byen til kirkegården langt på den anden side af bykærnen med de store forretningsejendomme, de indfødtes primitive boligvarterer og de udstrakte plæner og sportspladser omkring den hvide befolknings store velholdte bungalows. På en stor åben plads ved indgangen til kirkegården stod opmarcheret et kæmpemæssigt engelsk militærorkester i fuld galla, og det vrimlede med engelske officerer og administrationsfolk; en engelsk officer var blevet dræbt dagen i forvejen. Det danske ligfølge måtte vente, mens den lange procession førte deres kiste ind på kirkegården under sørgekoraler. De to grave lå ikke langt fra hinanden, og mens ritualet over den danske tømrer blev udført af en engelsk præst ved et alterbord under et palmebladstag, var der rig lejlighed til at følge den militære ceremoni over den engelske officer. Det kan siges, at vor tømrer fik en fornem militær bisættelse, men dog lidt uharmonisk og en tak bag efter – for mens præsten kastede jord på, lød fra den anden begravelse æressalutten, og mens præsten lyste velsignelsen, marcherede militærorkestret af under en fejende march.

Ulykken med tømreren og kollisionen på Elben var de største blandt en lang række uheld under rejsen. Den sidste var brand i olieholdigt frø i forlasten under hjemrejsen. Det var måske en normal foreteelse dengang, men mig forekom det, at ikke mindst den stærke udskiftning af mandskabet undervejs måtte være noget højst dramatisk. Allerede i Hamborg blev dæksdrengen afmønstret på grund af hjemve, og i Antwerpen blev kokken, en ældre mand, sendt i land med en mavelidelse. Disse to blev omgående erstattet, men mange flere forlod skibet under rejsens forløb, uden at andre blev påmønstret. Straks ved ankomsten til Hongkong gik tre matroser i land i deres bedste tøj – og med lommerne fyldt med revolvere, som de falbød til den første kineser de mødte. Desværre for dem var det en engelsk politiagent, så de blev omgående anholdt. Senere forlød det, at de slap med hver et års fængsel.



På en kold, blæsende nat for anker ud for Port Dalny pådrog 4. styrmand sig en lungebetændelse, og i Shanghai blev elektrikerens først i land med en mavesygdom. En eller to matroser rømmede, men ingen af disse blev erstattet. Resultatet var, at på hele tilbagerejsen måtte 2. og 3. styrmand gå vagt om vagt og desuden påtage sig alt arbejde under lastning. Først i Middelhavet blev der en nat sat en styrmand ombord fra et udgående skib. I Shanghai fik vi en mand ombord, som skulle hjemsendes på konsulatets regning, men skønt han var styrmand og havde gjort tjeneste både i Ø.K. og Store Nordiske blev han påmønstret som tømrer og fik ikke lov til på nogen måde at hjælpe styrmændene.

Efter udlosning på Singapores red lagde „Malaya“ for en enkelt nat ind til en lille ø i nærheden for at indtage olie, tilstrækkeligt til rejsen hjem og ud næste gang. Det var fordelen ved dieselmotorer, at de lange ophold for bunkring flere gange under en rejse blev undgået. Trods oliestrømmens umiskendelige tilstedeværelse står denne nat i erindringen som et varigt minde om tropenattens trylleri, kun een gang oplevet og derfor stærkt. Fra de indfødtes landsby høres klimpen på strengeinstrumenter og dumpe trommeslag, i det dybe mørke under en tindrende stjernehimmel sås i mangrovernes uigennemtrængelige sorte mur ildfluerne lysende glimt, og stanken fra olieslangerne kunne ikke fortrænge de mættede dufte af krydrede eksotiske blomster og vækster. Singapore var det nærmeste „Malaya“ kom Ækvator, så liniedåben fik jeg ikke.

Fra Singapore gik rejsen igen nordover, og ved indsejlingen til Hongkong blev „Malaya“ modtaget af Ø.K.s egen lods, en lille rund og smilende kineser, som med stor myndighed navigerede skibet ind gennem den smalle sejlrende mellem klipper og skær og på ubegribelig vis undgik kollision med andre skibe og de hundreder af djunker og sampaner, som i vild forvirring krydsede rundt om skibets stævn. Oplevelsen i Hongkong blev indtrykket af det engelske kvarters rolige fornemhed i kontrast til kinesergydernes myldrende liv af mænd med lange hårpiske ned ad nakken, kvinders vraltende gang på indsnørede fødder, et bryllupsoptogs støjende og brogede virvar midt i den meget specielle odeur fra butikernes store udbud af sære spisevarer, og især turen op på toppen af The Peak med følelsen af i den månelysede nat at kunne se langt ind i det hemmelighedsfulde Kina.

Et helt andet indtryk gjorde Shanghai, allerede dengang Østens storstad med de pompøse regerings-, bank- og forretningsbygninger langs The Bund og i Nanking Road bevogtet af værdige indiske vagtmænd

med deres store sorte skæg flettet op bag ørerne under den hvide turban, og de talrige skibe på floden med et af Store Nordiskes kabelskibe på fløjen med splitflaget agter.

Videre gik rejsen til Kobe og Yokohama i Japan. En senere rejses oplevelse af Fujiyama tæt på fra en flyvemaskine har ikke kunnet udlette erindringen om det hellige bjerg, som det en tidlig morgen fjernet i horisonten præsenterede sin hvide kegle lysende mod solopgangens svagt rosafarvede skær og ligesom svævende over den mørke stribe land – et betagende syn for messedrengen på „Malaya“s båddek.

„Malaya“ kom til Yokohama omkring tre måneder efter det store jordskælv, der næsten udslattede Tokio, og den efterfølgende flodbølge, som hærgede Yokohama, en katastrofe som kostede over 100.000 mennesker livet. Synet af Yokohama dengang kan kun sammenlignes med det, Hamborg frembød efter krigens afslutning i 1945. Der var hverken vej eller sti, overalt ruiner, sten, træ og alskens andet strøet overalt. Så var Kobe et langt venligere sted at stifte bekendtskab med, for her var ødelæggelserne langt mindre. Jeg tilbragte en behagelig eftermiddag med at trave rundt i byen og se på det fremmedartede liv. Jeg følte mig noget smigret over, at en pæn og meget venlig japaner gjorde mig følgeskab og underholdt mig på ubehjælpsomt engelsk. Han var synligt skuffet over, at vi ikke skulle have vores drink i en europæisk bar, men at jeg foretrak et japansk tehus. Noget forbavset blev jeg, da han ved afskeden gav mig sit visitkort og dermed afslørede sig som detektiv – japanerne tog åbenbart allerede dengang ingen chancer!

I Kobe skulle vi have fejret juleaften – troede jeg. Jeg havde fremkøbt noget gran eller fyr og brogede papirstrimler og i alle messer pyntet fint julebord med levende lys, og i kabyssen brasede flere gæs. Så, en time før middagen gav kaptajnen ordre til afgang – dermed røg mit julearrangement, og der måtte på vanlig vis skaffes i flere hold. Alle var godt sure, og bedre blev det ikke, da det rygtedes, at kaptajnen end ikke havde ønsket styrmand og roergænger lige uden for hans dør glædelig fest. Noget dulmede det, at hovmesteren stik imod sin vane var spendabel både med vin og spiritus samt cigarer af Ø.K.s fortræffelige mærke, nr. 2.

„Malaya“ var efterhånden helt tømt for sin last, alle passagerer var gået fra borde, og nu skulle der lastes for hjemrejsen. Allerede i Singapore var der indlastet kopra og palmekærner samt i Japan ris.

I Vladivostok, i Port Dalny i Manchuriet og senere i Shanghai blev lastet soyabønner, jordnødder, hørfrø, sesamfrø og andre olieholdige frø-



Gade i Hongkongs kineserkvarter. Fot. kapt. N. J. Gabrielsen.

*Street in Hongkong's China-town.*

sorter. I Vladivostok lå skibet ved kaj i nogle dage i strålende sol og stille vejr men med 30 graders frost, så man skulle ikke opholde sig ret længe på dækket uden at gnide kinder, næse og øren kraftigt for at undgå forfrysninger. De sovjetiske arbejder- og soldaterråd holdt hele havneområdet afspærret og tillod ingen fra skibet at gå i land. Ved ankomsten blev skibet straks bordet af en deling rødgardister i deres lange, grå kapper med røde trenser og den karakteristiske spidse filthue. Deres chef var en ganske ung mand. Rygtet gik, at han var søn af en dansk mejeribestyrer et sted i Sibirien, men han gav sig ikke til kende og talte overhovedet ikke med nogen ombord. Vi forlod Vladivostok ved middagstid, og allerede efter fire timers sejlads var temperaturen steget til minus 6 grader, og næste morgen havde vi fire varmegrader, det var næsten uudholdeligt.

Blev vi snydt for juleaften, så lykkedes det til gengæld at få en festlig og fornøjelig nytårsaften på reden ud for Port Dalny.

Lastningen foregik overalt med kulier, som transporterede de tunge sække fra lagerskurene til skibets lugekant ad lange, svajende brædder,

ofte ret stejlt fra kajen op over skibssiden. Hver sæk vejede vel så nogenlunde som et dansk slagterisvin, og hver kuli havde sin måde at bære på, over hoften, over skulderen, på hovedet eller under armen, men mange tog grinende to sække ad gangen. Det hele foregik i løb i en uafbrudt kæde til kuliernes monotone, rytmiske sang op til lugekanten, hvor en „tallymand“ holdt regnskab, for det meste under voldsomt skænderi med de sveddryppende kulier.

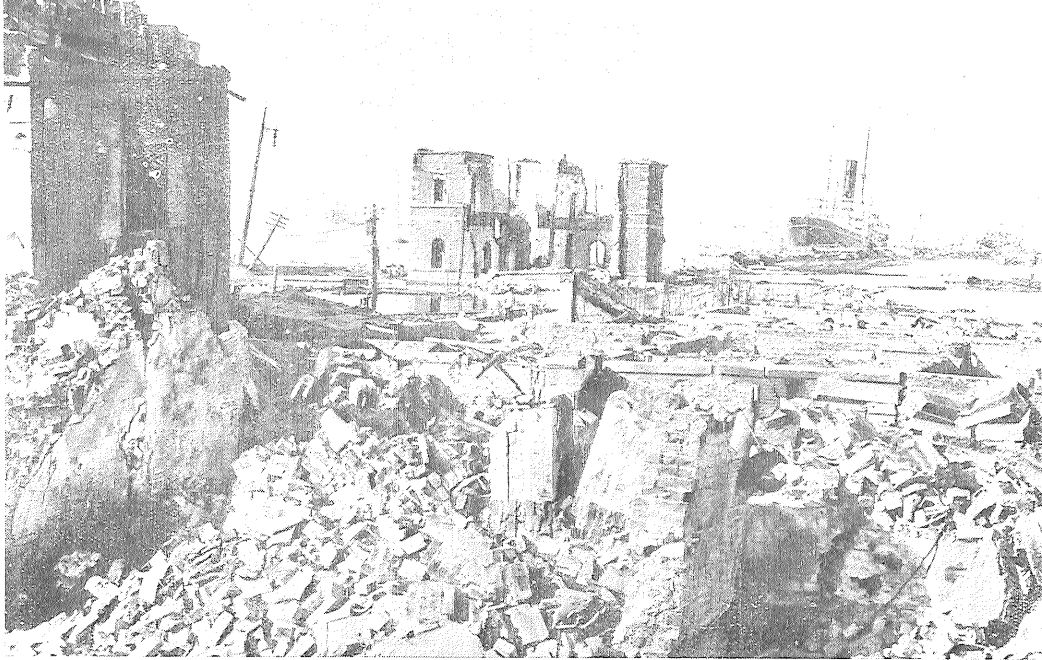
I Hongkong fik „Malaya“ den sidste last ombord, og derfra gik rejsen direkte til Valencia i Spanien, en rejse på 17 døgn, den længste tid skibet var i søen. Herfra gik „Malaya“ til Rotterdam og videre gennem Kielerkanalen til Stettin. Havde vi allerede på udturen i Hamborg mærket Tysklands situation og inflationens virkninger, kom vi her til at fornemme den virkelige nød, Tyskland i de år var stedt i. Hvad vi ikke havde oplevet på hele rejsen, så vi her – det var kvinder, der arbejdede med skibets losning, unge og gamle, alle forslidte, hærgede af nød og klædt i usle pjalter eller sækkelærred.

Rejsen nærmede sig sin afslutning, men vi var kommet hjem til den nordiske vinter. Bælterne var lukkede, og der var isgang i Østersøen, så sejlturen fra Stettin til København blev både lang og besværlig – bedre blev det ikke, da „Malaya“ endelig en sen eftermiddag nåede op i Drogden og måtte kaste anker på grund af isen og tæt tåge. I halvandet døgn lå vi der og kunne høre rådhusklokkerne men intet se, ud over de nærmeste meter is og vand fra rælingen. Det var bittert, men også denne ventetid fik ende, og en dag midt i marts kunne „Malaya“ sejle gennem broerne op i Sydhavnen og lægge til kaj ved Soyakagefabrikken med de ved handel erhvervede, ved søfart transporterede og til industriel omdannelse bestemte produkter, til gavn for mennesker – „Malaya“ havde fuldført sin opgave som et led i H. N. Andersens drøm.

For de fleste ombord ville den seks-syv måneders rejse fortsætte i næste afgang mod det fjerne Østen, men for messedrengen var det slut med en spændende og lærerig oplevelse i udførelsen af et lille beskedent job i den organisation af indsigt og arbejde, slid og afsavn tilværelsen ombord dengang var.

---

Det vil af ovenstående fremgå, at „Malaya“ under rejsen var sin egen lille verden med skarpt adskilte sociale lag. Hvad man inden for de forskellige kategorier underholdt sig med indbyrdes, emnernes karakter og



Yokohamas havn i ruiner efter den store jordskælvskatastrofe 1. sept. 1923, hvorunder en flodbølge ødelagde byen. Foto på Handels- og Søfartsmuseet.

*The harbour of Yokohama destroyed by a flood after the earthquake on Sept. 1, 1923.*

indhold, kan ikke vides. Men det kan ikke som nutildags have været døgnets begivenheder ude og hjemme, som de i dag spredes over hele kloden via radio, satellit og fjernsyn næsten fra minut til minut. Passagerer, officerer og mandskab var i den forstand et fælles lukket samfund uden kendskab til begivenhederne. Hvorvidt telegrafisten i sin korrespondance over morsenøglen med rederiet har modtaget nyheder af interesse, ved jeg ikke – sådanne nyheder nåede i hvert fald aldrig ned på dækket. Radiofonien var endnu i sin spæde begyndelse, en daglig radioavis lige anet, men der var endnu langt til den klodedækkende søfartsradio og muligheden for radiotelefonisk at tale med hele verden. Selvfølgelig modtog vi breve hjemmefra, de ventedes med længsel og modtoges med begejstring, men de blev læst i ensomhed og indeholdt vel hovedsagelig familienyheder. Mange havne blev anløbet uden at der var post, og aviser, forekommer det mig, var et ukendt begreb. Jeg erindrer ikke at have set nogen avis, hverken dansk eller udenlandsk ombord.

Men hvad foregik der så i den store verden og hjemme under „Malaya“'s rejse? Stort set det samme som alverdens nyhedsmedier i dag spreder over hele jorden. Der er en bemærkelsesværdig parallellitet eller lighed mellem begivenhedernes karakter dengang og nu, men en lige så betydningsfuld forskel i dimensionerne og ikke mindst i økonomisk niveau.

For at nævne et par udenlandske begivenheder, så passerede „Malaya“ i Middelhavet tæt forbi et mægtigt røre mellem Italien og Grækenland om Korfu, som Mussolini besatte under trussel om at træde ud af Folkeforbundet, hvis man blandede sig. Spanien fik sin første diktator, Primo de Rivera, fordi landet havde lidt nederlag i Marokko, og i Tyrkiet fik Mustafa Kemal så stærkt hold på det slagte og ødelagte land, at han kunne proklamere republikken med sig selv som præsident.

Hjemme herskede den evindelige finanskrisen med en kroneværdi på 58 øre og et pristol på 209. Finansministeren optog lån på 2,7 mill. £ og 10 mill. Dollars. Statsministeren foreslog en tre-årig ydelse på 3 % til staten af al skattepligtig indkomst, oprettelse af en valutacentral og toldforhøjelser, men Grosserer-Societetet ville hellere have rationering af importen. Nationalbanken advarede mod at bankerne begyndte at financiere afbetalingskøb af biler; det var Ford der begyndte at sælge på afbetaling. Der blev protesteret voldsomt mod særbeskatning af biler og foreslået en særskat på cykler. Diskontoen blev forhøjet fra 6 til 7 %, men kronen faldt stadig, skønt Nationalbanken hævdede sin valutabeholdning fra 12,9 til hele 15,7 mill. kr. Tidens økonomer fremsatte vidtrækkende forslag og boltrede sig i avisspalterne i hæftige diskussioner. En svensk økonom fandt, at årsagen til miseren lå i en svag og vaklende valutapolitik.

Danmark fik besøg af to internationale zionistiske jøder, som agiterede for jødernes tilbagevenden til Palæstina.

På den politiske front var der strid hos de konservative om opstilling af en greve som partiets kandidat i Aarhus. Kommunerne tilbød enhedsfront med socialdemokratiet, men blev skarpt afvist. En officer blev afskediget, fordi han kritiserede forsvarsordningen. Et politisk møde i Aalborg vedtog en resolution om, at rigsdagsmændene måtte afholde sig fra „mundhuggeri og kævl“ (!).

Folketinget vedtog et forslag om en dobbeltsporet jernbane-højbro over Lillebælt med dobbeltsporet hængefærgelanlæg for vejtrafikken.

Københavns Kommune bestemte, at som følge af bolignoden kunne tilflyttere kun få lejlighed med huslejenævnets tilladelse, og en professor

erklærede, at „det store kaos vil åbne sig, såfremt vi ikke får en varig huslejelov“.

Men også på andre felter af samfundslivet kan det konstateres, at der er ringe forskel på før og nu. Politiet anholdt en mand, der tilstod sig skyldig i 10 af 13 attentater mod jernbanelinierne, uden dog at noget tog blev afsporet. Politi og militær satte Fredensborg under særlig bevogtning efter et anonymt trusselbrev til kongen om at afbrænde slottet under kongefamiliens ophold der.

Justitsministeren anmodede Landstinget om at hæve immuniteten for et medlem, som var tiltalt for overtrædelse af aktieselskabsloven. I København måtte 77 skatteydere efterbetale 779,548 kr., og Landsoverskatteretten kunne inddrive 3,6 mill. kr. Politiet måtte gribe ind mod et stigende antal hemmelige og ulovlige natklubber.

Flyvningen var endnu i sin barndom, men dog kunne hærens flyvere fra Frankrig hjemflyve fire nye maskiner, og en løjtnant satte højde-rekord med 7400 meter. En amerikansk flyver kom til København for at undersøge muligheden for en flyverute Amerika-Grønland-Europa. Samtidig åbnede Det danske Luftfartsselskab ruter til London og Paris, og i den strenge isvinter blev småøerne undsat af flyvere.

Ingeniørerne Axel Petersen og Arnold Poulsen demonstrerede deres nyeste tekniske vidunder: den talende film.

Et tusind polakker blev indkaldt til roearbejde, og på arbejdsfronten var der røre med afvisning af lønkrav, lockoutvarsel og forligsmandens indgreb. Statstjenestemændene protesterede mod nedskæring af deres konjunkturtillæg.

Den iltre fru Thit Jensen holdt sine foredrag om frivilligt moderskab, og en forening for seksuel oplysning blev stiftet.

Og så tilsidst en enkelt lille nyhed, som vist ikke har sit tilsvarende sidestykke i Dagens Danmark: de københavnske storbanker meddelte personalet, at ingen måtte indgå ægteskab, hvis årsindtægten var under 5000 kr.!

Alt dette og mere til var passagerer, officerer og besætning ombord på m/s „Malaya“ på en rejse til Nørresundby og videre ud ... i lykkelig uvidenhed om.

## BOUND FOR NØRRESUNDBY – AND FURTHER ON . . .

### *Summary*

In September 1923 a young man broke off his medical studies at Copenhagen university and signed on as cabin boy aboard the m.s. "Malaya", belonging to the East Asiatic Company. The vessel was making its second voyage, by way of the Danish town of Nørresundby, to the Far East with a cargo of cement, machinery and mixed goods, and would bring back copra, soya beans, rice and linseed from the China Coast, Manchuria and Siberia. For twenty years the "Malaya" did this run for the company, until in 1941, almost 20 years to the day after launching, it was torpedoed and sunk by the Germans in mid Atlantic, with 26 men on board, in an Allied convoy.

More than fifty years later the author gives his impressions of the voyage which after so many years is still vivid in his memory. He describes life on board and its daily routine with the sharp distinctions there were between the various groups on the ship. Only one thing did passengers, officers and crew have in common: they were completely ignorant of what was happening in the outside world. Radio was only in its infancy and if the wireless operator picked up any news during his contact with the company it certainly did not circulate among those on board. In a postscript the author gives a note of happenings in Denmark and abroad during the months he was at sea. There is a remarkable similarity about what the newspapers published then and now although events today, spread as they are the world over in a matter of minutes via radio and TV, are of quite another dimension than they were then.

The article contains impressions of the colourful scene in the roads of Port Said, the passage through the Suez Canal and meeting the great liners bringing home people from British colonies and kilted Scottish regiments from service in India. He saw as much of the British dominated life of the white man in Colombo, on Ceylon, and in the Crown colony of Hongkong as a cabin boy on a brief shore leave was able, in contrast to the more international atmosphere of Singapore and Shanghai. An event imprinted upon his memory was the burial of a member of the "Malaya"s crew in Colombo. A British officer was being buried at the same time and accorded full military honours, which the Dane received a share of. The author also recalls seeing Yokohama and Kobe three months after the great earthquake which laid Tokyo and many other cities in Japan in ruins. In Vladivostok he encountered the closely sealed world of Bolshevism, where not even the captain was allowed to go ashore, and on a moonlight night he looked from the summit of the Peak in Hongkong across into secret China. It was from this land, ravaged by war and revolution, that the heavy sacks of beans and linseed came which hundreds of sweating coolies, eternally smiling and monotonously chanting, hauled up narrow swaying planks into the hatches. He saw, too, in a Germany in the grip of post-war inflation ragged, hungry women, young and old, doing the heavy work of dockers on the quayside at Stettin.



The return to Copenhagen took place during a severe winter. There was ice in the Baltic and the voyage from Stettin to Copenhagen took several days. It was prolonged even further because the "Malaya" had to remain at anchor, in thick fog, outside Copenhagen for thirty-six hours. They could hear the church bells but see nothing of the city. Most of the crew sailed again for the Far East, but for the cabin boy it was the end of an exciting and instructive experience, carrying out his small, humble contribution to the routine of skill and work, drudgery and hardship, which went to make up life on board.