

I orkan på Nordatlanten med M/S Argentina

Som 20-årig blev Jens Ove Steensberg maskinist og sejlede store dele af verden rundt om bord på M/S Argentina – blandt andet på Nordatlanten, hvor en orkan var tæt på at sende besætningen til bunds.

AF MASKINMESTER JENS OVE STEENBERG

Tre måneder efter jeg var blevet udlært maskinarbejder på W. Johansens Enke A/S i Herning, fik jeg sidst i oktober 1963 maskinisteksamen på Herning Tekniske Skole. Forinden havde jeg været forbi DFDS i København og fortalt, at jeg snart ville ud at sejle som maskinmester eller assistent. Dem, der tog imod beskeden, var dog ikke særlig høflige og sagde blot, at jeg kunne ringe, når jeg havde eksamen. Så måtte jeg jo i gang.

Maskinisteksamen tog man dengang på aftenskole. Den gav mulighed for at sejle som maskinmester i mindre skibe og som 3. mester i større skibe. Da eksamen var i hus, ringede jeg til DFDS og sagde, at nu var jeg maskinist, og heldigvis svarede de, at jeg få dage senere kunne møde på M/S Argentina i København. Der blev ikke lavet nogen skriftlig aftale. Jeg skulle bare vise en seddel på DFDS-færgen, C. F. Tietgen, som dengang sejlede mellem Århus og København.

Dagen før var jeg blevet forlovet med Anni, som fulgte mig til lynbussen mod Århus, den kørte lige til færgen.

Svær opstart

Jeg afleverede sedlen fra DFDS til kahytjomfruen, og hun bød

mig velkommen i rederiet. Det var hun den eneste, der gjorde. Alle andre, jeg mødte i DFDS København, var sure mennesker.

Jeg gik ind på DFDS-kontoret på Esplanaden, og en mand bad mig henvende mig på det skib, han pegede mod. Her mødte jeg først skibshandleren. Han forklarede til min store overraskelse, at den bagage, jeg havde med, var rædsomt utilstrækkelig. Rederiet vidste, jeg var ny sømand, og de kunne godt have givet mig nogle tips om sko, arbejdstøj, vaskeforhold og hvad man bør have med på et skib med arbejde i et maskinrum. Skibshandleren sagde, at jeg egentlig ikke kunne købe noget som helst om bord, men da han så hørte, at jeg faktisk ikke havde noget med, fik jeg alligevel lov at købe det mest nødvendige.

Koksmaten viste mig døren til maskinrummet. Et sådant havde en landkrabbe som mig aldrig set, men pludselig kom en mand farende og brølede, at jeg skulle se efter overløb fra tredje vingetank. Han sagde ikke andet og var væk, så snart ordenen havde forladt hans læber. Hele den første dag gik sådan. En kom farende og bad mig holde øje med fuelolie-centrifugen. »Hvor er den?« svarede jeg, men hans velvilje til at lære fra sig kunne ligge på et meget lille sted. Det samme kunne mit gå-påmod efterhånden, men sidst på eftermiddagen kom så en anden assistent, som tidligere havde sejlet på Argentina. Han

var den første, jeg kunne snakke med. Han fortalte lidt om, hvad jeg så i maskinrummet og fik sat mig lidt ind i tingene.

Vagtplanen uden ende

Ved 20-tiden gik jeg til køjs, men et kvarter før midnat kom en mand og råbte, at jeg skulle på vagt om 15 minutter. Jeg listede ned i maskinrummet, hvor 1. mester var midt i en overlevering til 2. mester Jensen, som jeg skulle gå nattevagt med. Han var 27 år og god nok, og vi fik et godt venskab. Han var udlært vogn- og beslagsmed og kom fra en landsby ved Viborg. Vi blev afløst klokken 04, og jeg gik i seng.

Næste morgen gik jeg ud på dækket. Vi sejlede rundt ude i Øresund og var ved at rette kompas, sagde de. Pludselig spurgte en mand råbende, hvad fanden jeg foretog mig, hvortil jeg svarede, at jeg havde fri til klokken 12. »Fri? Her har du aldrig fri,« brølede han. Han var maskinchef, og jeg skulle hjælpe to mænd med at sure nogle olietønder og derefter gå ned i maskinrummet til 1. mester. Jeg havde ikke overtøj til at arbejde på dæk i november. Efter dæksarbejdet gik jeg i maskinrummet. 1. mester Jørgensen på 38, var fra Marstal og var en venlig mand. Han sagde, at jeg ved siden af mine oprindelige vagter hver dag skulle arbejde fra 8 til 12. På nær søndag. Jeg skulle spise frokost på vagten og havde fri fra 16 til 24, hvor jeg skulle møde ind igen.

Staben

M/S Argentina var som mange fragtskibe på den tid udstyret med kahytter til 12 passagerer. Det antal måtte der være, uden det blev betegnet som passagerskib. Der var kaptajn, en 1. 2. og 3. styrmand og en telegrafist til at morse. Der var også en kahytstjomsfru og en hovmester til passagererne. I maskinen var der chefen, 1. og 2. mester samt 3 maskinassistenter. Alle nævnte var officerer. Der var også en kok og en koksmat til madlavning og en messedreng til at servere for os otte i officersmessen. Desuden var der to kammerdrengene til rengøring af officerskamre. På dækket var der bådsmanden og nogle matroser, som var på vagt to ad gangen. Den ene rorgænger og den anden udkik. Til maskinbesætningen hørte en donkeymand og to motormænd. De lavede forefaldende arbejde.

FAKTA

M/S Argentina

- Bygget i 1943 af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S
- Leveret til DFDS 5. april 1943 og færdiggjort og sat i fart 1945
- Længde: 124 meter. Bredde: 16,07 meter. Dybde: 7,7 meter
- BRT 4629 DW 6360; en B&W hovedmotor 3200 IHK, fart 12 knob ;12 passagerer
- Solgt til Triton Tramping i Monrovia 13. november 1964

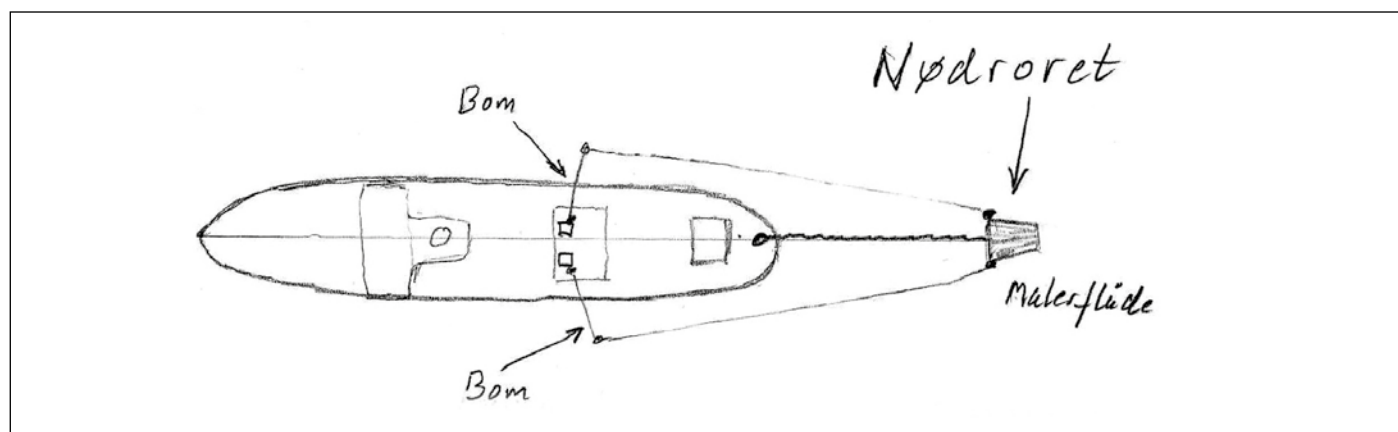
På normal sejlads ville jeg kun se kollegaerne i maskinrummet, de syv andre i officersmessen og messedrengen.

I officersmessen sad vi tre assistenter og 3. styrmand ved samme bord, mens 1. og 2. mester, telegrafisten og 2. styrmand sad ved et andet bord. Vi havde det sjovt, men jeg blev moppet lidt med min uvidenhed om sømænds kendskab til kvinder og med min nylige forlovelse med en dydig pige. Det var utrolig saftige historier, de diskede op med.

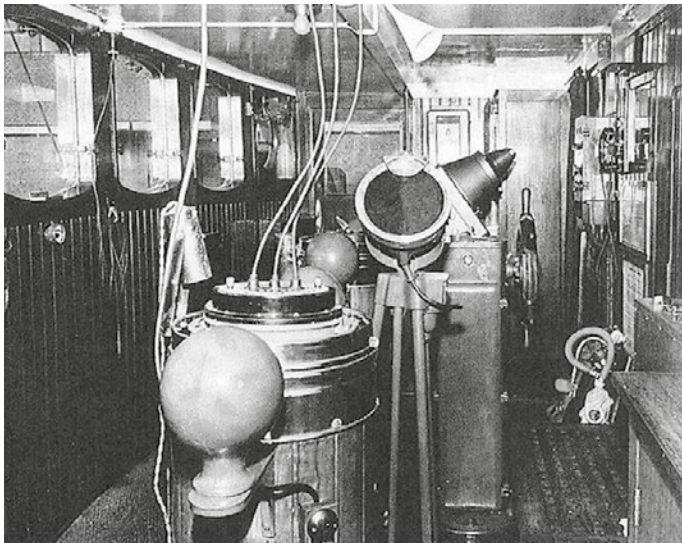
Politi på dækket

Næste nattevagt var vi ved at reparere en hjælpemotor, da jeg blev søsyg og begyndte at brække mig. Jeg var søsyg et par dage, og de fik ikke meget arbejde ud af mig i den tid. Jeg spiste ingenting, men fik masser af gode råd. Pludselig var søsygen væk og 2. mester og jeg kunne snakke sammen på vagter og under overarbejde. Han var faktisk elektriker om bord, men havde ikke så meget forstand på el. Jeg havde taget min el-teknik bog med, og den forklarede jeg ham. Vi gik op på dækket hver formiddag og reparerede spilmotorer og igangsætterne. Det var jævnstrøm, og der var mange kommutatorer og kobber-kontaktflader, der skulle poleres.

Vi lavede også gymnastik i gelænderet i maskinrummet. En ➤



Maler flåden som blev til nødrør vejede ca. 2 tons, idet den var fyldt op med jernplader. Når skibet lå stille hang den nedad. Når motoren startede drev den bagud. En matros ved hver bom trak på skift eller slækkede i weieren til nødrøret. Det fik skibet til at dreje styrbord eller bagbord.



Styrehuset på *M/S Argentina*.

» dag faldt jeg ned, og mit knæ ramte en bolt. Jeg haltede i to uger og har stadig problemet med knæet i dag.

Det var flot at sejle ind til New York. En helikopter satte politi af på dækket, og alle var i forhør. De, der havde familie, som havde været kommunister, blev nægtet landgang. En anden assistent og jeg fik fri en aften og gik op og fandt en bus til City. Bussen var rund både for og bag og kørte meget stærkt.

Efter to dage i New York, hvor vi reparerede på maskiner, sejlede vi mod New Orleans. Det blev varmere, og da vi vendte rundt ved Floridas sydspids, stod jeg en søndag formiddag i stævnen og så på delfiner og blev solbrændt.

Ufrivilligt uhøflig

Vi fortsatte med at renovere dæks spil om formiddagen. Det var godt og interessant arbejde. 2. mester ødelagde alle elmotorer, han skiftede lejer på, indtil han hørte, at jeg havde lært lejemon-tage på fabrikken.

Det var meget varmt i maskinrummet, og motorerne blev så overophedet, at alarmerne hylede. Det var ikke godt, når en ventil brændte og skulle skiftes lynhurtigt, for vi lå og drev med strømmen, når motoren stoppede. Vi havde spande med vand stående til at stikke fødderne i, når det brændte for slemt i maskinrummet. Vi brændte os alligevel.

Det blev en søndag morgen, og vi sejlede op ad den store flod Mississippi. Den formiddag havde jeg fri og stod på dækket og snakkede med maskinchefen. Han var blevet venlig, og jeg tror også, han var blevet tilfreds med mig. I havnen kom pludselig nogle pramme sejlen-de med foderstof til os, og en dampdrevet kran læssede det op i Argentina. Prammene var fulde af afroamerikane-re, og de stjal gennem køjer, hvad de ellers kunne få fat på. På den efterfølgende nattevagt talte jeg med nogle sorte om episoden og havde nær fået klø. Jeg vidste ikke, at det var forket at kalde afroamerikanere for negere, men heldigvis fik en ældre mand standset de ulmende optøjer, og han forklarede mig, at afroamerikanere kaldtes negroes, når man var høflig.

Kennedy og kahyt-tyveriet

Det gik nu mod Houston i Texas. En ting mere var ny for mig, nemlig radioens mange reklamer og det nyeste pop- og rock-musik. Det var rigtig fint til en fyr på 20 år, som altid havde for-bandet DR for deres musikvalg. »If I Had A Hammer« var det helt store hit dengang. Jeg havde min transistorradio med hjemmefra, for den og jeg havde været uadskillelige i flere år. Men så stoppe-de alt pop pludselig. De havde skudt Præsident Kennedy i Dal-las 22. november, og fra den tid, var der kun nyheder i radioen.

Nu gik turen til Panama City i Florida, hvor vi skulle hente pa-pirruller til London. Jeg fik ikke landlov i Florida og blev så sur, at jeg drak mig fuld i rom og faldt i søvn på vagten.

Min pung med indhold blev stjålet fra min kahyt den nat. Ved et tilfælde fandt man en masse tyvegods hos en kahytsdreng og deriblandt min forlovelsesring, som havde ligget sammen med min pung i skuffen i min kahyt. Jeg var til forhør med kaptajnen og drengen, som indrømmede alle tyverierne. Han havde taget kontanterne og smidt min pung i søen. Kaptajnen fortalte, at de i gamle dage havde valgt at tage ham ud på dækket og give ham klø i alles påsyn. På den måde blev tavlen visket ren. Men sådan var det til kaptajnens ærgrelse ikke længere – nu blev ka-hytsdrengen fyret og taget af børneværnet.

Det blæser op

En søndag morgen ville jeg ligge og gasse mig. Min køje lå på tværs af skibsretningen, og i søgang fik det mig i sagens natur til snart at stå på benene og snart stå på hovedet. Den morgen stod mit køje åbent, og så skete det uundgåelige. Vandet vælte-de ind ad køjet og skyllede ind over mig i køjen. Så skal jeg love for, at jeg var vågen.

Jeg gik ud i messen til morgenkaffe, og her gad de ikke høre på mit vand. I stedet blev der snakket ror. Rorkvadranten krøb opad, og det bankede voldsomt under styremaskinen. 2. mester og jeg skar stålplader af i maskinrummet og bar dem ud i styre-maskinrummet. Der stod selv kaptajnen i kedeldragt. Han var meget skrap til at bande. Det blæste voldsomt, og når jeg var nede bagerst og så fremad, kunne jeg se, hvordan for-skibet vred sig i forhold til agterskibet. Jeg blev klar over, at vi var i fare.

Jeg gik op og ud af skorstenen for at danne mig overblik. Det havde jeg ofte gjort på nattevagter. Pludselig krængede skibet over, og en bølge rejste sig meget højt over os. Jeg greb fat om et ventilationsrør og spændte benene fast omkring det. Jeg var sikker på, at jeg ville blive revet løs, når bølgen slog over skibet, men Argentina gled stille sidelæns ned ad bølgen og rettede sig op. Tilbage i maskinen og jeg tav med, hvad der var sket.

Meldt savnet

Blæsten udviklede sig til orkan med snestorm, og alle var bange. Roret var opgivet, og motoren stoppet. Vi drev for vind og vejr på position 36°36N, 55°34 V. Når man gør det, lægger skibet sig med siden til søerne, som slår ind over skibet med voldsomme brag. De før så modige styrmænd og maskinmestre sad nu blege og lyttede til dumpe lyde fra lastrummene. Ville den forskubbe sig?

Argentina krængede så meget fra side til side, så vi til sidst

gik på skodderne. Lejderne, et skibs trapper, ned til maskinrummet vendte ofte den forkerte vej, så vi måtte hage os fast på vej op og ned. I de dage kom vi ikke i bad. Vandet væltede ud ad håndvasken, og vandet i bruseren løb på skift ned ad væggene på hver side. Telegrafistens radio var død, efter der flere gange var kommet vand ind i radiatorummet ad ventilationskanalerne.

Efterhånden var der dårlig stemning om bord. 1. styrmand kom en dag ind til os og fortalte, at vi helt sikker var meldt savnet, idet vi i to dage ikke havde kunnet sendt meldinger. Vores sidste melding var til søsterskibet M/S Florida, som var på vej til USA. Den ville sejle os i møde, men hvor langt var vi drevet siden, og hvor var vi endt efter to dage i orkan. Det kunne Florida ikke beregne. Det viste sig senere, at DFDS havde ringet til både mor og Anni en morgen og fortalt, at de ikke havde hørt fra os i nogle dage, og at radioavisen klokken 06.00 ville fortælle om, at M/S Argentina var i havsnød på Nordatlanten i orkanagtig storm.

Motoren starter

Stormen løjede af til kuling, og der skulle rines et nødror til. Vi skar mere stål af i maskinrummet og dørk plader blev båret op på dækket. Der så jeg skippers plan. Vores malerflåde blev fyldt med stål, gjort fast til kapstanden agter med en lang kæde. Flådens forkanter blev forsynet med kæder og wirer til de to midterste bomme og hejst i vandet på styrbordsside. Vi kæmpede med wirer, på styrbord og bagbord side i timevis, og det tog os en hel dag at udføre operationen. Herefter stod der en matros ved spillet og trak på skift i deres wirer til flåden.

Sidst på eftermiddagen kunne 2. mester og jeg langt om længe gå i maskinen og starte hovedmotoren. Vi sejlede igen – dog kun med 3-4 knob – men vi sejlede. Alle smilede, men hvor var vi trætte og beskidte uden vand og sæbe og søvn i flere dage.

Jul i rampelyset

Mandag 23. december nåede vi Halifax, og juleaftens dag blev vi slæbt til kaj. Overalt på kajen var der kameraer og folk, der vinke. Pressen havde fulgt vores situation på Argentina og havde løbende berettet, at vi var savnet, da vi var blevet fundet af en flyver og fået rigget nødror til, og nu rapporterede de så, at vi var på slæb til deres by, hvor der i øvrigt aldrig skete så meget. Slæberen var fra Halifax, så det var et rigtigt juleeventyr for pressen. For os havde det været drøjt, og vi havde været i livsfare.

Men nu var alle 33 besætningsmedlemmer og fire pasagerer reddet på selve juleaften, så den del blev der ikke taget højde for. Halleluja for medierne.

Den aften fik vi andesteg. I Halifax lå der sne til tagskægget, og det var i sandhed jul. Vi gik i byen, og på cafeterierne fik vi rigtig kage og kaffe, og det var helt fantastisk. Mange mennesker spurgte til os, men mit engelsk var desværre ikke til dialog. Men det varmede, at så mange havde tænkt på os.

Kaptajn Gårdsdal bragte en tak fra rederiet for vores indsats. Han var en mand, der havde svært ved den slags ord. Passageerne kom også og ønskede glædelig jul og havde en lille gave

med til hver. Men den bedste gave var redningen. Få dage efter kom der et helt bundt breve til mig. Julegaverne lå i London.

Hjem til Danmark

På turen hjem var det min transistorradio, der først fangede DR. Telegrafisten lånte den og lavede nyheder i skibs avisen. Efter nogle dage i London gik turen til Esbjerg, hvor foderstoffet skulle losses til DLG. I Esbjerg stod pressen endnu engang klar til at modtage os på kajen, og vi blev fotograferet og filmet fra alle vinkler. Rederiet kom og roste os i faglige vendinger med ord som pligt. De skulle jo nødig til at have pungen op. Så vidt jeg husker fik vi dog udbetalt bjergeløn.

Jeg tog morgentoget til Herning, hvor Anni tog imod mig på stationen. Hendes far kørte os ud til min far og mor i Hammerum, og de var allesammen meget glade for at se mig.

Da jeg om foråret var på sergentskole, fik jeg brev med besked om at møde på rederiet. Der stod, at jeg ligesom resten af besætningen skulle modtage udmærkelse for udvist godt sømandskab. Så gik jeg op til kommandørens store kontor, og da han havde set brevet, blev han meget overrasket over at erfare, at en af skolen elever havde været med på Argentina under orkanen. Han spurgte også, om jeg ville forklare ham og nogle officerer om nødror. De havde læst om nødror i lærebøgerne, og fagbladet havde efter episoden på Nordatlanten skrevet om, at det nu var afprøvet i praksis. Jeg fik en tavle og tegnede Argentina med nødroret flydende ude agter.

Det var en kaptajnsfond, der sammen med et mindre beløb gav en lille hædersbevisning for udvist godt sømandskab.

Som maskinmester på The Borden Company A/S fra 1973 til 1998 fik jeg på et tidspunkt en maskinmesterstuderende på værkestedet, som hed Gårdsdal. Jeg spurgte ham, om han kendte en kaptajn Albert Gårdsdal i Hjerting. Det viste sig at være hans bedstefar.

Min Skytsengel var som altid hos mig på denne rejse. Tak.

FAKTA

Jens Ove Steensberg

- Født i 1943 på en gård mellem Hammerum og Ikast
- Uddannet på Maskinisteskolen i Herning
- Sejlede med M/S Argentina i 1963 og var efterfølgende ansat som maskinsergent på motortorpedobåden Gribben og for en kort stund som maskinassistent på M/S England
- Tog udvidet maskinmestereksamen på Esbjerg Maskinmesterskole
- Maskinmester på DFDS i Hobro
- Maskinmester på The Borden Compagny A/S i Esbjerg fra 1973 til 1998. Fabrikken gik fra Borden til Arla i 1998, og i 2004 rykkede AgroFerm ind i bygningen med en lysinfabrik. I 2009 blev AgroFerm A/S til VitaLys I/S.