

Jeg for min part afventede nu ikke afslutningen på storkonflikten, men pakkede min kuffert og var så heldig, hurtigt at mønstre på en af Carl Heckschers kulbåde og gjorde så et par rejser til England efter kul til København. Nu skal man ikke tro, at det var en fornøjelsestur at sejle som fyrbøder. Arbejdstiden var lang, 8 timer ved fyrene fordelt på 2 gange 4 timer, men så var der kullempning og rengøring af lukafet og i de fleste tilfælde 2 timers pudning og rengøring i maskinen, så arbejdstimerne kunne godt komme op på 14-16 timer i døgnet. Dertil kom så den elendige kost, for i den retning var vi fuldstændig prisgivet kaptajnens og hans gode ven og medhjælper hovmesterens forgodtbefindende, og tro mig, nogle af dem var nogle gode børn, for jo mere de kunne snyde og købe billigt, jo mere gik der i d'herrers lommer, for de to i fællesskab, eller hver for sig, havde provianten i kommission, og det var altid de billigste og dårligste varer, der kunne skaffes, men slagtere og provianteringshandlere forstod også, hvordan den ende af pølsen skulle skæres. Vi fik kun et måltid mad om dagen (middag). Frokost og aftensmad fik vi ikke, kun bart brød og the, fordi kødrationen til middagen var så knapt tilmålt, at der sjældent kunne gemmes noget til aftensmaden og slet ikke til frokost dagen efter. Vore rationer af sukker og margarine (aldrig smør) var så lille, at tre dage efter udleveringen var skabet tomt. Jeg for min part har mange gange gået på vagt om morgenen klokken 8 på et stykke tørt brød og the uden sukker, men hvad tiderne var jo ikke anderledes dengang. Jeg må da også tilføje, at vi pr. honnør fik udleveret (hver onsdag) et lille stykke spegepølse kaldet »Roskilde Landevej« og et meget lille stykke ost, kaldet »skomagerflæsk«. Det var varer, som skibene købte, så I kan tro, de var derefter, og den slags fås ikke mere. Så fik vi desuden en halv flaske snaps om onsdagen. Den fik vi for at hive kul til kokken (altså store gode kul), men når vi var gale på ham, så fik han ikke andet end smuld, for det havde vi jo mest af på fyrpladsen. Jeg kom også om bord i ØKs første damper, hvor der var to mand på vagt og en lemp, men der var ni store fyr, så der var meget arbejde. Kosten var noget bedre, men lukafforholdene var slemme, 14 mand i et lille usselt rum. Der var ikke så megen plads, så når vi lå ved land, og alle var samlet, kunne vi ikke klæde os på, på en gang. Baderum fandtes ikke, så når vi sorte og svedige kom fra vagt, måtte vi vaske os på wc. Det var det eneste sted, vi kunne være. At det var en grim omgang på vinterdage, siger sig selv. Nå, tiden gik, og året 1902 kom og med det den store sømandsstrejke. Jeg afmønstrede fra ØK sidst i marts og kom så med ud i strejken. Det var hårde tider dengang. »Russer Brandt« (Red: rederiets direktør) stod for styret i Det Forenede Dampskibs Selskab, og jeg skal love for, at han var en hård hund at have med at gøre. Han indførte masser af skruebrækkere fra Rusland og Tyskland, og han fik da også held med at kvæle Sømandsorganisationen til slut. Vi fik 8 kroner om ugen til at leve for, så det var jo en slem tid særlig for gifte folk, og det var de fleste. Efter strejkens ophør indførte Rederiforeningen forskellige restriktioner blandt andet skudsmålsgang, og ved mønstringen måtte folk skrive under på, at de ikke stod i nogen fagforening. Hyren var stadig 60 kroner om måneden. Jeg havde nu fået nok af at sejle i danske både, og jeg rejste derfor ved hjælp af 32 kroner, som vi fik udbetalt af fagforeningen, til Antwerpen, hvor jeg et par dage senere mønstrede med en engelsk båd ved navn »Stour King«, men da det kun var korte rejser til Staterne, gjorde jeg kun 2 rejser, hvorefter jeg mønstrede med en Glasgow båd, der hed »Palatinia«, og som gik på langfart. Jeg mønstrede som donkeymand (red: besætningsmedlem med større ansvar for maskinen), og det gav 5 £ om måneden, cirka 100 danske kroner. Der var jeg så i lidt over 4 år. Kosten i en engelsk båd var ikke så lidt bedre end i skandinaviske skibe, og hyren var også meget bedre. Forholdene mellem folkene og befalingsmænd var meget friere. Den modbydelige overlegenhed, som man altid var udsat for i danske skibe (og den findes der rester af endnu), fandtes ikke eller kun meget lidt. Lukaferne var der som alle andre steder forfærdelige. Kun bådsmand, tømmermand og donkey-mand havde deres eget lukaf. Når man var i land, boede jeg gerne hos folk, jeg kendte, og kosten hos private folk i England var ret god, når man ikke stillede for store fordringer.

(fra: Søen Folks bind 4 – Fyrbøder og maskinmester, ved Ole Højrup)