



## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

# Styrmanden fra Strynø



Forfatteren "skyder" solhøjden på rejse fra England til Falklandsøerne i 1982

## Styrmanden fra Strynø

Forfatter: **Bjarne Rasmussen**

= Denne bog dedikerer jeg til enhver, der går med udlængsel =

Enhver hel eller delvis kopiering på tryk, elektronisk eller på anden måde, må kun ske efter udtrykkelig forudgående aftale med forfatteren.

Andre bøger af **Bjarne Rasmussen**:



- Dansk polarfart 1915 – 2015
- Claus Jensen Møller slægten i Det sydfynske Øhav
- Strynø Kalv

## Indholdsfortegnelse

Forord v/Skjold Christensen, leder af Strynø Lokalhistoriske Arkiv.....	05
Forfatterens indledning .....	06
Strynø.....	07
Kogtved Søfartsskole .....	10
Styrmandselev i rederiet D.F.D.S. ....	17
Svendborg Navigationsskole.....	26
Styrmand i rederiet A.E.Sørensen – del I.....	27
Marinesoldat i Søværnet .....	49
Styrmand i rederiet A.E.Sørensen – del II.....	51
Styrmand i Statens Istjeneste .....	107
Grønland .....	115
Styrmand i Grønlands Handel (KNI).....	117
Styrmand I rederiet Royal Arctic Line .....	142
Styrmandstiden rinder ud.....	162
Appendiks .....	170

## Forord

Bjarne Rasmussen har bogstaveligt talt sejlet på de syv verdenshave, men det blev sejladen i Arktis - især Grønland, der blev omdrejningspunktet.

Bogen "Styrmanden fra Strynø" følger sig således på bedste måde til traditionen blandt sømænd, at rejse ud og opleve verdenen og senere tage oplevelserne med hjem og omsætte dem i hverdagen på land.

Jeg har ikke selv sejlet, men er ud af sømandsfamilie; og jeg husker at min farmor fortalte, at når farfar kom hjem om vinteren, og de lange vinteraftener skulle gå, så kom der gæster - også - sømænd. Og så gik snakken...

Hun sagde om sådanne aftener - "nu sejler de, og vi skal ikke blande os".

Så jeg har ofte hørt historierne fra de "syv verdenshave" når sømændene i familien kom hjem.

Bjarnes bog følger sig på bedste vis ind i den tradition.

Tak til Bjarne fordi du med bogen er med til at bevare en kultur og fortæller tradition.

Skjold Christensen

Leder af Strynø Lokalhistoriske Arkiv

## Forfatterens indledning

I 2015/16 skrev jeg først og fremmest bogen/krøniken "Dansk polarfart 1915 – 2015", men sideløbende med det skrev jeg også min selvbiografi "Styrmanden fra Strynø", der primært indeholder mange anekdoter og fotos fra min tid til søs i perioden 1975 - 2000.

Min selvbiografi skrev jeg egentligt bare for at "få tiden til at gå" alt imens jeg ventede på materiale til den første bog "Dansk polarfart 1915 – 2015", men da min selvbiografi var skrevet færdigt gik det op for mig, at en lignende bog **ikke** ville blive skrevet igen af nogen – ganske simpelt hen fordi det ikke længere er muligt for nogen at udmønstre til lignende sejlads i dagens handelsflåder; dette uanset om de er danske eller om de er udenlandske.

Min selvbiografi "Styrmanden fra "Strynø" gjorde mig imidlertid nysgerrig efter at vide "noget om min slægt", og det hele endte med at blive en Trilogi hvor de to øvrige bøger har titlen "Claus Jensen Møller slægten i Det sydfynske Øhav" og "Strynø Kalv".

Bøgerne i trilogien kan sagtens læses hver for sig – eller som supplement til denne bog.

God fornøjelse 😊

Bjarne Rasmussen

## Strynø

Jeg er født i 1958, og opvokset på Strynø i Det sydfynske Øhav. I mine første barndomsår var min far fisker ligesom flere andre i familien, så havet "fyldte" ret hurtigt på bedste vis i både mine barndoms- og ungdomsår på Strynø.

Dengang havde jeg også familie på flere af de nærliggende øer, herunder Strynø Kalv, og når vi besøgte familien der foregik det med vor egne både.



Gammelt kort over Strynø og Strynø Kalv.



Well, på Strynø var det i tidligere tider meget almindeligt, at en eller flere af gårdens sønner stak til søs.

Efterhånden som forældrene var klar til at "gå på aftægt" - hvilket typisk skete på selve gården – så overtog en af de søfarende sønner slægtsgården og drev den videre.

Min tipoldefar Claus Gommessen Rasmussen var opvokset på en slægtsgård på Strynø, og som mange af de øvrige gårdsønner stak han til søs i sine unge år. Han blev gift hvorefter han købte en gård på den lille ø Strynø Kalv.

Noget af et brancheskift vil man nok sige i dag...

Da tiden kom overdrog min tipoldefar gården på Strynø Kalv til min oldefar, og da tiden var inde overdrog han den til min farfar, men da tiden nærmerede sig for ham og en potentiel aftægt, solgte han i stedet for slægtsgården på Strynø Kalv i 1969.

Han købte efterfølgende en gård på Strynø samme år – da var han 62 år og han drev såmænd mere eller mindre den gård på Strynø frem til sin død i 1997 hvor han var fyldt 90 år...!

På det tidspunkt var hans ældste søn, Bent Rasmussen, for længst flyttet fra Strynø til Hjortø for at sejle som skipper på *M/F Hjortøboen*...

Bent Rasmussen og hans kone Inger var mine forældre, og jeg er deres ældste søn.

Alt dette kan man læse meget mere om i min slægtsbog "Claus Jensen Møller slægten i Det sydfynske Øhav" samt i min bog "Strynø Kalv".

Mit eget liv blev dog på næsten alle livsområder fuldstændigt anderledes end det, som mine forfædre i slægten havde haft i fordums tider – jeg var simpelthen født ind i en helt, helt anden tid så at sige.

Derfor har jeg skrevet denne bog "Styrmanden fra Strynø" hvori jeg primært fortæller om de mange sjove og til tider dramatiske oplevelser jeg fik som sømand/styrmand under besejling af de 7 verdenshave i perioden 1975 til 2000.

### *Den beskedne start*

I drengårene på Strynø gik jeg og drømte om at besejle ikke alene Det sydfynske Øhav, men også alle de 7 verdenshave.

Det var jo lidt af en mundfuld, men inden jeg var fyldt 30 år havde jeg faktisk realiseret drengedrømmen helt bogstaveligt talt – og endda haft tid i overskud til at læse til både styrmand og skibsfører.

Det hele startede nu meget beskedent...!

Jeg har vel været omkring 10 år da min far en aften nede ved Strynø Mølle anløbsbroen riggede en gammel skydepram til med: en mast af en stang oprindeligt benyttet til et åletrawl; et sejl lavet af en stor opsprættet kornsæk samt en åre bundet fast så det virkede som ror. Det blæste en svag brise den aften, og så blev jeg ellers sendt ud helt alene på min allerførste sørejse i "Det 8. verdenshav mellem Strynø og Strynø Kalv" ☺

Nedenstående foto er taget i 2014, men det kunne sagtens have været taget på samme sted den aften i 1968. Bemærk Strynø Kalv midt i billedet.



*(Foto: Jørgen Nielsen)*

## Kogtved Søfartsskole

Årene gik, og jeg drømte stadig om verdenshavene og nu også om gamle sejlskibe. I foråret 1975 søgte jeg om optagelse på skoleskibet *DANMARK*, men for sent.

Jeg søgte så ind på diverse søfartsskoler, men uden held thi jeg havde atter søgt alt for sent i forhold til optagelsesprøverne der for længst var forbi.

Jeg sagde derfor til min far, at jeg overvejede at søge hyre på de store fiskekuttere der sejlede ud fra Esbjerg for fiskeri i Nordsøen.

Jeg havde imidlertid også søgt ind på Kogtved Søfartsskole i Svendborg, og en dag kom der brev fra søfartsskolen om, at ganske vist havde skolen allerede afholdt forårets optagelsesprøve til efterårsholdet 1975 – men da to styrmandselever havde sprunget fra kort tid efter at de var blevet optaget, så ville Kogtved Søfartsskole afholde en ekstraordinær optagelsesprøve for at finde to andre styrmandselever til efterårsholdet – og den optagelsesprøve var jeg inviteret til at deltage i sammen med mange andre.

På det tidspunkt havde jeg heldigvis bestået realeksamen thi det var ret vigtigt for at komme i betragtning.

Optagelsesprøven skulle afholdes i København hvorfor min far fulgte mig til hovedstaden hvor vi boede hos bekendte i dagene med optagelsesprøverne.

Efter dagene med prøver af diverse slags – herunder en personlig samtale med en psykolog så skolen kunne være sikker på, at ansøgeren nu også matchede skolens formål - rejste vi tilbage til Strynø. For mig var det en stor oplevelse bare at rejse til København thi jeg havde kun været uden for Strynø og Rudkøbing nogle få gange i mit liv.

Der gik nu et stykke tid, og en dag kommer der et brev fra Kogtved Søfartsskole – jeg var optaget som styrmandselev i rederiet D.F.D.S og skulle starte på Kogtved Søfartsskole den 17. juli 1975 med afslutning den 10. december 1975.

Det brev fik afgørende betydning for mit liv thi nu var der lagt en plan for dels et ophold på en søfartsskole, og dels en plan for optjening af praktiktid som styrmandselev i Rederiet D.F.D.S., herunder optjening af økonomisk støtte til den efterfølgende uddannelsestid på navigationsskole.

Men samtidigt var brevet for så vidt også afslutningen på min opvækst på Strynø, og det var virkeligt et markant skifte i mit liv, der forestod i den kommende tid.

Med hensyn til Kogtved Søfartsskole havde skolens grundlægger, skibsreder Knud Lauritzen, Rederiet J. Lauritzen, skrevet nedenstående tekst i et *Manifest af 19. september 1974*.

### *Kogtved Søfartsskole*

*“Formålet med søfartsskolen og dens arbejde er at give fremtidens kommende ledere fremmest inden for søfarten en positiv karakter- og almen-dannende og kulturel påvirkning og en høj faglig lederpræget uddannelse - second to none.*

*Der skal stilles de største krav til såvel lærerstabens som elevernes engagement og positive medleven i skolens liv, og der må ikke slækkes på kravet om at skaffe samfundet og Dansk skibsfart medarbejdere af den højeste kvalitet og om elevernes indstilling og ønske om altid at være “først på dæk”.*

*Der skal lægges vægt på et fint arbejdsklima på skolen med mulighed for initiativ og selvstændighed for lærerstaben og arbejdsglæde for alle.*

*Skolens stilling som eksperimental skole fastholdes med krav om afprøvning af nye faglige sociale og kulturelle tanker i samfundet – under fastholdelse af forannævnte kvalitetsmæssige og karaktermæssige krav.*

*Religiøs og politisk påvirkning må ikke finde sted.*

*Der skal lægges den største vægt på at finde den pædagogiske personlighed, der som skolens leder er i stand til at fremme ovennævnte mål, og han skal gives frihed til - så længe han følger de forannævnte principielle retningslinier – at påtrykke skolen og dens ledelse og arbejde hans eget stempel.*

*Det skal stedse være søfartsskolens mål, at den tid eleverne tilbringer dér, skal forme sig som et positivt, aktivt, lykkeligt tidsafsnit af deres liv.”*

Man kan læse meget om Kogtved Søfartsskole i bogen "Sømand af Kogtved" forfattet af Bjarne Bekker.

*Forlaget skrev om bogen: Sømand af Kogtved er fortællingen om en skole og personligheder, der formede 9.000 unge mænd og kvinders maritime tilværelse. For første gang beskrives en unik uddannelse og en væsentlig periode i dansk skibsfarts historie. Med udgangspunkt i samtaler med Lise Lauritzen Loft, trækkes der tråde fra nutiden til krigsåret 1943. Da købte skibsreder Knud Lauritzen en herskabelig villa i Kogtved ved Svendborgsund og skabte Lauritzens Søfartsskole.*

*Nøglepersoner beretter om deres vej gennem livet med den ballast de fik, da Knud Lauritzen nyfortolkede de maritime uddannelser. Ved krigsudbruddet i 1939 måtte rederierne opgive den århundredlange tradition med skoleskibe.*

*Bogens forfatter har fundet mange af de Kogtveddrengene og -piger, der påbegyndte deres livsrejse i Kogtved og på rederiets kombinerede fragt- og skoleskibe. Herunder ikke mindst skonnerten »Lilla Dan«, søsat i Svendborg i 1951.*

*Skibsrederens sidste rejse under jomfrusejladsen med »Dana Anglia« er for første gang beskrevet i en rørende fortælling af datteren, Lise Lauritzen Loft. Hun var ved sin far, da han døde på dansegulvet – og fulgte med, da båren blev sejlet hjem fra England på et af rederens egne skibe. Det var under fiskeristrejken 6. maj 1978. Da færgen »Kong Frederik IX« anløb Korsør, åbnede fiskerne blokaden. Skipperne på de 100 kuttere stod i stævnen med blottede hoveder og fulgte deres gode ven til den sidste havn. Bogens 166 sider er rigt illustreret med billeder fra Knud Lauritzens private albums og nye reportagebilleder af drengene fra dengang.*

Den 6. maj 1978 husker jeg udmærket den dag i dag. Jeg var styrmandselev på D.F.D.S ro-ro skibet *M/S Dana Futura*, og vi sejlede mellem Esbjerg og England da vi fik at vide at "Grand old man", skibsreder Knud Lauritzen, var død om bord i D.F.D.S passagerskibet *M/S Dana Anglia*.

Jeg husker også, at han besøgte søfartsskolen under mit ophold der i 1975, og at han talte med hver enkelt elev, herunder også mig.

Det er imidlertid først under min senere research og udarbejdelse af min bog "Dansk polarfart 1915 – 2015" i 2015, at det gik op for mig hvilken formidabel personlighed skibsreder Knud Lauritzen egentligt var.



*Styrmandselev Bjarne Rasmussen (nr. 21) slår glas på skibsklokken*

*(Foto: Kokkeelev Mads Kägel)*



*Bogens forfatter i kajak foran Kogtved Søfartsskole i 2014*

*(Fotograf: Min lillebror Leif Rasmussen)*

Tiden fløj afsted under opholdet på Kogtved Søfartsskole thi vi var i aktivitet fra tidlig morgen til sen aften alle ugens syv dage – akkurat som var vi om bord i et skib.

For at ruste os yderligere til sømandslivet fik vi kun lov til at holde 3 dages fri under hele skoleopholdet på 5 måneder. I disse 3 dage kunne vi få lov til rejse en tur hjem.

Det blev den 10. december 1975, skolen var afsluttet og sømandslivet stod på spring og jeg så meget frem til endeligt at skulle ud på havet om bord i et ”rigtigt skib”.

Jeg forlod søfartsskolen med et afgangsbrev og en personlighedsbedømmelse som jeg er stolt af den dag i dag.



## KURSUSBEVIS

Navn: Bjarne Rasmussen

Cpr. nr. [REDACTED]

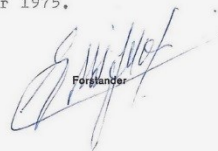
har gennemgået 5 mdr.s erhvervsfagligt grundkursus på

Kogtved Søfartsskole

i tiden fra: 17. juli 1975 til: 10. december 1975.

Gren: Dæk.

Svendborg, den 10. december 1975.

  
Forstander

*Kursusbevis, side 1*

*(Underskrevet af skolens legendariske Forstander Villy Eisfeldt)*



**Karaktermæssig bedømmelse:**

Fiid	Særdeles god.
Orden	God.
Opførsel	Særdeles god.
Initiativ	God.
Ansvarsfølelse	Særdeles god.
Samarbejdsevne	Særdeles god.

**Særlige prøver:**

Duelighedsbevis i sejlads.

Bronzediplom i jiu-jitsu.

Svømmeprøve.

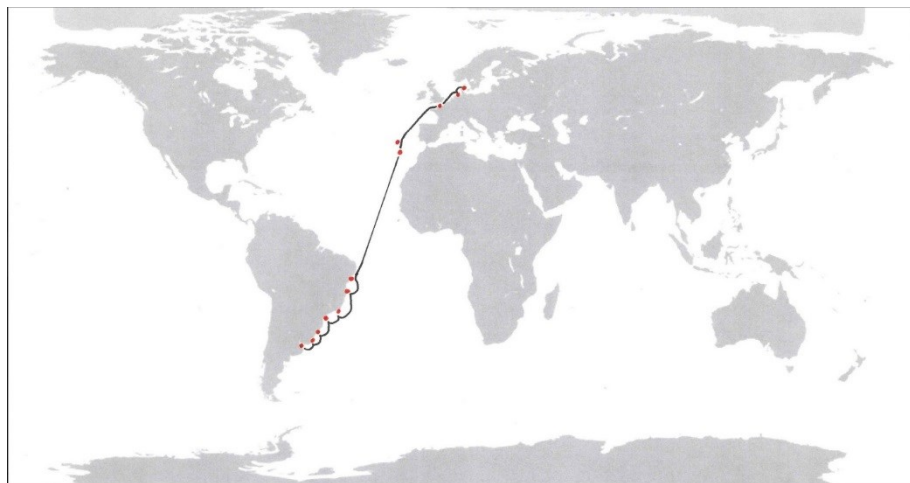
**Karakteristik:**

Bedømmelse: udmærket - særdeles god - god - jævn - mindre god - ringe - yderst ringe.

*Kursusbevis, side 2*

## Styrmandselev i rederiet D.F.D.S.

### Til Sydamerika med *M/S Labrador*



Under opholdet på Kogtved Søfartsskole havde jeg tegnet kontrakt med Rederiet D.F.D.S. vedrørende ansættelse som styrmandselev, og bare fire dage efter afslutningen på søfartsskolen påmønstrede jeg stykgodsskibet *M/S Labrador* der lå i Århus.

Skibet var et af de to skibe som rederiet D.F.D.S. benyttede som skoleskib hvilket betød, at der som regel var otte styrmandselever om bord – tre ”gamle” og fem ”nye”

Til gengæld var der ingen dæksdreng, ungmand eller letmatros om bord. Kun mere eller mindre otte styrmandselever, tre befare matroser samt bådmanden Hardy, der var lige så legendarisk som skibets kaptajn Ellehammer...!

Det var nu ikke fordi vi var ”overbemandet” thi der var nok at lave ude på dækket. Skibet havde 6 luger hvoraf de 2 var fryselaster samt 16 bomme (8 x dobbeltbomme) og 1 sværgodsbom der var meget ”tung” at rigge til.

Skibet sejlede i liniefart mellem Sydamerika og Danmark, og i Brasilien lastede vi kaffebønner i sække, og i Argentina lastede vi oksekød til Tyskland som vi anløb inden Århus og København hvor kaffen blev losset.



*M/S Labrador* og søsterskibet *M/S Ontario* sejlede alt den kaffe som Brasilien eksporterede til Danmark dengang – og det var meget.

Jeg sejlede med *M/S Labrador* i hele 1976, men havde dog flere gange fri i dansk havn så jeg kunne rejse et smut hjem til Strynø.

Jeg har mange sjove minder fra det år thi der sker jo noget når så mange unge mennesker er samlet på et skib i Sydamerikafart...

På et tidspunkt bliver der afholdt ækvatordåb, og så vidt jeg husker var vi 17 (sytten) personer der blev døbt den dag. Dengang var der over 30 besætningsmedlemmer om bord, så der var rigeligt til at døbe og blive døbt.

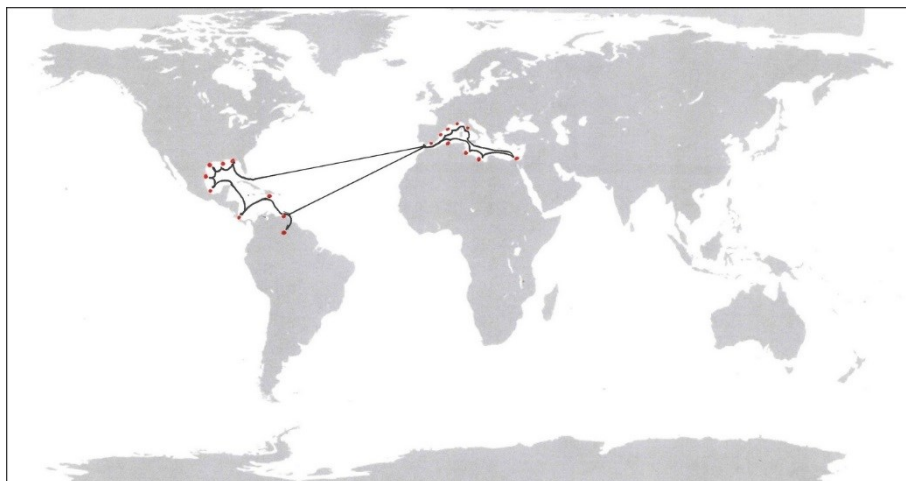
Min ækvator dåbsattest fik desværre ikke et laksegl, og på senere passager af Ækvator med andre skibe ville Klabaftermanden derfor ikke anerkende gyldigheden.

Så måtte jeg igennem ækvatordåben atter en gang...



Min første ækvatordåbsattest – M/S Labrador i 1976

## Fra Middelhavet til Caribien med *M/S Michigan*



Jeg afmønstrede *M/S Labrador* den 31. december 1976 hvorefter jeg langt om længe afholdte ferie og afviklede fridage.

Det gjorde jeg i lige nøjagtigt 30 dage thi den 31. januar 1977 skulle jeg påmønstre søsterskibet *M/S Michigan*, der lå i Barcelona i Spanien. Det var godt nok langt væk fra Strynø.

### *Påmønstring*

Jeg havde ganske vist sejlet som styrmandselev på *M/S Labrador* i hele 1976, men det skib påmønstrede og afmønstrede jeg i danske havne, så det var rimeligt nemt.

Men påmønstring i Spanien... og så skulle jeg endda flyve derned...

Nå, jeg blev indkvarteret hos familien i Odense, og dagen kom da min onkel kørte mig ud i Beldringe Lufthavn hvor jeg skulle med indenrigsflyet til København.

Det gik fint nok, og i Indenrigslufthavnen i København ventede styrmandselev Jens Otto Knudsen på mig. Han var kommet med fly fra Bornholm, og vi kendte hinanden da vi både havde gået på Kogtved Søfartsskole sammen og derefter sejlet sammen på *M/S Labrador* i hele 1976.

Jen Otto var mere kendt med forholdene, og vi fulgtes ad over til Udenrigslufthavnen hvor vi skulle mødes med nogle flere søfarende, der også skulle påmønstre *M/S Michigan*.

Tidspunktet for boarding af flyet til Barcelona i Spanien kom, og jeg glemmer aldrig nogensinde det øjeblik hvor jeg blev bedt om at vise mit Boardingpas...

Boarding... hvad for noget...?

De andre skreg: "det du har fået i Odense da du tjekkede din bagage ind"

Jeg havde sgu fået noget Boardingpas, så jeg fik besked på at gå til en eller anden skranke for at få udstedt et Boardingpas.

I mellemtiden fløj flyet...

Der stod "Bjarne Strynø" på bare 18 år og følte sig godt nok mutters alene i verden...

Nå, de var nu flinke nok ved skranken, og jeg fik et Boardingpas til et fly til Zürich hvor jeg kunne nå mit oprindelige fly der skulle mellemlande i Zürich, og hvor de andre søfarende var om bord.

Der skete bare det, at mit fly blev forsinket, og da vi landede i Zürich var de andre fløjet videre, og jeg skulle nu skifte til et andet fly.

Dengang var der heldigvis en særlig sømandsservice for enfoldige sømænd som mig, og jeg blev fulgt over til et andet fly der skulle afgå til Barcelona.

Langt om længe ankom jeg til Barcelona, men jeg måtte stå længe ved bagagebåndet før jeg ligesom måtte erkende, at min køjesæk med alle mine ejendele altså ikke var der...!

Nå, nu var jeg kommet så langt, og jeg havde heldigvis mit pas i min lomme, så jeg prajede en taxa. Han kunne kun tale spansk, og jeg vidste ikke hvor skibet lå i Barcelona Havn, men jeg havde lært nogle få gloser spansk i Sydamerikafarten, så han blev klar over at han skulle køre mig til havnen.

Nede ved havnen kørte vi lidt rundt indtil jeg pludseligt fik øje på skorstensmærket på *M/S Michigan* – stor lettelse...

Jeg troppede op på skibet, og det viste sig nu at min køjesæk faktisk havde fulgt med deres fly hele vejen ned til Barcelona. Jens Otto kendte min køjesæk, og da han havde set den på baggebåndet i Barcelona var de blevet enige om at tage den med om bord i tilfælde af at jeg fandt frem til skibet inden afgang – hvad jeg så heldigvis også gjorde.

Men jeg glemmer aldrig den påmønstring, den gav hår på brystet 😊

### *Vibeke fra Strynø*

Inden min afrejse fra Strynø for at påmønstre *M/S Michigan* havde jeg fået at vide, at en pige på øen, Vibeke Jacobsen, var rejst til USA som udvekslingsstudent hos en amerikansk familie.

Jeg skulle til USA med *M/S Michigan*, så jeg fik hendes værtsfamilies telefonnummer thi så kunne jeg da lige slå på tråden når jeg nu var på de kanter.

Man var vel ”Deepwater sailor” 😊

Efter afgang fra sidste havn i Middelhavet sejlede vi nu til landene rundt i Det caribiske Hav, og vi startede med Alabama i staten Alabama i USA. Der skulle vi ligge i en 6-7 dage for at losse og laste.

I Alabama ringede jeg til Vibeke, og overstyrmanden havde på forhånd sagt til mig, at jeg da bare kunne besøge hende og hendes værtsfamilie i den tid som vi lå i Alabama.

Vibeke boede i Baton Rouge i staten Louisiana, og hendes værtsfamilie gav med det samme lov til at jeg kunne rejse op og besøge hende i nogle dage.

Næste dag blev jeg ”proppet” ind i en stor Greyhound bus, og så kørte jeg ellers gennem flere stater til Baton Rouge hvor Vibeke og hendes værtsfamilie tog imod mig.

De var meget flinke, og de tog mig og Vibeke med ud på en lille Sight seeing i staten.

Vi besøgte bl.a. et indianerreservat hvilket gjorde stort indtryk på mig trods min unge alder.

Den ene af dagene under mit visit skulle Elvis Presley spille i The Superdome i Baton Rouge. Vibeke og hendes venner havde købt billetter længe i forvejen, men det lykkedes mig heldigvis at købe en "sort" billet lige ved hovedindgangen.

Vi kom ind og vi hørte opvarmningsorkesteret og spændingen var stor- lige indtil det blev meddelt fra scenen at Elvis Presley havde lagt sig syg og dermed aflyst koncerten.

Øv øv, så tæt på og så alligevel ikke.

Men det var nu alligevel sjovt at to unge mennesker fra Strynø skulle mødes i USA.

### *Flere nationer om bord*

Skibet sejlede under dansk flag, men besætningen var af blandede nationer hvilket jeg syntes var spændende.

Jeg kan huske, at der var en matros fra Chile og to matroser fra Spanien. Sproget om bord vekslede derfor mellem dansk, engelsk og spansk og en overgang også færøersk idet overstyrmanden og skibsføreren var færingere.

Det var en fordel for skibet at der var spansktalende besætningsmedlemmer på dækket thi vi lå jo ofte i havn i spansktalende lande i denne liniefart – eller *Nordana fart* som den blev kaldt.

Skibet var et søsterskib til *M/S Labrador* så arbejdet ude på dækket kendte jeg en del til forvejen omend vi sejlede med stykgods fremfor kaffe og oksekød. Jeg kan huske at vi havde meget offshore materiel med fra havnene i USA til havnene i Mellemøsten.

### *Uddannelsesplanen*

Efter den fastlagte plan i efteråret 1975 var det meningen, at jeg efter optjening af mindst 21 måneders sejltid som styrmandselev skulle starte på at læse til styrmand og skibsfører på en navigationsskole med start i januar 1978.

Det kom imidlertid ikke helt til at gå efter planen...!



Dengang var det sådan, at alle styrmandseleverne i Rederiet D.F.D.S. skulle vedligeholde deres boglige kundskaber via et obligatorisk brevscolekursus, der var målrettet optagelsesprøven på en navigationsskole. Dermed kunne man spare 6 måneders skolegang på navigationsskolen.

Jeg syntes imidlertid, at der var meget om bord og ikke mindst i land under havneopholdene, som var noget mere spændende at beskæftige sig med end at lave lektier i dette brevscolekursus. Det var ikke gået ubemærket hen i rederiet...!

På et tidspunkt sendte rederiet et telegram til skibets kaptajn vedrørende status på vor brevscolekursus.

Jens Otto blev først kaldt op til skibets kaptajn. Han fik at vide, at han var 4 lektioner bagud i brevscolekurset hvorpå han fik ordre på at indhente det forsømte.

Så blev jeg kaldt ind til kaptajnen.

Jeg glemmer aldrig det dybe suk der mødte mig.

”Bjarne, til din ros vil jeg sige, at du er dygtig og flittig når du er på dækket, men ifølge telegrammet fra rederiet er du er altså 32, jeg gentager 32, lektioner bagud i dit brevscolekursus...”

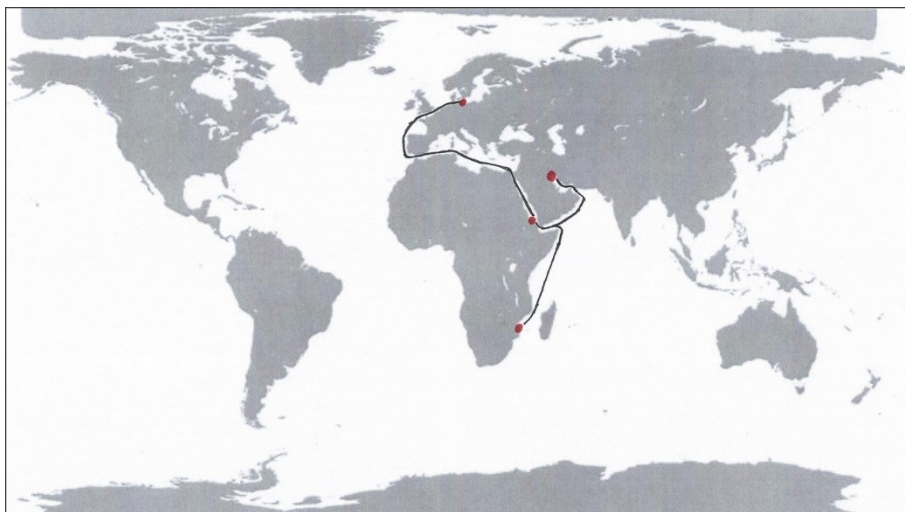
Jeg fik efterfølgende lov til at bruge noget af min tid på søvagten 04-08 til at lave lektier i. Jeg fik endda lov til at lave dem på mit kammer, men det blev ikke til så meget da mine øjne var meget tunge på dette tidligere tidspunkt af døgnet...

Til sidst tog jeg konsekvensen og gik den tunge gang op til kaptajnen for at foreslå ham og rederiet D.F.D.S. at jeg droppede hele brevscolekurset, og at jeg gerne ville starte i ”Forberedelsesklassen” på navigationsskolen når den tid kom, selvom det ville forlænge tiden på navigationsskolen. Endvidere foreslog jeg, at jeg erhvervede mig yderligere 5 – 6 måneders sejl tid for at få det til at passe med starten på ”Forberedelsesklassen” på Svendborg Navigationsskole i august 1978.

Det godtog rederiet underligt nok uden yderlige kommentarer, og jeg fik endda økonomisk støtte i alle de 5 måneder hvor jeg gik i ”Forberedelsesklassen”.

I dag gætter jeg på, at både kaptajnen og overstyrmanden nok havde ”lagt et godt ord ind” for mig i rederiet med hensyn til mit forslag.

## Fra Østtyskland til Afrika og Mellemøsten med M/S Dana Hafnia



Jeg havde fået bevilliget ekstra sejltid i rederiets skibe, og jeg påmønstrede derfor senere ro-ro skibet *M/S Dana Hafnia* for sejlads mellem Rostok i Østtyskland og Basra i Irak samt havne i Eritrea og Mozambique.

Efter anløbet af Eritrea dukkede der pludseligt fire personer op om bord. De var ”blinde passagerer” som var flygtet fra landet.

Det blev der en masse korrespondance om mellem skibet, rederiet og danske ministerier.

Vi havde dem om bord i temmelig lang tid, og de hjalp til med arbejdet så godt de kunne. Det var såmænd flinke mennesker der bare ville væk fra skrækkelige lokale forhold.

På et tidspunkt skulle vi dokke i Hamborg hvorpå de blinde passagerer blev interneret i land. De var ikke om bord ved afgang dokken, og de fik vist senere bevilliget asyl i Tyskland.

## Svendborg Navigationsskole 1978 - 1981

Tiden på navigationsskolen faldt mig meget lang; ikke fordi jeg opholdt mig særligt meget på skolen thi jeg havde i perioder vel nok skolens højeste fraværsprocent (ca. 25%), men der var mange lektier som jeg burde have lavet.

Med hensyn til mine boligforhold startede de primo august 1978 med, at vi var 3 elever, der boede i et lejet hus på Enghavevej i Svendborg. Vi blev desværre opsagt fordi udlejeren skulle bruge huset, og nu var gode råd dyre med hensyn til en ny bolig.

En dag sidst i august møder jeg tilfældigvis Morten Kabel, en kammerat fra min drengeår på Strynø, og jeg fortæller ham om min bolignød, der nu er ret alvorlig.

”Det er da ikke noget problem” sagde han, ”Du kan meget snart overtage mine to værelser nede i Møllergade”. Som sagt så gjort – når nøden er størst er hjælpen nærmest..!

I foråret 1980 bestod jeg så styrmandseksamen med tilfredsstillende resultat, og i foråret 1981 bestod jeg skibsførereksamen med et nogenlunde resultat trods mit høje fravær.

Inden jeg forlod Svendborg Navigationsskole havde jeg været på session og der trukket et nummer der betød, at jeg kunne se frem til 18 måneders militærtjeneste. De fleste af disse måneder ville blive som reserveofficer i det danske søværn.

Jeg skulle møde i Auderød engang i løbet af efteråret 1981 – i dag kan jeg ikke huske helt præcist hvornår – og det betød, at jeg kunne nå at sejle som nybagt styrmand i nogle måneder inden militærtjenesten.

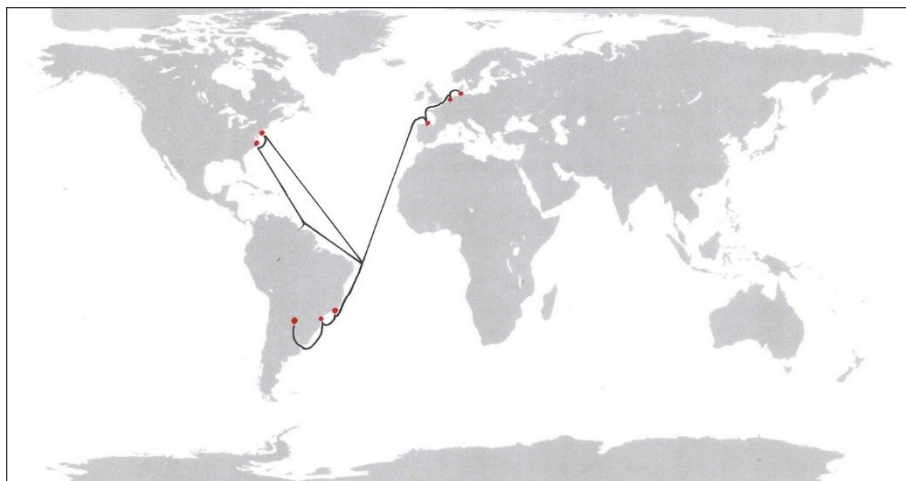
Gennem årene havde jeg hørt om sejlads i mindre skibe, de såkaldte coastere, og jeg troppede derfor op hos Rederiet A.E.Sørensen i Svendborg for at høre af om der skulle være en hyre som styrmand i nogle få måneder inden jeg skulle ”springe soldat”.

Bemandingschefen Niels Jensen sagde til mig, at han havde et stykgodsskib *M/S Britannia* der skulle sejle fra Europa til Sydamerika og tilbage igen, og at skibet netop manglede en 1. styrmand til den rejse.

Det ville passe fint med tiden inden jeg skulle møde i Auderød, så jeg tog hyren, og snart begyndte en lang række sjove oplevelser på langfarten.

## Styrmand i Rederiet A.E.Sørensen – del I

### Til Syd – og Nordamerika med *M/S Britannia*



Jeg påmønstrede mit første skib, *M/S Britannia*, i Hamborg i Tyskland den 7. juli 1981 sammen med skibsfører Henrik Peytz, kokken Gurli og Letmatros Ole Thalund.

I løbet af de næste 6 mdr. sejlede vi fra Europa til hovedstaden Asunción i Paraguay hvorpå vi vendte skibet og sejlede ned igen og op til New York og tilbage igen til Paraguay og derfra tilbage til Europa.

Dagligdagen i de 6 måneder om bord var af og til lidt surrealistiske, og jeg var af og til lidt i tvivl om hvorvidt jeg var mønstret det fiktive kultskib i kultfilmen *S/S MARTHA* eller stykgodsskibet *M/S Britannia*.....!

*Her er forløbet som jeg kalder for M/S MARTHANIA...*

"Den 7. juli 1981 afgang vi om aftenen bound for Bilbao i Spanien, og dengang var vi to styrmænd om bord (Overstyrmanden hed Bent Jensen kaldet "Skagen Bent") så det var jo ren luksussejlad selvom vi gik 2-skiftet vagt.

Som traditionen vel byder, så husker jeg særdeles godt min første nattevagt som oven i købet forløb under passage af Dover i Dover Strædet.

Vi havde kun een 3 cm "hætte radar" der IKKE var gyro stabiliseret, men bare "Head Up" og UDEN variabel afstandsmåler eller nogen form for plotte funktioner eller navigerings funktioner....

Slæbelog brugte vi ikke, og satellit navigator var bare noget vi havde hørt om. Vi havde skam en radiopejler, men den blev kun brugt til at finde gode musikstationer med på søvagten. Alt i alt en ganske normal situation om bord dengang...

Selvom skibet kun gjorde ca. 11 knob for fuld fart, så var det alligevel "nervepirrende" at sejle gennem det meget trafikerede Dover Stræde med SÅ simple instrumenter.

Fra Bilbao satte vi kurserne ned mod Sydamerika og La Plata floden og derfra ca. 2000 (to tusinde) km op af floderne til Asuncion i Paraguay.

Det fascinerer mig, at man nu om dage kan se alt dette på <http://en.wikipedia.org/wiki/Asunci%C3%B3n>, men sådanne informationer var absolut ikke tilgængeligt for os om bord i 1981...

### *Abekattestreger*

Efter en rolig rejse hvor vi udelukkende navigerede med sekstant over Atlanterhavet nåede vi frem til Santos i Brasilien hvor vi skulle bunkre. Det blev til bunkring af både fuel og en lille håndfuld Silkeaber...

Letmatrosen Ole og undertegnede havde hver én og kokken Gurli havde to.

Under den videre sejlads havde jeg min egen og letmatrosens abekat hoppende frit rundt oppe i styrehuset. Det gik sådan set meget godt, men min abekat var et helvedes arrigt spektakel, og en dag blev jeg lidt træt af at den bed mig i sin arrigskab.

Jeg kiggede i medicinskabet og fandt et middel der hed Klorpromazin der skulle virke mod uroligt sindssyge. Det måtte da lige være den helt rigtige medicin til at få abekatten til at falde lidt til ro tænkte jeg.

Som sagt så gjort, jeg knuste en tablet i noget sukkervand og det slubrede abekatten i sig hvorefter det stakkels dyr nærmest gik i koma. Det viste sig jo at være en alt for stor

dosis; men det var en ret sej abekat og efter nogle timer hoppede den såmænd rundt og var lige så arrig igen..!

Den manglede i øvrigt et stykke af halen, og det kneb derfor lidt med at ramme det, den sigtede på, når den sprang. En dag bandt jeg så en snor i halestumpen men det hjalp sgu; den ramlede stadig ind i lidt af hvert i styrehuset.

Begge abekatte kunne i øvrigt godt lide at lege omkring vores kortbølgeradio, og det hændte af og til når vi havde kontakt med Lyngby Radio, at vi lige måtte stoppe kommunikationen for at "jage" abekattene væk fra antenneområdet 😊

Den tamme abekat kunne godt lide at sove nede i "hætte radaren" og jeg glemmer aldrig en dag da Maskinchefen kiggede forbi på min eftermiddags søvagt. Han gik hen til "hætte radaren", løftede sine briller af og stak så hovedet ned i "hætten" for at kigge – og der kiggede han lige ind i øjnene på Letmatrosens abekat der havde gemt sig dernede...han trak lynhurtigt hovedet til sig – så hurtigt at hans briller fløj afsted i styrehuset... Et syn for guder – og der gik et stykke tid før jeg igen så Maskinchefen på min vagt 😊 😊



*Den arrige abekat vogter over radaren..*

En anden gang på søvagten var det 1. mester, der tog den tamme abe op af "hætte radaren" hvorefter aben greb fat i næsen på ham for at slikke "bussemænd"...

Det gik faktisk lang tid før jeg så maskinfolk på broen igen 😊😊

Overstyrmanden var indtil videre den som aberne var mest tryk ved, og når han fik sin morgenmad bragt op på søvagten fik han altid et ekstra spejlæg og et ekstra stykke franskbrød på tallerkenen som han derpå delte med aberne. Senere var min arrige abe desværre årsag til at overstyrmanden blev sygeafmønstret i Rio De Janeiro i Brazillien.

### *Flodsejlad fra munden af La Plata floden til byen Parana*

Vel ankommet til munden af La Plata floden fik vi de første lodser for lodsning op til byen Parana, der ligger ca. 500 km op af floden. Det foregik rimeligt civiliseret både med navigeringen og med kommunikationen der foregik på engelsk garneret med lidt spansk, og vi sejlede også om natten hvad vi ikke måtte efter passage af byen Parana så vidt jeg husker. I byen Parana mødte vi søsterskibet *M/S Charlotte S.* der lå til ankers, hvad vi også skulle gøre da vi bare skulle skifte lodser.



*Søsterskibet M/S Charlotte S. til ankers*

Det var lidt pudsigt at min bror Torben Rasmussen var om bord i *M/S Charlotte S.* som jungmand. Det vidste jeg i forvejen, men han vidste ikke at jeg var med *M/S Britannia*, og han ville simpelthen ikke tro på det førend han talte med mig over VHF 😊

Han havde oven i købet fødselsdag den næste dag, så jeg inviterede ham over til os for at vi kunne fejre det med dansk øl og små skarpe Cachaca der er brasiliansk brændevin

Torben og et par gutter mere fra søsterskibet sejlede over til os, og da vi havde forsynet os med et par runder af den stærke brændevin, og udvekslet sidste nyt fra vor fødeø Strynø fortalte jeg ham, at jeg havde en tam abekat oppe på kammeret, og hvis han ikke troede på det kunne han jo bare gå derop og tjekke det... he, he.

Nu var min bror en stor og stærk mand på langt over 100 kg og ikke bange for noget, så han ville da selv lige tjekke den påstand efter.

Der gik ikke lang tid før der lød høje skrig og skrål fra mit kammer thi det arrige spektakel af en abekat havde bidt flere af min broders fingre til blods.

Nå, det var jo ikke værre end at vi hældte lidt Cachaca brændevin på sårene og resten i halsen – men han glemte vist aldrig den fødselsdag... 😊

### *Flodsejlad fra byen Parana til hovedstaden Acunsion i Paraguay*

Efter vel overstået fødselsdagsfest med bare en enkelt såret og ingen døde var vi ved at være klar til at fortsætte sejladsen mod Paraguay.

Vi havde nu fået to bemandede pramme, der blev fortøjeret på hver side af skibet.

Prammene var ikke helt lastet op fordi de også skulle kunne benyttes såfremt vi gik på grund og fik brug for at lette skibet for last så vi kunne flyde igen !!!

Vi har også fået to nye lodser, der selv styrede skibet og afpassede farten med maskintelegrafren thi nu var vi virkelig ude på "Lars tyndskids marker".

Lodserne talte næsten udelukkende kun en blanding af spansk og det lokale sprog Guarani, men de kendte jo skibene, og de kunne virkelig deres job med at navigere og manøvrere på floden





*Lodser på Parana floden*



*Kilometer mærke på palmetræ*

Med hensyn til navigering, så var der inde på flodbredden sådan med jævne mellemrum banket et hvidt skilt op på en palme med angivelse af et antal km fra en given lokation (se i midten af nederste foto på side 28)

Vagthavende styrmand talte så de passerede ”kilometer skilte” på vagterne i løbet af dagen, og når vi kastede anker for natten slog vi et kryds i kortet over Sydamerika hvor vi mente, at der var vi nok den dag... i dag er det næsten for nemt med GPS og sådan noget ☺

Vi var nu sejlet et godt stykke op af floden uden problemer eller grundstødninger.

En dag under sejladsen foreslog lodserne at vi da kunne fortøje til flodbredden fremfor at kaste anker ved mørkest frembrud.

De sagde at det passede fint med en ”Familie boplads” hvor der var dybt vand nok helt ind til flodbredden – så det var skipper Peytz & Co. helt med på ☺



*”Familiebopladsen”*

Som man kan se på billedet lå vi fortøjet til nogle træer og har lagt en lejder ud som gangway mellem flodbredden og prammen på bagbord side. Fra prammen kunne man kravle op af lejderen. På billedet er det kokken Gurli der har været en tur i land for at hilse på "Familie bopladsen" og er på vej tilbage.



En del af besætningen fortsatte "aftenhyggen" sammen med beboerne på "Familie bopladsen" og folkene fra prammene samt nogle kasser gode danske øl inden vi sejlede videre igen næste dag.

"Familie Bopladsen" lå jo langt ude på "Lars tyndskids marker", så de var glade for et besøg og lidt fest – i dag minder dig mig lidt om de gode tider i Grønlandsfarten; men det kommer der mere om senere i bogen.

## *Til kaj i hovedstaden Asuncion i Paraguay*

Efter afgang var der nogle dages sejlads inden vi lagde til kaj i hovedstaden Asuncion i Paraguay.

Her skulle vi ligge i 10 – 14 dage for at losse og laste stykgods.

Efter at have sejlet på floden i mange dage uden problemer, så var det lige før at vi gik på grund i indløbet til havnen i Asuncion, se foto på side 36, !!!!

Ekkoloddet viste simpelthen bare "0" meter vand under kølen og skibet begyndte "at hoppe og danse og ryste" – men lodserne råbte at vi skulle give fuld håndtag for at "møve os igennem" og det virkede faktisk selvom man skulle tro at skibet så ville "suge sig fast" til bunden !

Vel ankommet til kaj fortøjede vi godt og grundigt thi vi skulle ligge 10 – 14 dage for at losse og laste, og det var ikke rigtigt til at vide hvor mange besætningsmedlemmer der var om bord i den periode, og heller ikke i hvilken tilstand 😊

Well, det var efterhånden rigtigt mange dage siden vi sidst havde været i kontakt med rederiet A.E.Sørensen – vi var jo i charter og intet nyt er godt nyt og i øvrig fandtes der absolut ingen "Interne rederi manualer" om bord med procedurer, instrukser, øvelser, rapporteringer, Vettings, ISM, ISPS og andet Bureaukrati og bøvl der nu om dage kan forpste tilværelsen for frie mænd på de 8 verdenshave...

Til gengæld havde vi enormt mange cigaretter og sprut i skibets "Slop-kiste" til stor glæde for embedsmænd og andet godtfolk når vi lå i havn thi de fik de en del som gaver og alle var Happy og papirgangen hurtigt overstået.

Nå, på et tidspunkt gik skipper Henrik Peytz nu alligevel et smut i land for at ringe til rederiet, og de tog det helt roligt sagde han: "Jammen goddag Peytz, hvor er I og hvordan går det ?" hvorpå Peytz havde sagt at det gik da meget godt og at vi ikke manglede noget. Rederiet svarede ved at ønske fortsat god rejse og så var den samtale forbi til alles tilfredshed 😊 😊

Med hensyn til opholdet i Asuncion vil jeg kun fortælle en enkelt historie af de mange, der ellers kunne fortælles fra dette anløb... og jeg vil advare om at der atter indgår dyr !

En dag stod 1. mester, matrosen og undertegnede og talte om at det da kunne være sjovt med en lille "Sight seeing" ned af floden med vor lille skibsjolle - og en kasse øl sådan for ikke at lide af dehydrering undervejs.

Som sagt som gjort, og vi tøffede ned af floden. På et tidspunkt så vi en "Boplads" hvor de stod og vinkede til os hvorefter vi satte kurs mod land.

Flinke mennesker på den flod, så vi hyggede os med lidt øl og snak så godt vi kunne. De havde nogle løse geder gående, og da vi efterhånden var blevet lakket godt til spurgte vi om vi kunne købe en ged – vi var nemlig blevet enige om at kokken Gurli manglede selskab i kabyssen fordi vi andre jo meget ofte var i land i løbet af dagen... 😊

Det kunne vi godt, så efter at have vaklet rundt for at fange en passende ged lastede vi os selv plus geden i den lille skibsjolle og sejlede tilbage til skibet (se foto side 35).

- men hvordan skulle vi få geden om bord ?

Først forsøgte vi at hejse geden op med skibets ene bom – men det duede ikke rigtigt. Vi sejlede så hen til en lejder og så tog jeg simpelthen geden på nakken og kravlede op og gik over til skibet med geden traskende efter i en snor.

Her ventede der nærmest en hel "velkomst komite" og geden blev tøjret lige ud for kabyssen nede agter 😊

Nu var det sådan, at overstyrmanden og matrosen normalt tørnede til om morgenen og tog vagten lige indtil lugerne blev rullet på igen om aftenen.

Det var jo meget varmt, så de to supplerede morgenkaffen med en bette kold morgenbajer eller to. Nu havde de fået selskab af geden, og de mente da ikke at den skulle "holdes udenfor det gode selskab" og derfor fik den også lidt at styrke sig på.

Alkohol havde en fantastisk virkning på geden....

Der gik mange løse hunde på kajen og når geden var ædru var den bange for hundene selvom de gik oppe på kajen – men når geden havde fået lidt at styrke sig på – så hoppede den rundt og ville stange hundene selvom de gik oppe på kajen 😊



*"Minitannia" fortøjret langs skibssiden efter "togtet" på floden*

Alt imens vi lå der i Asuncion fik vi besked om at vi **ikke** skulle sejle tilbage til Europa, men laste stykgods og derpå sejle til New York og der på tilbage til Paraguay igen....

I første omgang lød det jo helt fantastisk godt, men så kom jeg i tanke om, at jeg da vist havde en aftale med det danske forsvar om at jeg skulle møde i Auderød for at aftjene militærtjeneste – og det var jo ikke helt foreneligt med den uventede forlængelse af min udmønstring.

Nå, skipper Peytz var absolut ikke sådan at "hyle ud af den", så han skrev et meget fint brev, og gav det nærmest alle de stempler som han havde på lager hvorefter han skrev under sammen med undertegnede. Så vidt jeg husker havde han skrevet noget med, at han desværre ikke kunne undvære sin 1. styrmand i den aktuelle situation med flodsejls lang tid inde i Sydamerika og så videre og så videre.



*Asuncion havn (Tripadvisor.dk)*

## *På rejse fra Paraguay til New York*

Rejsen fra Paraguay til New York gik sådan set udmærket - men som sædvanligt skete der alligevel lidt af hvert om bord...

På rejsen ned af floden havde vi atter bemandede pramme på siden, og vi forærede derfor geden til folkene der om bord thi vi var ikke helt sikre på at US Coast Guard ville synes om, at der gik en ged rundt omkring på skibet når vi ankom New York havn.

En dag, sådan sidst på dagen, lugtede der dejligt af grillet kød..... og besætningen på *M/S Britannia* blev inviteret til at spise grillet ged dernede i prammene.



Der sagde besætningen godt nok STOP – man æder sgu da ikke én som man har drukket bajere sammen med !

Aberne beholdt vi dog om bord - hvilket US Coast Guard i New York ikke kom til at glemme i lang tid fremover, men mere om det senere.





Tiden skulle jo gå med noget (vedligeholdelse foregik nogenlunde som på *S/S MARTHA* ☺ ) og på billedet kan man se skipper Peytz, maskinchefen og dæksdrengen i fuld sving med at bygge en svømmepøl mellem 2. lugen og apteringen således, at den var klar til brug fra vi forlod La Plata floden og op til New York.

Alt imens vi sejlede langs Brasilien blev det helt uventet – vejrmeldinger modtog vi faktisk aldrig så vidt jeg husker - et virkeligt helvedes tropisk uvejr, og det kneb faktisk med at vi kunne holde skibet underdrejet i de enorme bølger der havde rejst sig på kort tid.

Der var højt til loftet når Peytz var skipper om bord, men han var altså også en særdeles kompetent sømand hvad vi nød godt af under uvejret thi han kunne virkeligt manøvrere et skib.

Senere hørte vi at et dansk skib (den hed vist nok *M/S Inga Nova*) var sunket i det samme uvejr længere oppe af kysten.

Uvejret løjede endeligt af og vi sejlede ind under land igen.

En middag hvor jeg kom op på min søvagt fortalte overstyrmanden, at det om formiddagen havde knebet med at kunne styre skibet via selvstyren, og han havde derfor sat rorgænger på.

På et tidspunkt siger rorgængerens ”Hvad er det for en sort streg fra stævnen og ud til bagbord ?”

Den sorte streg var sgu skibets ankerkæde !

Det viste sig at bremsen på ankerspillet ikke havde kunnet holde det bagbord anker, og det firede sig lige så stille ud, og da der faktisk ikke var særligt dybt på dette sted, så bed ankeret i bunden engang imellem, og derfor begyndte skibet at dreje ud af kurs så selvstyren ikke kunne rette skibet op ☺

Det lykkedes at hive ankeret hjem uden problemer og derpå surre det godt og grundigt.

Som tidligere nævnt så navigerede vi udelukkende på sekstant og solhøjder – og intet andet medmindre vi kunne slå land på skibets eneste radar – en 3 cm ”hætte radar” af den skrabede slags. !!!!

Vi gættede os altid til farten og afdriften etc. etc. så det var altid lidt spændende hvor vi egentligt befandt os ved middagstid når formiddagens solhøjder blev ”knaldet sammen”.

Jeg husker især dengang det viste sig ved middagstid, at vi var drevet over 50 (halvtreds) sømil ud af kurs på et enkelt døgn nord for Sydamerika – men der var jo plads nok på det store hav ;-)

Well, vi nærmede os New York og så viste det sig at vores amerikanske søkort over dette område bestemt ikke var af nyeste dato, og slet ikke rettet op.

Det var vi lidt betænkelige ved thi vi havde hørt at US Coast Guard ikke var sådan at bide skeer med - til gengæld bed en af aberne senere US Coast Guard...

Denne betænkelighed over søkortenes tilstand og mangler var dog intet imod besætningens chock og vantro over et opslag i hver messe. Skipper Peytz havde nemlig taget den tunge beslutning at sætte besætningen **på ration** thi vi var ved at slippe op for øl inden ankomsten til New York !

Det tog hårdt på flere i besætningen, men heldigvis var der ikke så mange dage sejlads til New York.

*New York – New York – New York.*

Vel ankommet til Brooklyn i New York ankom også US Coast Guard og andet godtfolk om bord. Vi havde jo stadig en del aber om bord (!) men de sagde, at det var OK bare de blev holdt indelukket på kamrene under vor ophold, der vist nok varede 5- 6 dage.

Godt vi ikke længere havde geden om bord, men ellers kunne den da havde gået og hygget sig nede ved styremaskinen der stod i et rum.

Well, US Coast Guard fik en lille en til halsen inde hos skipper hvor der hoppede to af aberne rundt. Da den ene Coast Guard mand ville stryge den ene af de ellers tamme aber lidt hen over hovedet, så bed kræet ham sgu i fingeren...

Vild opstandelse !

US Coast Guard blev nu stramme i betrækket og sagde at de ville komme igen næste dag for at hente den abe der havde bidt thi nu skulle den i karantæne.

Hmmmm, nu var problemet altså endnu større fordi den abe der havde bidt manden altså liiige var kokkens Gurli's yndlingsabe.

Aberne lignede hinanden, så da US Coast Guard og Karantænefolk og hvad ved jeg dukkede op næste dag for at hente aben – så havde skipper Peytz byttet rundt på aberne, og de drog så afsted med den forkerte abe..

Nå, vi havde større problemer der skulle løses – fx det der med øllet !

En af de første dage sagde overstyrmanden til mig "Bjarne, her til middag sætter vi sgu skipper på dæksvagt, og så tager dig og mig og matrosen afsted for at smage på det lokale øl for at finde frem til noget vi kan anbefale skipper at købe ind til skibet/slopkisten."

Som sagt så gjort og vi gik i land og smagte en del forskelligt øl, men det var jo en stor beslutning at træffe, så vi fyldte en taxa op med en del kasser øl af forskellige mærker så skipper og de andre om bord også kunne smage sig lidt frem.

Vi begyndte så at forberede os på at modtage besætningens hyldest når vi kom tilbage med øllet – men blev i stedet mødt af en rasende skipper !!

Vi havde nemlig ”glemt” at fortælle ham at han altså havde dæksvagten under lastningen om eftermiddagen.....

Nå, lidt humle gør underværker og alt blev godt igen – bortset fra de to taxa chauffører der blev skudt af røvere i samme område som der hvor vi lå til kaj...!

Men naive øboere fra Strynø (mig) sker det ingenting med. En dag gik jeg alene i Porto Ricaner kvarteret for at købe lidt nyt tøj.

Da jeg fortalte det i den danske Sømandskirke samme aften troede de jo næsten ikke deres egne ører – kan man virkelig være så stupid i ædru tilstand !!



*New York sight seeing – bemærk WTC til højre*

Lidt sight seeing blev det dog til idet den danske sømandskirke inviterede os på det. De var vant til at de store skibe kun lå nogle få timer i havnen inden de sejlede igen, så det var noget anderledes med vores mange dage i havnen.

Vi var bl.a. en tur oppe i toppen af World Trade Center bygningen – den bygning der i 2001 blev ramt af fly ført af terrorister hvorpå bygningerne kollapsede.

## *På rejse fra New York til Paraguay*

Ellers skete der ikke det store under opholdet i New York så vidt jeg husker, og ved afgang havde vi igen masser af øl om bord samt helt nye søkort mv. thi US Coast Guard havde ikke været helt tilfredse med dem vi havde da vi ankom....

Efter afgang New York blev kursen sat mod Asuncion i Paraguay, og aberne blev igen sluppet fri i styrehuset.

En dag på min eftermiddagsvagt i rum sø ud for Brasilien gav selvstyren lige pludseligt alarm, og skibet begyndte at dreje helt vildt.

I første omgang rettede min mistanke til årsagen sig stærkt mod aberne fordi det så grangiveligt ud til at de havde siddet og pisset ned i selvstyrepanelet. Skipper Peytz havde dog mistanke om at "der måtte være mere galt" og at han lige ville kigge lidt på roret...

Det var fint vejr, så vi stoppede skibet op og skipper Peytz sprang i vandet for at kigge nærmere på roret. Det viste sig ganske rigtigt, at det ikke var helt som det skulle være thi rorstammen "rokkede" i rorbrønden.

Det endte med at vi satte kursen mod Santos i Brasilien for at se nærmere på sagen sammen med en inspektør der var ankommet fra rederiet i Svendborg.

Problemet blev løst ved at trimme skibet godt forover, og så fortøje en pram fra land nede agter. Derpå pressede noget mandskab fra land en hel del flydende "pakning" op i en påsat skabelon i rorbrønden. Det dannede så en slags "bøsning" for rorstammen, og flere år efter fortalte skipper Peytz mig, at det havde været et større arbejde at fjerne den pakning på Svendborg Skibsværft.

Inden rederi inspektøren rejste hjem igen anbefalede han os venligt men bestemt, at vi inden anløb af Europa fjernede Palmehaven nede agter og ellers shinede skibet lidt op i tilfælde af at skibsrederen skulle aflægge et visit...

Men det var der heldigvis mange uger til ☺

Tiden nærmede sig for afgang Santos til Paraguay, og vi hørte at søsterskibet *MS Charlotte S.* skulle anløbe Santos for sydgående for at bunkre fuel.

Det viste sig at passe så fint (!) at begge skibe mødtes ude på Santos red hvorefter begge skibe stoppede op thi der var liige noget der skulle ordnes !

Vi havde ganske vist rigeligt med amerikansk øl om bord; det havde vi jo bunkret i New York – men dansk øl smager jo næsten allerbedst når man ikke har det om bord !

Besætningen på *MS Charlotte S.* - inkl min lillebror Torben der stadig var om bord - ville godt undvære et antal kasser dansk øl mod en passende erkendtlighed i kolde kontanter, og de ville også gerne sætte skibsjollen i vandet og sejle dem over til os.

Nu er det jo ikke sådan at være i nærheden af *MARTHANNIA* alias *MS Britannia*, og efter at de havde losset øllet til os og var på vej tilbage til *MS Charlotte S.* efter en bette gensyns-bajer, så tabte de jollens påhængsmotor under sejladsen !

Matrosen der sejlede jollen holdt imidlertid godt fast i påhængsmotoren der stadig kørte, men så kneb det jo gevaldigt med at holde fast i den ☺ ☺

Nå, de fik hevet motoren indenbords og roede det sidste stykke vej til *MS Charlotte S.*

*På rejse fra Paraguay til Rotterdam og derpå afmønstring i januar 1982.*

Efter at have vinket farvel til søsterskibet *MS Charlotte S.* på Santos red lykkedes det os at sejle til Asuncion i Paraguay på en forholdsvis stille og rolig måde...

Undervejs op af floderne lagde vi på et tidspunkt atter til flodbredden natten over, men så vidt jeg husker passede det denne gang ikke med at vi lå ud for den lille "familie boplads".

På næste side kan man se et foto som jeg tog af denne fortøjning til flodbredden thi det hører trods alt til sjældenhederne at danske handelsskibe fortøjer til en flodbred langt inde i Sydamerika.



*Fortøjet til flodbredden*

I Asuncion lå vi atter en del dage og lossede og lastede – samt holdt en bette fest ind i mellem, men de historier hører til den uofficielle beretning.

Nu ville skæbnen at to af rederiet A.E.Sørensen's skibe, *M/S Sigrid S.* og *M/S Anette S.* så vidt jeg husker, skulle anløbe Asuncion på ca. samme tidspunkt som vi skulle til at afgå.

Det var simpelthen alt for fristende en mulighed for en god fest, så skipper Peytz kontaktede agenten og sagde at han ville altså ikke sejle ned af floden før han var helt sikker på at vores VHF virkede ordentligt, og at vi lige så godt kunne blive her natten over i stedet for at kaste anker for natten et kort stykke vej ned af floden på afgangsdagen.



*Der skrives historie i Asuncion...*

Agenten forstod vinket... hvorpå skipper Peytz sejlede *MS Britannia* hen og lagde til uden på de to andre A.E.Sørensen skibe natten over....:-) ☺

Næste dag sejlede vi endeligt bound for Europa (Rotterdam) og det gik sådan set udmærket ned af floden og op langs Brasilien lige indtil overstyrmanden blev bidt af min abekat og fik en flænge i armen...



Der gik betændelse i såret, og selvom overstyrmanden forsøgte at holde betændelsen nede med hospitalssprit både udvortes og indvortes, så var det ikke godt.

Vi skulle bunkre i Rio de Janeiro, og en læge der anbefalede overstyrmanden, at han skulle hjem til Danmark med det samme for at blive behandlet hvorpå han sygeafmønstrede.

Jeg skulle så sejle som Enestyrmand til Europa, og min første opgave var at besøge et par skibe i havnen for at spørge om vi måtte låne en Almanak som vi kunne fotokopiere nogle sider af (hos agenten) thi det var rimeligt tæt på nytåret, og vi havde ikke en ny Almanak så vi kunne navigerer med sekstant over Atlanten efter nytåret...

Well, problemet blev løst og vi dampede nordpå.

Men hvad nu med alle aberne om bord ?

Der skete nu det tragiske, at næsten alle aberne døde – primært fordi vi havde givet dem nogle store levende Sølvmede som vi havde fanget og derpå sluppet fri inde i apteringen og i styrehuset hvor de så ræsede rundt for at fange og spise dem – ret vildt kan jeg huske... men insekterne indeholdt åbenbart noget de ikke kunne tåle.

Der var dog en enkelt abe der overlevede, og som senere hoppede rundt i en stor have nede på Sydfyn 😊

Vi ankom nu Rotterdam og jeg afmønstrede med det samme fordi jeg skulle ind og aftjene min værnepligt i Søværnet.

Men det er en helt anden historie hvori der også indgår en øvelse hvor fregatten *PEDER SKRAM* affyrede et missil ved et uheld under en øvelse...

Jeg vil derfor slutte min officielle beretning om min tid på *M/S MARTHANNIA* alias *MS Britannia* – jeg har skrevet beretningen så godt som jeg nu har kunnet huske fortiden...  
he, he

## Marinesoldat i Søværnet

### Auderød

Efter vel ankomst til Danmark mødte jeg op i Auderød i januar 1982, og jeg var faktisk lidt spændt på hvad der ville ske med mig. På rejsen fra Sydamerika til Europa havde jeg ganske vist sendt et telegram til Søværnet hvori jeg havde skrevet, at jeg ville blive lidt forsinket og at forholdsordre udbedes, men jeg havde ikke fået svar inden min afmønstring.

Forsinkelsen var på tre måneder, så jeg forventede ikke at være i kridthuset...

Nå, de tog det faktisk meget pænt i Auderød hvor de mente, at de nok kunne gøre en marinesoldat ud af mig på de tre uger der var tilbage på holdet; jeg var desværre også kommet for sent til at jeg egentligt burde starte der på dette hold.

Jeg ville imidlertid meget gerne starte på dette hold fordi jeg så kunne ansøge om at "slippe" med 9 måneders værnepligt som "Befaren matros" fremfor at skulle aftjene 18 måneders værnepligt som Reserveofficer.

Alt ordnede sig, men på et tidspunkt hvor vi ligger og skyder lidt med maskinpistoler ude i øvelsesområdet bliver jeg pludseligt afhentet og skal over til auditøren, og det var vist ikke så godt...

Jeg troppede hurtigt op i kamuflage uniform og maskinpistol, hvorpå Auditøren kiggede strengt på mig og sagde at jeg var kommet over 3 måneder for sent...!

Det kunne jeg kun give ham ret i, og begyndte nu at få et syn af et værelse med tremmer for vinduet, men spurgte dog spagfærdigt om Søværnet ikke havde fået mit telegram hvori jeg bad om forholdsordrer – som jeg aldrig havde fået.

Han kiggede lidt i sine papirer, fandt en kopi af telegrammet, og så kunne jeg godt skride, og det var da heller ikke et problem at "slippe" med 9 måneders værnepligt som jeg gerne ville 😊

### *Niels Juel*

Jeg mønstrede senere korvetten *Niels Juel* i Frederikshavn som "Befaren matros". På grund af den strenge vinter var alle krigsskibene flyttet fra København til Frederikshavn.

Vi havde en meget fin kaptajn på skibet – han blev senere kaptajn på kongeskibet *Dannebrog* – og han syntes ikke at besætningen skulle lide under forflytningen, så vi fik lov til at rejse i arbejdstiden når vi holdt weekend.

Det passede mig fint da jeg boede på Strynø på dette tidspunkt. Jeg brugte derfor hele fredagen til at rejse hjem og hele mandagen til at rejse op til skibet igen 😊

### *Peter Tordenskjold*

I løbet af foråret blev jeg overflyttet til den nye korvet *Peter Tordenskjold*, og her skete der ting og sager....

Jeg var således med *Peter Tordenskjold* på den samme øvelse som den hvor fregatten *Peder Skram* affyrede et missil ved en fejltagelse og hvor missilet ramte et sommerhusområde på Nordsjælland.

Jeg har senere talt med nogle værnepligtige der var om bord, og de sagde, at mange om bord nærmest blev helt lammede da missilet gik af thi det var jo skarpladt...

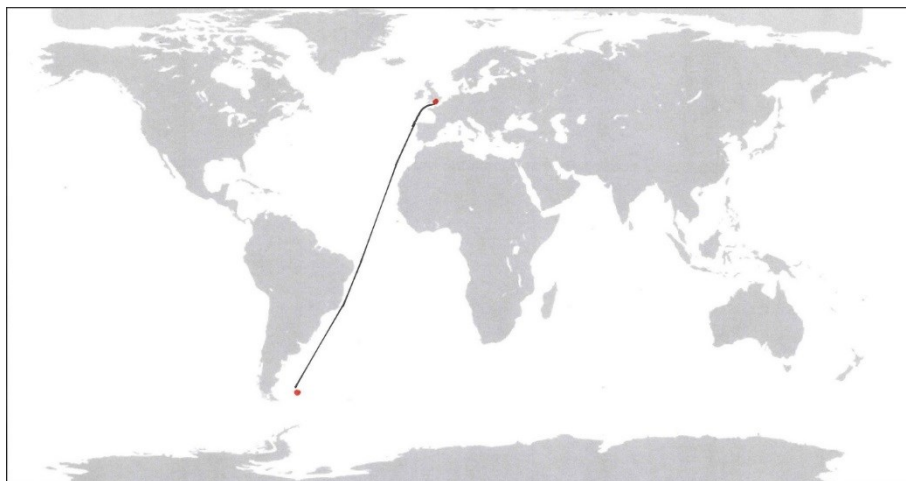
Senere under øvelsen skulle vi agere mål for en ubådsøvelse, og ubådene skulle så affyre øvelsestorpedoer der var indstillet til at ”dykke” under os.

Det var jeg **ikke** helt trygt ved efter det der med *Peder Skram* og missilet, så under den øvelse sov jeg på en bænk oppe i messen der lå over skibets vandlinie 😊

Nå, alt får en ende, og det gjorde min værnepligt også hvorefter jeg paradoksalt nok skulle sejle til et sted hvor der lige havde været rigtig krig...

## Styrmand i Rederiet A.E.Sørensen – del II

### På rejse til Falklandsøerne med M/S A.E.S.



Efter aftjening af min værnepligt mønstrede jeg den 8. november 1982 som overstyrmand på Rederiet A.E. Sørensens stykgodsskib *M/S A.E.S.* i Gravesend i England, bound for Port Stanley, Falklandsøerne.

Jeg mønstrede i øvrigt sammen med skibsfører Carl Sørensen – også kaldet "Carl sutsko" - der havde haft en lang og ufrivillig udmønstring på skibets forrige rejse thi det var den rejse hvor Argentina havde invaderet Falklandsøerne den 2. april 1982, bare nogle få dage før skibet var fremme ved Port Stanley.

Briterne generobrede øerne den 14. juni 1982, og under krigen havde *M/S A. E. S.* ligget til ankers dels ved Ascension øerne og dels ved Las Palmas.

Nå, vi afgik Port Stanley og forude ventede en lang sørejse da der som tommelfinger regel er 7000 (syvtusinde) sømil fra Gravesend til Port Stanley. Det er ikke helt uden grund at spøgefugle kaldte *M/S A.E.S.* for "Atlantens Ensomme Sejler"

Efter en god lang sørejse ankom vi endeligt Port Stanley i december 1982 hvor vi lagde os uden på det britiske krigsskib *Sir Tristram*, der var blevet ramt af et missil under krigen – og som det ses på fotoet brænder en aluminiumsaptering udmærket når bare det er varmt nok...



*Vi lossede granater i Port Stanley*

Well, vi havde krudt og kugler med til den engelske flåde, og dem lossede vi i døgn drift i "havnen". Vi sov også om bord selv om vi kunne risikere sprængladninger på skibssiden... Det forholdt sig nemlig sådan, at selv om krigen blev officielt afsluttet i april 1982, så var Argentina i al stilhed begyndt at flytte tropper sydpå i Argentina. De forskellige fragtskibe der lå til ankers i Port Stanley fjorden skulle derfor sejle ud på åbent hav ved mørkets frembrud. Der blev de beskyttet af den engelske flåde thi englænderne var bekymret for at argentinske frømand skulle placere sprængladninger på siden af skibene såfremt de lå i fjorden. Selvfølgelig "havnen" og byen Port Stanley blev mørklagt som om der stadig var krig – og der lå vi og lossede granater...!



*Granater til den engelske flåde*

Efter udlosning ventede en meget lang sørejse på 40 døgn fra Port Stanley til Rotterdam. På rejsen gav det mig stor faglig tilfredsstillelse at navigere skibet i de første ca. 30 døgn bare ved at bruge sekstant.



## *Grisen*

Vel ankommet til Rotterdam efter den lange sørejse dokede vi, og vi kunne nu se hvorfor det havde taget os hele 40 døgn at sejle fra Port Stanley til Rotterdam thi skibsbunden og en del af skibssiden under vandlinien var fyldt med ”begroning” fra alle de mange dage hvor skibet havde ligget til ankers i varmt vand da krigen rasede.

Efter dokningen drønedede vi med 12 knobs fart til Gravesend i England for at laste op til Port Stanley på Falklandsøerne.

Vi skulle denne gang have en gris med til Port Stanley, og den ankom i en transportkasse som vi lastede på dækket indtil vi kunne lave et bedre arrangement; den skulle jo trods alt ud på rejse i mindst 30 døgn non stop.

Well, alt i mens vi sad bænket ved aftensmaden samme dag som vi havde lastet grisen, lød der pludseligt nogle høje hyl og skrig ude fra dækket.

Det var grisen som løb rundt på dækket med Chiefen efter sig :-)

Han havde været på et længere visit på sin stampub, og da han kom ned på skibet for at spise aftensmad syntes han at det var synd for grisen, at den stod der på dækket i det kølige vejr, så han ville slæbe den ned i rummet med styremaskinen så den kunne lune sig lidt der – men den slap fra ham ude på dækket :-)

Heldigvis havde vi en 1. styrmand som var vokset op på en bondegård, og han vidste lige hvordan grisen skulle fanges og skubbes ind i transportkassen igen.

Nå, senere på rejsen viste det sig at grisen havde lus.

Hmmmm, jeg kiggede så i Medicinskabet for at se om vi havde noget der kunne kurere dette og det havde vi da.

Som sagt kom 1. styrmand kom fra en bondegård og vidste hvordan man håndterer grise, så jeg gav ham en dåse der indeholdt noget pulver mod fladbukke – DDT tror jeg det var - og spurgte om det ikke kunne bruges på grisen. ”Vi prøver sgu” sagde han og det gik også fint :-)

Senere spurgte jeg for sjov besætningen af hvem der dog havde smittet svinet med Fladbukke; det spørgsmål faldt ikke i god jord, he he.





*På billedet kan man se skipper Carl "Sutsko" give grisen en godbid i den indhegning som vi havde banket sammen midtskibs.*

## *Flyvende losning i Port Stanley*

Vel ankommet til Port Stanley prøvede vi noget helt nyt dernede. Vi havde lastet en 40' container, der indeholdte stumperne til et lille fly, på 2' lugen. Den container ville den engelske flåde gerne have at vi lossede i den lille Goose Green landsby, men det ville Karl "Sutsko" ikke fordi flåden ikke kunne garantere at der ikke lå miner i farvandet....

Det endte med et vellykket eksperiment: vi svingede skibet godt ud fra "havnekajen" (flådefartøjet *Sir Tristram*) i Port Stanley og derpå fløj en af de store helikoptere med 2 rotorblade hen over os og gik ned mellem mast og aptering hvorpå de fastgjorde lossegrej til 40' containeren og derpå lettede og fløj til Goose Green med den...

Englænderne havde advaret os om det store lufttryk der ville komme når helikopteren lettede med containeren, og der var godt nok også tryk på men vi havde gjort "luftklar" :-)) Efter dette vellykkede eksperiment begyndte de store helikoptere at losse containere fra skibene ude på reden.



*Bemærk helikopteren ved det røde skib*

## Ækvatordåb

Selv i små skibe med bare 10 mands besætning er det muligt at afholde Ækvatordåb, og jeg blev nu døbt for 2. gang.



*Kong Neptun og hans følgesvende klar til at døbe..*

Fra venstre:

Politibetjent - Letmatros Klaus

Doktor - Ungmand Jack

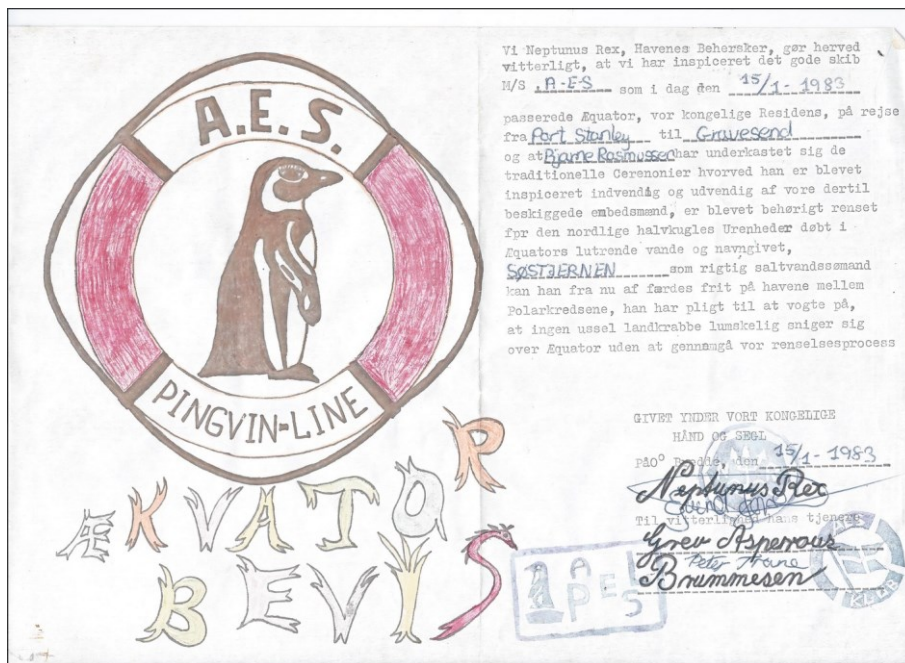
Kong Neptun - Maskinmester Ejvind Jensen

Dommer - Maskinchef Jørgen Henriksen



*Forfatteren på pinebænken/stolen..*

Til venstre ses den tønde med tranolie som vi blev døbt i til sidst...



Mit Ækvator dåbsbevis for passage af Ækvator på rejse fra Port Stanley til Gravesend

Som skibets overstyrmand var det min opgave at "skyde stjerner" med sekstanten for at bestemme skibets position så vidt muligt hver aften – jeg gik 08-12 & 18 – 24 vagterne.

Så selvfølgelig døbte Kong Neptune og hans følgesvende mig Søstjernen...



På de lange sørejser slæbte vi en line med krog efter skibet. I linens ende om bord var der bundet et bundt tunge kæder som igen var placeret ved siden af kabysen. Når der var bid, så raslede kædebundet fordi fisken gjorde sine krumspring. I arbejdstiden kunne kokken høre det hvorefter han ringede til broen for at varske "bid". Så reducerede vagthavende styrmand skibets fart, og fisken kunne hales hjem.

Da vi fangede denne fisk var jeg vagthavende styrmand, og efter at have reduceret farten kom skipper på broen hvorefter jeg skyndte mig ned for at fotografere fangsten som ungmand Jack hev hjem.

## Computerens indmarch...



*Sinclair ZX81 computer anno 1982...*

Under anløbet af Gravesend inden min 2. rejse til Falklandsøerne havde jeg set ovenstående computer udstillet.

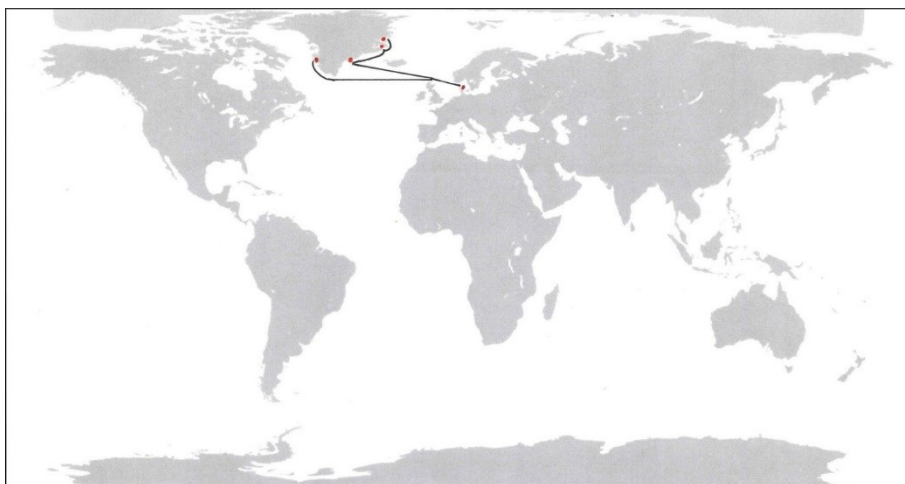
Den havde en formidabel kapacitet på 1 (en) Kb jeg gentager: 1 KB, og den skulle kobles på skibets TV og jeg skulle selv programmere den til fx at udføre regneopgaver.

Well, jeg var sikker på, at den kunne jeg få stor gavn af når jeg skulle planlægge lastning og regne skibets stabilitet ud osv – men hverken jeg eller computeren havde kapacitet til sådanne opgaver..

Skipper kom forbi en dag hvor jeg sad og nørklede med at programmere den, og jeg husker stadig meget tydeligt, at han gik op og derpå kom ned med en lommeregner med de fire regningsarter.

”Styrmænd, du får aldrig brug for andet end sådan en som denne her” – den lader vi så lige stå et øjeblik her anno 2016....

## Til Grønland med *M/S Nanok S.*



Efter afmønstring fra *M/S A.E.S.* i det tidlige forår 1983 afspadserede jeg fridøgn hjemme på Strynø. En dag ringede rederiet for at meddele mig, at jeg skulle påmønstre *M/S Nanok S.* i Svendborg den 3. juni som skibets 1. styrmand.

Både min lillebror Torben og jeg boede på dette tidspunkt hos vore forældre på Strynø, og han var lidt misundelig på min hyre i Grønlandsfarten - lige indtil telefonen ringede atter en gang den samme dag. Det var igen rederiet A.E.Sørensen, men denne gang var det min lillebror der fik besked på at påmønstre *M/S Nanok S.* den 3. juni som skibets letmatros.

Efter vor påmønstring på *M/S Nanok S.* i Svendborg sejlede vi samme dag til Grønlandshavnen i Aalborg da skibet skulle i charter for Kongelige Grønlandske Handel (KGH) for 4 rejser tur/retur Aalborg - Grønland.

I Grønlandshavnen lastede vi gods til Sdr. Strømfjord (Kangerlussuaq) på den grønlandske vestkyst.

På det tidspunkt havde jeg kun sejlet som styrmand i nogle få år, og aldrig i ishavsfarten, så det var min første rejse i isfyldt farvand.



Jeg gik ”hundevagten” fra 00-04 og fra 12- 16, og jeg glemmer aldrig mit første møde med den grønlandske polaris...

Vi sejlede langt ud fra vestkysten og havde ikke set noget is, så det gjorde ikke så meget at det var noget diset i vejret men dog lyst døgnnet rundt.

Pludseligt klarede vejret op og jeg fik næsten et chok thi pludseligt så jeg tydeligt klippefjeldene inde på land – dem havde jeg ikke set på radaren fordi vi lå langt ude til søs – men det var jo mit første møde med den klare ”polarsigtbarhed”.

Jeg skyndte mig at tjekke vores position fordi jeg faktisk troede at vi var drevet ind under land på vagten...

Nå, jeg gik ”hundevagten” under den oplevelse, og det var blevet tid til at klargøre vagten til overlevering til overstyrmanden der kom og afløste kl 04.

*MS Nanok S.* var bygget med et bestik-lugaf i styrehuset, og jeg gik derind for at skrive logbog etc.

På nattevagterne havde vi altid en af de menige besætningsmedlemmer på vagt som udkig ude i den åbne brovinge. Han skulle bl.a. spejde efter is og derpå melde det til vagthavende styrmand – lidt på samme vis som man gjorde på TITANIC...

På min vagt var udkiggen en stor knægt (jeg var nu ikke ret meget ældre) der var mønstret som Ungmand, og han havde heller ikke sejlet i isfyldte farvande før..

Jeg stod så der inde i dette bestik-lugaf da udkiggen stak hovedet ind og sagde ”styrmand – der er noget foran skibet !”

Jeg var godt klar over at jeg gjorde bedst i at kigge på det, så jeg gik ud i styrehuset, og ganske rigtigt – der lå noget lige foran skibet ! – det var en temmelig stor isskosse; den eneste i miles omkreds og den lå altså lige der..

Jeg fandt da ud af at jeg havde evnen til at reagere stille og roligt på sådanne situationer thi jeg drejede stille og roligt *MS Nanok S.* på en anden kurs og vi sejlede derpå tæt forbi isskossen..

## *Sønder Strømfjord*

Vel ankommet Sdr. Strømfjord uden yderlige episoder kastede vi anker og lossede forsyninger dels til den amerikanske base og dels til den offentlige lufthavn mfl.

Dengang foregik det på den måde at en "selvsejlende yankie pram" fra 2. verdenskrig sejlede fra den lille havn og gennem en rende ud til skibet på ankerpladsen.



*MS Nanok S. i Sdr. Strømfjord med "yankie pram" langs skibssiden*

Her lossede vi stykgods og gods på paller ned i prammen der så sejlede til havnen hvor en mobilkran lossede godset.

Ret enkelt og udramatisk – lige indtil...

*MS Nanok S.* var jo lidt gammeldags bygget, og skibet havde således ikke en tank til opbevaring af fækalier fra skibets toiletter. Det var normalt ikke et problem ude på

åbent hav, men når vi lå langs kaj blev der firet en træplade ned langs skibssiden for at dække huller så det ikke skyllede ind på kajen når vi lå i havn.

Det havde vi glemt at gøre ved ankomsten til ankerpladsen..!

Lige pludseligt lød der nogle høje råb nede fra "yankie prammen" der lå fortøjet langs skibssiden – det viste sig at et besætningsmedlem havde været på toilet efter en god middags frokost og det hele blev skyllet direkte ned i prammen..

Underligt nok strejkede de danske havnearbejdere ikke på den episode ; lidt "forsonings øl" eller lignende gjorde måske en forskel.

Efter endt losning i Sønder Strømfjord sejlede vi ned til Ivigtut for at laste kryolit til København.

### *Ivigtut*

I Ivigtut fortøjede vi skibet under en "Gantrykran", og så kom der ellers et lille tog trækkende med tipvogne fyldt med kryolitmalm.





”Gantrykranen” hejste der på en tipvogn op og kørte den ud over skibets lastrum. Oppe fra ”Gantrykranen” kunne de få tipvognen til at ”tippe” hvorefter kryolitmalmen nærmest væltede ned i skibets lastrum.

Enkelt og meget effektivt.

Efter lastning af kryolit afgik vi Ivigtut på rejse til København for at losse kryolitten der hvorefter den stod på lastrumsrengøring på næsten hele rejsen fra København til Grønlandshavnen i Aalborg.

Skibets lastrum skulle nemlig være klar til lastning af stykgods til flere destinationer på den grønlandske østkyst.

## *Den grønlandske østkyst*

I Grønlandshavnen, Aalborg lastede vi forsyninger til følgende rotation på skibets 2. rejse der gik til den grønlandske østkyst: Angmagssalik - Scoresbysund – Kap Tobin – Mestervig – Ella Ø



Efter endt lastning af gods i Grønlandshavnen tog vi helikopter, pilot og mekaniker om bord. Helikopteren var til lokal isrekognoscering i farvandet ved NØ Grønland.

Derpå afgik vi til Prøvestenen i København for at laste dieselolie til bygden Kap Tobin i Scoresbysundfjorden samt en hel del Helikopter fuel i 200 ltr tromler på dækket – det blev senere meget uventet årsag til en dramatisk episode...

Fra København afsejlede vi til Østgrønland.

### *Skibet stenes i Angmagssalik*

Vel ankommet til Angmagssalik lossede vi gods og lå der for natten over.

Det var kutyme at der ikke måtte komme personer om bord fra land når vi lå i havn natten over – men det var en uskreven regel at byens børn og unge gerne måtte lege på dækket af skibet og svinge sig i bommenes tovværks-gerder.

Sådan gik det også til denne gang – og der var vist nok alligevel nogle af byens voksne, der havde fået lov til at besøge skibet til en lille kop øl eller to...

Nå, min glorie skinnede den aften, og jeg var gået tidligt til ro da skibets kaptajn i løbet af natten bankede på min dør.

”Bjarne, stå straks op; det er helt galt derude”

Det viste sig nu at nogle af byens unge havde siddet og røget cigaretter på en af tønderne med helikopter fuel der stod på dækket.

Skibets overstyrmand var kommet forbi og havde skældt de unge ud og smidt dem i land.

Det kvitterede de unge for ved at kaste med sten, og nu startede vagtmændene skibets spuleslanger og rettede dem mod de unge for at holde dem væk fra kajen.

Så blev de først tossede og kastede endnu flere sten, og en af stenene ramte overstyrmanden i hovedet så det blødte kraftigt.

Kaptajnen hørte oprinet og fik overstyrmanden op i skibets eget hospital for at se på skaden - hvorefter de begge to gik op i styrehuset for at kalde på byens politi via skibets VHF radio – det var mange år før Smartphones – politiet skulle komme ned til skibet for at køre overstyrmanden op til byens sygehus så han kunne blive lappet sammen der.

Politiet kom hurtigt og hentede overstyrmanden – men nu var gemytterne for alvor kommet i kog inde på kajen, og pludseligt fik det ene dæk på politibilen en kniv – men det lykkedes politiet at køre til hospitalet med Overstyrmanden.

Så brød helvede løs...!

Det var vel rygtes, at der var ballade nede ved skibet thi nu blev der kastet sten mod skibet så man skulle tro at det haglede... hold da helt kæft...!

Det var så på det tidspunkt at kaptajnen bankede på min dør og sagde ”Bjarne, stå straks op; det er helt galt derude”

Jeg stod op og kom i klæderne hvorefter kaptajnen og undertegnede gik op i styrehuset – det lød altså grimt med alle de sten der ramte skibet – og jeg kunne se at Overstyrmanden havde tabt blod på alle trappetrin hele vejen op til styrehuset og også på styrehusets flotte trægulv.

Nå, sket er sket så jeg begyndte at vaske trægulvet i styrehuset for blod – og Kaptajnen begyndte nu at tude med skibets store tågehorn.

Det havde man før gjort i tidligere år, og så vidste byens voksne at det var galt nede ved skibet hvorefter de kom ned og fik ro på gemytterne..

- men jeg glemmer aldrig lyden af de mange sten der ramte skibet dengang...

Efter endt losning og lastning i Angmagssalik fortsatte vi rejsen mod Scoresbysund

### *På rejse mod Scoresbysund*

På rejsen mod Scoresbysund sejlede vi en overgang i en mellemting mellem dis og tåge.

Jeg glemmer aldrig følgende:

Jeg gik søvagt 12-16 og havde ikke set noget is på de to Raderer da jeg ved et tilfælde ser ud af den åbne dør i styrehusets venstre side (bagbord) og ser et isbjerg glide forbi i dis/tågen...

Jeg har tænkt meget over den situation i de sidste 32 år, og enten var jeg for skødesløs med at kigge på radar skærmene – eller også skete der det sjældne fænomen, at radar signalet ikke blev kastet tilbage fra isbjergets ret skrå sider...

Jeg ved det ikke – men det var en grim oplevelse og den kunne virkelig skærpe min opmærksomhed resten af vagten...

Vel ankommet gennem storisen til ankerpladsen i Scoresbysund kunne vi begynde at losse.

Der var dog en del stori på ankerpladsen så byens togtefartøj måtte slæbe prammene frem og tilbage mellem skibet og ”havnen”.



Efter Scoresbysund skulle vi sejle over til bygden Kap Tobin for at pumpe en last dieselolie i land til bygdens elværk.

Under opholdet på ankerpladsen var skibets kaptajn og byens handelschef blevet enige om, at ingen om bord i skibet måtte stå udendørs og drikke øl thi dels var der lukket for alt øl og spiritus salg i byen lige så længe skibet lå der, og dels skyldes det en episode hvor nogle lokale fangere i joller havde skudt på *MS Nella Dan* ude på ankerpladsen året før...

Ved afgang Scoresbysund til Kap Tobin havde vi kun lige hevet ankeret op fra havbunden førend skibets kaptajn begyndte at sejle frem thi der var mange joller omkring *M/S Nanok S.* selvom der ikke var optræk til konflikt.

Som skibets 1 styrmand var jeg på bakken sammen med vagthavende matros for at hive ankeret op – og vi skyndte os indendørs efter at ankeret var hevet hjem...



## *Ella Ø*

Vi ankom Ella Ø på en dejlig stille solskinsdag, og den dag i dag er dette område helt ind til Mestersvig et af mine smukkeste minder fra min sejlads i grønlandsfarten.

Vi begyndte at losse, og dengang lossede vi nærmest bare ned på et "flåd" som Sirius folkene derpå slæbte ind til stranden for at losse for gods.



Efter vel overstået losning fortsatte vi rejsen mod Mestersvig

## *Mestersvig*

Vi ankom Mestersvig ankerplads uden problemer, og her kan man se den smukke udsigt fra ankerpladsen på min ankervagt fra kl 00 – 06



*Den smukke udsigt fik jeg endda løn for at kigge på...*

Efter endt losning sejlede vi ud gennem fjorden og direkte til Aalborg nord om Island.

På rejsen fik jeg et Polarbevis på at jeg havde sejlet over Polarcirklen.

Desværre er beviset uden laksegl, så det er nok tvivlsomt om Kong Neptuns håndlanger Klabaftermanden vil anerkende beviset næste gang jeg sejler over Den nordlige Polarcirkel i havet ud for den grønlandske østkyst – hvad jeg dog har gjort mange gange senere hen uden at Kong Neptun og Klabaftermanden opdagede det manglende laksegl...



*Polarbevis, udstedt den 5. august 1983*

Efter en fin rejse sydover ankom vi Grønlandshavnen en dejlig solskinsdag.

Nu var det altid spændende for mig som 1. styrmand at anløbe Grønlandshavnen fordi jeg skulle være på bakken under skibets ankomster.

Vi skulle som regel ligge inde i "bunden" af Grønlandshavnen, og derfor skulle jeg på given ordre fra styrehuset "kaste" bagbord anker så skibet kunne svaje rundt og lægge med styrbord side til kaj.

Det er nemmere sagt end gjort thi havnebassinet i Grønlandshavnen er noget mudret og derfor "bed" ankeret ikke altid på bunden.

Det gjorde det således ikke denne gang – med det resultat at skibet fortsatte direkte lige ind i kajen..

Nu var *MS Nanok S.* et meget stærkt skib, så stævnen skulle bare have lidt maling så var det fint..

Kajen derimod... der kom en betonbil med beton og så blev hullet i kajen lappet sammen...

Nå, vi lastede til skibets 3. rejse der gik til Angmagssalik og der på Scoresbysund som årets sidste skib.

Så vidt jeg husker skete der ikke noget særligt på den rejse – men det gjorde der så sandelig på den 4 og sidste rejse dette år...

### *Atter en barsk oplevelse i Angmagssalik..*

Vi havde lastet til skibets sidste rejse til Grønland i 1983 inden skibet skulle fortsætte til sejladsen ved Antarktis.

Skibets 4. rejse var egentligt ret rutinepræget – lige indtil 2. styrmanden forsøgte at begå selvmord under opholdet i Angmagssalik...

Vi skulle ligge i Angmagssalik weekenden over fordi der ikke blev arbejdet i havnen i weekenderne.

På et tidspunkt spørger 2. styrmanden om han må låne mine nøgler til skibets hospital og det måtte han da gerne som min kollega; jeg tænkte ikke videre over det.



### *Angmagsalik*

Ved afgangen er 2. styrmanden blevet væk, og umiddelbart efter kommer et besætningsmedlem op i styrehuset med et pilleglas i hånden og fortæller, at han har set den åbne dør til 2. styrmanden kammer, og at der lå et pilleglas på bordet og at 2. styrmanden var næsten bevidstløs...

Så gik tingene pludseligt stærkt...

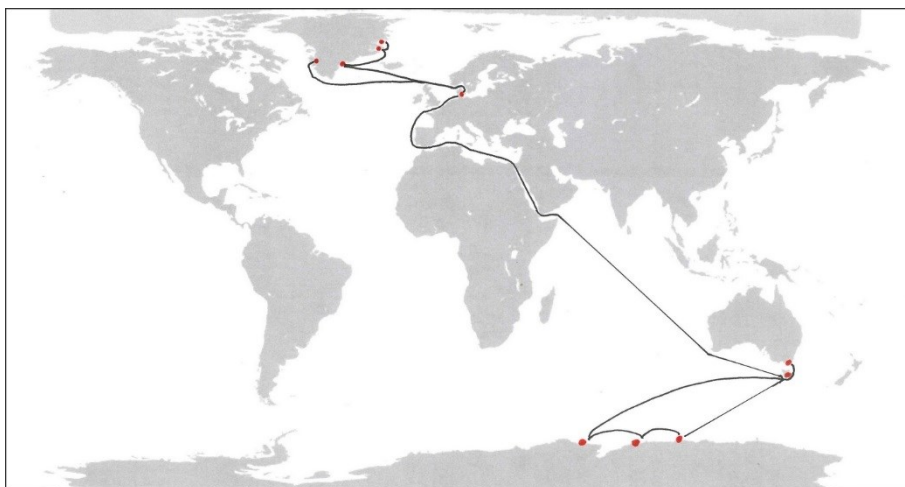
Overstyrmanden drønedede ned og slæbte 2. styrmanden frem og tilbage på dækket for at holde ham ved bevidsthed.

Kaptajnen kaldte Politi og sygehus over VHF og ved et tilfælde lå lægeskibet *M/S Signe West* lige i nærheden.

2. styrmanden blev så hejset ned i lægebåden og kørt på sygehuset og vi fortsatte sejladsen mod Aalborg med kun to styrmænd – overstyrmanden og mig sagde hunden.

- og dermed slutter mine anekdoter fra *M/S Nanok S.* i grønlandsfarten

## Til Antarktis med *M/S Nanok S.*



Efter vel overstået "sæson" i Grønlandsfarten skulle skibet i dok i Svendborg så jeg afmønstrede den 21. september 1983.

Dokningen varede kun en uges tid, og den 28. september 1983 mønstrede jeg atter som skibets 1. styrmand, og denne skulle vi sejle på Antarktis da skibet var charteret ud til ANARE for tre rejser fra Tasmanien/Australien til Antarktis i løbet af 1983/84.

Vi stævnedes derfor samme dag ud på en 43 dage lang sørejse til Hobart i Tasmanien/Australien.

På rejsen skulle vi passere ækvator i Det indiske Ocean, og jeg blev atter døbt. Denne gang fik jeg langt om længe et Ækvatordåbsbevis med laksegl.

Det fik jeg senere brug for da jeg passerede Ækvator i Stillehavet på en jordomsejling; den historie kommer senere.



*Klar til dåb: Kong Neptun, Neptuns kone samt Hellig Olav m.fl.*

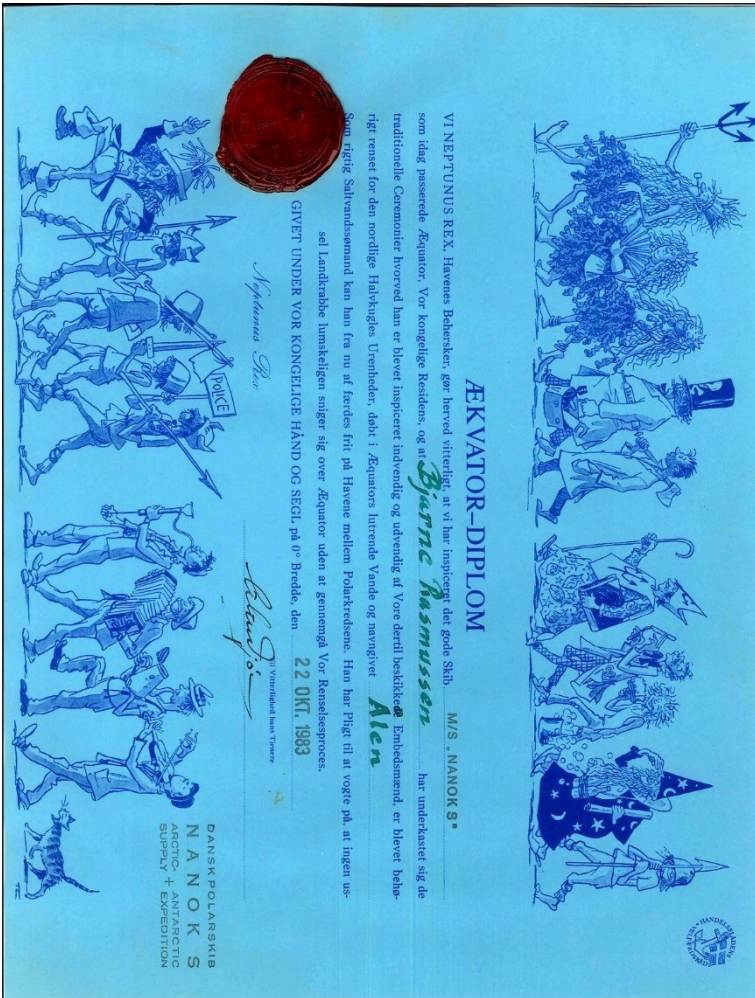




2. styrmand døbes – derefter skal han til Dommeren for at idømmes en bod fordi han formastede sig til at forsøge at krydse Ækvator uden gyldigt Dåbsbevis.

se også nederste foto på foregående side.





Ækvatordåbsbevis – nu med laksegl...



# POLAR-DIPLOM

VI NEPTUNUS REX, gør vitterligt, at  
om Bord i det gode Skib *M/S „NANOK S“* i dag har overskredet  
den *66 1/2* Polarkreds og er passeret ind i Vor arktiske Proovins.  
Han vies hermed til paa værdig Vis at krydse Vort barske Ishav, at bides  
med Frosten og tage Livtag med Snestormen.  
GIVET UNDER VOR KONGELIGE HAAND OG SEGL  
paa *66 1/2* Brede, den *9 januar 1914*

Til Vitterlighed, hans Tjener

*G. G. G.*  
GISEL GUNNARSSON  
Maater  
*Neptunus Rex*



DANSK POLARSKIB  
**NANOK S**  
ARCTIC-ANTARCTIC  
SUPPLY + EXPEDITION

Polarbevis for passage af sydlige polarkreds – og nu med laksegl..

## Australien – Antarktis

Efter ankomst til Tasmanien/Australien besejlede vi forskerstationerne Casey – Davis – Mawson på Antarktis.

Vi lastede alt muligt til stationerne inkl. 30 passagerer thi i 1983 var det ikke muligt at flyve ned til disse stationer hvilket det blev en del år senere. En af de ting som jeg husker tydeligst fra disse rejser var de enorme mængder is såvel til havs som inde på land – og som jeg syntes var lidt trivielt at se på i forhold til hvad jeg havde set på den grønlandske østkyst.



*Styrmanden fra Strynø er kommet meget, meget langt væk fra Strynø...*

## *Forskerstationen Casey*

Forskerstationen Casey anløb vi tre gange, og den ene gang var besætningen inviteret i land til en lille udendørs barbecue.

En sådan barbecue fest var kutyme inden de, der havde overvintret, skulle tilbage til Australien.

De havde nogle særlige bæltekøretøjer på forskerstationen, og jeg var sammen med nogle få andre fra skibet med på en køretur op på selve den antarktiske indlandsis. Det var på sin vis en særlig oplevelse og meget hvidt...



Jeg tog dette foto oppe fra indlandsisen, og hvis man ser godt efter kan man se *M/S Nanok S.* til ankers ca. midt i billedet til venstre.

Efter afgang Casey sejlede vi til Davis og derpå til Mawson, og på de næste to sider viser jeg nogle fotos fra losning af gods i Mawson.



*Mawson "havneplads" – bemærk indlandsisen i baggrunden*



*M/S Nanok S. lossert tungt gods på Mawson red*



*Løst gods sejles i land*



*Klipperskær i Mawson red afmærkes*



*Pingviner på udkig – måske efter skib...?*



*Antarktis, skib og pingviner (Foto: Carsten Nielsen)*

## *Blizzard*

Selv om det var sommer på den sydlige halvkugle, så kan vejret nede ved Antarktis sagtens være meget voldsomt.

Jeg husker således stadig meget tydeligt, at jeg en dag efter endt søvagt kl. 15:30 var gået ned på kammeret for at hvile mig lidt.

På det tidspunkt var der ikke noget særligt at bemærke med hensyn til vejret, men da jeg gik op i styrehuset for at afløse overstyrmanden så han kunne spise aftensmad, så skal jeg da lige love for at det blæste en fuld orkan.

Vi var i løbet af kort tid blevet ramt af en af de berygtede *Blizzards* i farvandet mellem Antarktis og Australien.

Jeg tog dette foto ud gennem en roterende rude i styrehuset thi de øvrige vinduer var konstant dækket til af havvand der fygede i den voldsomme blæst.





## *Vi sejler på ukendt klippeskær*

I 1984 var store strækninger af *Australian Antarctic Territory* og den tilhørende antarktisk kyst kun afmærket med stiplede linier i søkortene. Ingen vidste vidst rigtigt hvor kysten egentligt lå på grund af indlandsisen, der bare væltede ud over kystlinien.

I søkortene var lodskuddene som regel også meget sparsomme.



*Indlandsisen vælter bare helt ud til kysten*

Skulle vi løbe på ukendt klippeskær og forlise havde vi diverse redningsflåder samt fire redningsbåde til vore 30 passagerer og 25 besætningsmedlemmer.

Alle fire redningsbåde var uden overdækning, og der var kun motorer i de to. Disse to kunne søsættes med falddavider, de to andre skulle søsættes med spindeldavider ligesom dem på TITANIC

Der fandtes ikke nogen redningstjeneste dernede i 1984...



*Redningsbåd midtskibs*

Sådan var situationen da vi på besejlingssæsonenes sidste rejse afgik Mawson den 26. februar 1984 og for fuld kraft ramte et ukendt klippeskær ca. 90 minutters sejlads efter afgang

Vagthavende styrmand fortalte senere, at kaptajnen sad i lodsstolen og røg på sin pibe da skibet ramte det ukendte skær. Kaptajnen tog nu situationen med ufattelig ro - tog stille piben ud af munden og sagde til styrmanden ”Gå lige ned og se efter om der kommer vand ind i lasten” hvorpå han røg videre alt imens han slog STOP på den gamle maskintelegraf.

Nede i maskinrummet havde maskinchefen vagten, og da skibet ramte skæret havde han lige så roligt skrevet BUMP og klokkeslættet ind i maskindagbogen !

Det skal lige nævnes, at skibet ikke havde vendbar skrue og ej heller nogen ”luft bremse” på skrue akslen. Hvis skibet skulle gå fra fuld kraft frem til fuld kraft bak, så slog man først fuld kraft bak på maskintelegrafen oppe i styrehuset.

Derpå kvitterede maskinmesteren i maskinrummet for ordren, og nu skulle skibets skrue aksel af sig selv stoppe inden maskinmesteren kunne vende omdrejningsretningen på skrueakslen således at skibet kunne begynde at bakke.

I styrehuset kunne det mange gange føles ligesom at holde for rødt lys og afvente grønt lys – altså noget der lignede en evighed selvom det egentligt ikke tog så lang tid.

Grundstødningen skete om aftenen, og jeg var gået til ro fordi jeg skulle op på vagt kl. 00; og jeg vågnede godt nok ved braget da vi ramte klippeskæret, men tænkte sådan lidt halvsovende, at det nok var en stor isskosse som skibet havde ramt, og da alarmklokkerne ikke ringende sov jeg videre. Overstyrmanden skulle også på vagt kl. 00, og han vågnede ikke ved braget.

Da vi kom på vagt kl. 00 fik vi så at vide hvad der virkeligt var sket...

Heldigvis var skibet tomt for gods, men vi havde 30 temmeligt rystede passagerer om bord.

Ved kollisionen blev flere af skibets bunkers tanke revet op; i alt blev 6 bundtanke revet op og fyldt med saltvand. Nu var problemet det, at vi nærmede os Last Day of Return inden hele farvandet omkring Antarktis frøs til, og tilligemed var der på daværende tidspunkt INGEN redningstjeneste/sygehustjeneste i området overhovedet...!

Pejlinger og prøver viste endvidere, at ca. 100 tons dieselolie til skibets hovedmotor nu var ubrugeligt.

Kaptajnen besluttede sig derfor for at vende om og sejle tilbage til Mawson for at fylde dieselolie i skibets ballasttanke thi skibet var så gammelt, at alle tanke var indenbyrdes forbundne, og man kunne derfor fylde dieselolie i ballasttankene og derfra pumpe det hen til skibets maskinrum.

I 1984 var denne konstruktion forbudt i nye skibe, men heldigvis havde *M/S Nanok S.* dispensation, og det blev til en enorm fordel for os thi ellers havde vi sandsynligvis måttet overvintre i Antarktis !!

Vi fik så fyldt dieselolie på i Mawson – vi havde egentligt selv sejlet denne dieselolie ned til denne videnskabsstation, men de havde heldigvis et meget stort lager og kunne sagtens klare sig til året efter.

Vi afgik atter engang Mawson på rejse mod Australien med efterårsstormene lige i hælene...

Vi vidste stadig ikke hvor store skader der var på skibets bund, men vi var klar over, at vi sejlede ”på tanktoppen” mod Australien hvilket betød, at vi meget pludseligt og nærmest uden varsel kunne blive nødt til at gå i de noget primitive redningsbåde meget hurtigt.

Heldigvis kom skib, passagerer og besætning frem i god behold til Hobart, Tasmanien, den 13. marts 1984, og jeg har aldrig glemt hvorledes hele besætningens nærmest knusende ro og meget professionelle adfærd i en meget kritisk situation havde en virkelig god effekt på de skrækslagne passagerer.

Vel ankommet til Tasmanien/Australien kom vi straks i tørdok, og udtrykket ”bunden lignede et vaskebræt” dækker ganske fortrinligt det syn som mødte os.

Efter at flænger og huller i bunden af skibet var blevet repareret i dokken, sejlede vi til en havn på Tasmanien/Australien for at laste en ladning blyaffald til Nordenham i Holland tror jeg det var.

Vi kom jo alligevel den vej forbi på hjemrejsen til Svendborg - og bunden af skibet holdt såmænd nok også til det...!



*M/S Nanok S. i dok*  
*(Fotos: Carsten Nielsen)*



I Svendborg blev skibet atter dokket, og Svendborg værft udskiftede over 200 kvm bund samt installerede et moderne sonar anlæg således, at skibet blev langt bedre rustet til at besejle sådanne uopmålte/sparsomt opmålte farvande – det være sig i såvel syd som i nord !!

Skibet kom dog aldrig til at besejle Antarktis igen - og i Grønlandsfarten fik skibet kun nogle få rejser 1984 og i 1985 hvorefter det blev solgt til kinesiske interesser.

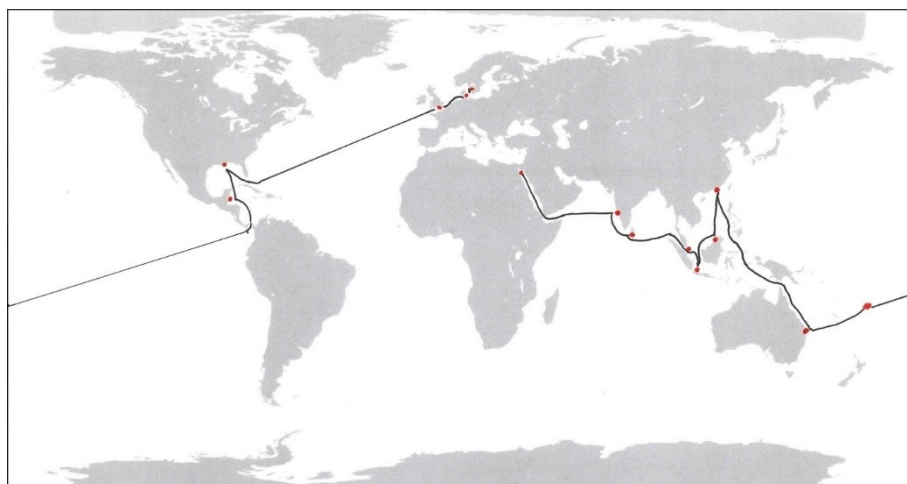
Den antarktiske besejlingsæson 1983/84 blev den sidste for skibet og Rederiet A. E. Sørensen.



*M/S Nanok S. besætningen på Antarktis besejlingsæsonen 1983/84*

*(Foto: Carsten Nielsen)*

## På jordomsejling med *M/S Sigrid S.*



Efter at have tilbragt ca. 11 måneder i træk på *M/S Nanok S.* kunne jeg nu afholde en længere ferie hen over sommeren 1984.

I september 1984 blev jeg ringet op af rederiet A.E.Sørensen der spurgte om jeg vil tage *M/S Sigrid S.* som enestyrmand på en jordomsejling. Jeg blev straks fyr og flamme, men spurgte lidt forsigtigt til hvorfor vi ikke skulle være to styrmænd på den langfart ?

Rederiet svarede at de havde søgt dispensation så der kun skulle være een styrmænd om bord for en rejse til Europa-Sydamerika og tilbage igen; og som rederiet sagde i telefonen: ingen behøver jo at vide hvilken vej I sejler tilbage til Europa igen.... og det havde de jo nok ret i, men der går alligevel 30 år før jeg fortæller det offentligt.

Jordomsejlingen skulle vare ca. 3 måneder, men det blev til det dobbelte af forskellige årsager.

Nå, jeg mønstrede skibet i Svendborg og snart sejlede vi til Sverige; op af Vänern til Otterbäcken for at laste en masse dynamit og detonatorer og andet godt. Jeg kendte ikke rigtigt noget til "Farligt gods" som sprængstoffer og detonatorer på daværende tidspunkt, men det gjorde stavedoreformanden heldigvis....beredskabsplan ved afgang

var noget i retningen af "enten springer lortet eller også gør det ikke" - vi vidste ikke bedre dengang men så længe kokken bakkede op skulle der meget til for at ryste os ud af kurs.

Derfra til England for at laste nogle mindre tanks, krudt og kugler etc. og derefter bound for Caribien. I Caribien lossede vi noget af skidtet til den engelske army i Belize inkl. noget "krudt" som vi ikke måtte have med ind i næste havn som lå et stykke op af Mississipi floden.

I den amerikanske havn fik vi lidt af en udfordring; vi SKULLE både laste og surre alt "Farligt gods" SAMME DAG fordi vi måtte ikke ligge natten over med sprængstoffer om bord !!! Well, det lykkedes os at klare udfordringen thi vi havde heldigvis 4 meget kompetente dæksfolk om bord, der surrede på livet løs i lasterne og på dækket.

Nu sejlede vi så tilbage til Belize for at laste det "krudt" som vi ikke måtte have med ind i amerikansk havn hvorefter vi steamede mod Panama kanalen. Her tonsede de store kanaltog afsted med os i slusen, de syntes garanteret at det var sjovt at trække i sådan en bette "pram".

Derpå håndstyrede jeg igennem det meste af turen igennem Panama kanalen efter krav fra lodsens, men det var OK for det var en fin tur.





## *Efterlyst i Stillehavet*

Efter Panama kanalen blev kursen sat mod Fiji øerne

Så vidt jeg husker havde vi over 600.000 kg sprængfarligt gods om bord på rejsen over Stillehavet der varede ca. 30 døgn og hvor vi kun så i alt tre skibe langt ude i horisonten.

Det var fint vejr, og selv om vi ikke kunne komme i kontakt med om verdenen på grund af solplette aktivitet, så gik det hele meget godt. Skipper Peytz og undertegnede blev hurtigt enige om, at enten sprang hele lortet og det ville vi nok ikke mærke meget til, eller også kom vi såmænd nok helskindet frem til Fiji øerne hvad vi jo også gjorde - men vi fik senere at vide at vi var efterlyst i Stillehavet thi rederiet anede ikke om vi stadig flød på vandet....

## *Koralfiskeri på Fiji øerne*

Vel ankommet til Fiji øerne kastede vi anker i lagunen ved havnebyen.

Vejret var fint og det hele lignede nærmest en "Sol & sommer brochure fra Spies charterrejser".

En dag hvor der ikke blev arbejdet satte vi skibsjollen i vandet og sejlede ud til koralrevet der omgav lagunen for at soppe lidt og fiske lidt - selvom der faktisk var giftige havslanger i området.

På det første billede kan man se skipper Henrik Peytz "skovle" koral ude på koralrevet, og på det andet billede "til den anden side" se "fangsten". Helt til venstre kan man lige se skibet inde i lagunen. Jeg sad i jollen og tog begge fotos.

Jeg fik nogle fine koraller, men jeg mistede desværre min fordi jeg efterlod den om bord da vi senere afmønstrede i Suez.

Den var alt for skrøbelig til at jeg turde pakke den i min kuffert.

Jeg har senere købt en koral magen til, den ses på det tredje billede.



*Skipper Henrik Peytz*



*Koral fangst*



### *Fra Fiji øerne til Hong Kong via Great Barrier Reef*

Efter nogle dage hev vi ankeret op og satte kurs mod Brisbane i Australien for at losse mere dynamit og tage proviant om bord thi julen og julefrokosten nærmede sig hastigt, og der var IKKE ret meget foder tilbage i kabyssen efter rejsen over Stillehavet. Efter Brisbane skulle vi egentligt sejle igennem hele Great Barrier Reef og derpå op til Manilla og det havde vi søkort til. Undervejs blev destinationen ændret til Hong Kong og det havde vi IKKE søkort til. Nå den tid den sorg; vi fik en enkelt lods om bord fra Brisbane og helt op til Torres Strædet.

En meget fin og spændende sejlads hvor vi afholdte julefrokost ude i det fri med meget fin udsigt over revet imens lodsens sejlede skibet. På et tidspunkt slap vi så op for søkort - det er faktisk rigtigt - men så satte vi en kurs i et billede i kataloget "Admiralty Charts" hen over Det sydkinesiske Hav til Hong Kong - som vi heller ikke havde søkort til !!!

Hmmmm; vi skulle anduvs Hong Kong på min eftermiddagsvagt og vi blev enige om følgende plan: Selvom vi ikke havde søkort, så skulle jeg bare følge efter de andre skibe på vej ind til Hong Kong. Når vi så var "ved at være der" efter "øjemål" - så skulle jeg kalde på lodsens over VHF. Planen virkede, og vel ankommet bad vi agenten om at medbringe nye søkort fordi dem vi havde var "meget gamle"....

Vi sank godt nok en klump da vi så de nye søkort (vi havde jo ikke engang gamle søkort) thi der var mange meldepunkter og separationszoner etc. - ufatteligt nok gik det hele godt, men jeg vil dog aldrig nogensinde gentage dette "stunt" og vil absolut ikke anbefale det.

### *Fra Hong Kong til Suez kanalen*

I Hong Kong fik vi langt om længe søkort så vi kunne sejle ud igen!! - havde jeg nær skrevet... Vi satte nu kursen mod anløb af Brunei og der på Jakarta og så Singapore.

Det var godt nok lidt af en prøvelse at sejle på de kanter med bare een gammel og meget simpel 3 cm "hætte radar" UDEN nogen form for plotte funktioner og UDEN bare de mest gængse funktioner til at radar navigere med - men vi sejlede heldigvis også kun de ca 11 knob når vi havde medvind - og vi kunne jo bare rive i håndtaget for at stoppe op hvis det så helt håbløst ud.

Efter Singapore satte vi kurs mod Sri Lanka for at losse de sidste stænger dynamit og detonatorer.

Her var der en lidt pudsigt situation thi efterhånden manglede vi bare at losse een eneste kasse sprængstof men tallyfolkene fra land var helt sikre på, at "de havde fået hvad de skulle have" så den sidste kasse sprængstof ville de ikke losse.

Så spurgte skipper Henrik Peytz sådan lidt henkastet agenten om han ikke mente at oprørerne på øen kunne bruge sådan en kasse med dynamit for han ville sgu seje videre med den - så blev den sgu losset i en fart; typisk Peytz .

Derpå sejlede vi til Bombay for at laste stykgods til Suez. I Bombay havde jeg en spændende oplevelse thi kokken havde fået en tid ved en berømt spåmand, der havde til huse på Taj Mahal hotel (det der senere blev indtaget af terrorister).

Hun ville ikke gå alene derop så hun spurgte om jeg ikke ville følge hende.

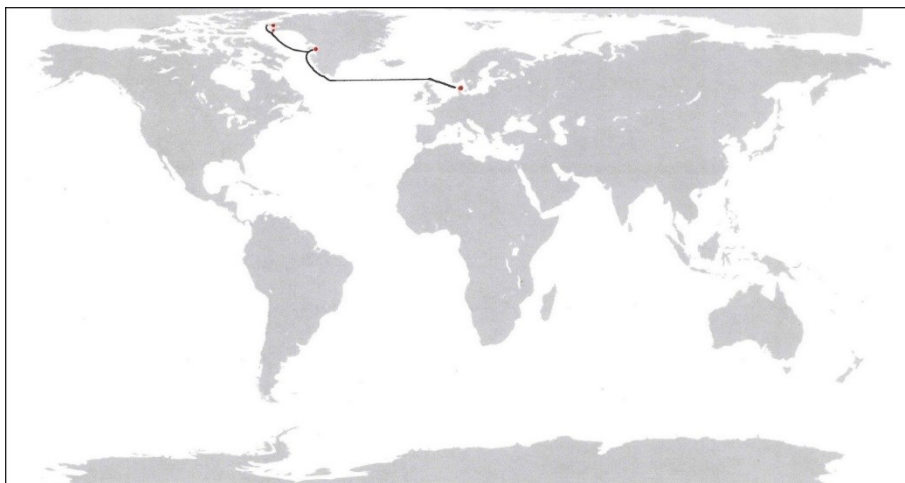
Som sagt så gjort, og ikke alene kokken men også undertegnede blev spået af den berømte spåmand.

Det var lidt uhyggeligt at spåmanden startede med at fortælle om ens FORTID thi det kunne jo sagtens kontrolleres....for mit vedkommende er næsten det hele gået i opfyldelse af det han fortalte mig om min fremtid den dag for snart 30 år siden; og det ville jeg ellers ikke have troet; fx noget med at jeg en dag ville skrive og udgive nogle bøger.....!!

Efter Bombay satte vi kurs mod Suez for at losse stykgods, og der afmønstrede hele besætningen fordi vi alle havde påmønstret i Svendborg 6 mdr. tidligere og fordi skibet skulle tilbage for at hente en ny last i Bombay fremfor at sejle hjem til Svendborg.

Så det blev til lige knap en hel jordomsejling med samme skib - men året før havde jeg sejlet med *M/S Nanok S.* fra Svendborg til Australien i et hug, så over to skibe fik jeg min jordomsejling - det blev de sidste ord i min officielle beretning om en jordomsejling med krudt og kugler.

## Til Grønland med *M/S Svendborg*



Efter jordomsejlingen blev det til nogle få måneders ferie inden jeg atter stod til søs, denne gang mønstrede jeg *M/S Svendborg* i Svendborg den 31. maj 1985

*MS Svendborg* var bygget i 1968 og specielt bygget til at besejle havnen i byen Umanak i Nordvest Grønland. Ved afgang vendte vi normalt inde i den lille havn, og så var skibets bovpropel os til uvurderlig hjælp.

Ved kajen kunne skibets ”dobbelte bomme” lige akkurat nå ind over kajen for losning/lastning af gods.

Vi havde fryselasten agten for apteringen, og den blev ekspederet ved hjælp af skibets egen kran.

I Umanak var kajen dog ikke lang nok til at kranen kunne række ind, så der blev losset og lastet i havnens pramme, der så med håndkraft og tovliner blev slæbt nogle få meter hen til kaj-siden for losning/lastning med havnens egen lille mobilkran.

Det tog alt sammen tid, så vi lå som regel i Umanak i et par dage for at losse og laste.



*M/S Svendborg til kaj*



*Sygehuset i Umanak set fra skibet ved kaj.*

I 1985 mødte jeg Lea Samuelson, der var økonom på byens sygehus, og vi blev gift i byen Svendborg i 1987.

Fra min sejlads med *M/S Svendborg* i 1985 husker jeg især disse to hændelser:

### *Isskøse ret for..*

Vi var på rejse til Umanak, og lå ud for den grønlandske vestkyst. Jeg var mødt til middag for at starte på min eftermiddagsvagt i dejligt fint polarvejr med skinnende solskin. Den skinnende solskin blev netop mit problem da den stod direkte ind i styrehuset !

Jeg ville lige opdatere logbog etc., og havde derfor bare kigget hurtigt ud af styrehus vinduerne efter mulige isskøser foran skibet, men havde ikke set nogen i det stærke solskin og i øvrigt var vi da et pænt stykke ud fra kysten. Der var lidt bølger, og 3 cm hætteradaren var ikke til megen nytte lige i det øjeblik.

Pludseligt lød der et bump, og grejet på skibets master begyndte at rasle. Straks efter ringede telefonen nede fra officersmessen, det var kaptajnen som ellers var i færd med at spise middag :”Bjarne, det bump kostede dig en kasse øl til messen, og hvis det sker igen koster det dig mere end det !”

Med meget røde ører fik jeg hurtigt drejet skibet lidt ud af kurs så jeg ikke længere havde solen lige ind i styrehuset. Heldigvis var det en meget lille isskøse jeg havde ramt, men jeg glemmer aldrig hændelsen og den erfaring den gav mig.

Rutine og erfaring kan hurtigt sløve !!

### *Istønden, der (næsten) forsvandt..*

Vejret er ofte meget barsk i polarfarvandene, og på en efterårsrejse måtte vi atter en gang ligge underdrejet i en voldsom storm ved Kap Farvel syd for Grønland.

Det havde vi gjort så ofte, men denne gang var det noget særligt.

En eftermiddag på min vagt slog skibet en så voldsom pæl, at sprit kompasset på toppen af styrehuset nede agter rev sig løs af beslagene. Istønden på forreste mast sprængte flere udvendige svejsninger således, at den senere på rejsen måtte surres med kæder da den var ved at falde ned. I selve istønden blev et vindue af tykt "panserglas" blæst ud af



"rammen" og skumsprøjt stod nu ind i istøndende og ødelagde det elektroniske udstyr til radarscanneren der stod på formasten.

I styrehuset skete der det som ellers siges ikke at kunne ske: kaffekanden faldt ud af beslagene, og den var ellers af den aluminiumstype der netop er bygget til dårlig vejr.

Klokkeslettet på dette enorme brag kunne aflæses meget præcist idet barometernålen havde slået et ordentligt slag op og ned på barometerrullen med klokkeslettene.

Godt det var en bølge og ikke et stykke is vi ramte !

Vi havde to radarer, men da radarscanneren på den ene var monteret på toppen af udkigstønden virkede den ikke længere efter at det elektroniske udstyr var blevet ødelagt.

Intet er så skidt at det ikke er godt for noget thi ved ankomst Grønlandshavnen i Aalborg fik vi monteret en helt ny og moderne "dagslys radar" hvilket var en stor forbedring under især sejlads i tåge.

Tiden gik, og den 12. oktober 1985 afmønstrede jeg skibet for at afspadsere nogle af alle de mange fridøgn som jeg efterhånden havde opsparet gennem årene i rederiet.

Det blev til en lang periode med afspadsring helt frem til den 26. maj 1986 hvor jeg atter påmønstrede *M/S Svendborg* i byen Svendborg for sejlads mellem Grønlandshavnen i Aalborg og Umanak i NV Grønland.

Skibet havde ligget stille i havnen hele vinteren, og det skulle nu gøres klar til årets sejlads i Grønlandsfarten mellem Aalborg og byen Umanak i Grønland.

Vel ankommet til skibet blev jeg af Rederiet A.E.Sørensen hurtigt spurgt om jeg kendte en matros der søgte hyre thi skibet manglede en matros for at besætningen var komplet.

Det gjorde jeg da thi min broder Torben "Post" på Strynø søgte hyre. Torben boede hjemme, så jeg gav tlf.nr. til vor forældre til "Rederimanden".

Jeg mødte ham senere på dagen og spurgte om han havde fået fat i Torben. Det havde han da, men ikke på det tlf.nr. som jeg havde givet ham thi der svarede ingen. Han var "Rederimand" af den gamle skole og kendte lidt til Strynø, så han havde fundet tlf.nr. til øens kro og derpå ringet dertil - og talt med Torben...

Næste dag var vi ikke bare to men hele tre Strynboer om bord thi Preben (Hansen) fra Strynø var nu også mønstret om bord.

Det blev vi drillet lidt med fordi skibet kun havde to master som man kan se på disse fotos, og der skal altså helst ikke være flere Strynboer om bord end der er master i skibet som de kan bindes fast til hvis de er utilfredse :-)

Det gik nu fint med os tre Strynboer om bord i samme skib, og min bror Torben bliver på et tidspunkt meget populær om bord.

En af årsagerne til min brors popularitet er følgende:

### *Den store edderfuglefangst*

Det er blevet efterår og dermed mørkt om natten ved Grønland.

Det gør, at selvom vi har to radarer, så har vi også stærke projektører der bliver tændt om natten. Så kan vi bedre "spotte" drivende isbjerge og stumper af isbjerge (isskasser) i farvandet ved Grønland.

På et tidspunkt er vi på rejse fra Grønlandshavnen, Aalborg til Jakobshavn (Ilullissat) i NV Grønland.

Det bliver mørkt og projektørerne bliver tændt. Jeg er 1. styrmand og går nattevagten 00-06. Vi sejler forholdsvis tæt på den grønlandske vestkyst da en flok edderfugle pludseligt flyver ind i skibets master, og derpå tumler ned på dækket - de var blevet blændet af det stærke projektørlys...!

Jeg skyndte mig at tænde alle de øvrige projektører på skibets master for at se hvad der egentligt er sket.

Nu hvor dækket var helt oplyst i mørket kunne jeg se, at det vrimlede med mange, mange edderfugle nede på dækket.

Jeg sendte vagthavende matros ned for at undersøge sagen nærmere, og evt. aflive de skadede fugle.

Det var nemmere sagt end gjort. Han forsøgte at slå dem ihjel med en iskølle, men de rystede bare på hovedet. Så forsøgte han at vride halsen rundt på dem, men det gik slet ikke thi de var jo forståeligt nok meget arrige. Jeg kaldte ham op i styrehuset, og så måtte vi ellers bare vente for at se hvad morgendagen bragte.

Da det bliver lyst får matroserne endeligt slået alle de skadede edderfugle ihjel, og vi ankom Jakobshavn kl. 08:00.

Min bror Torben "Post" har jo et vist handelstalent, så han solgte løs af de døde edderfugle til de grønlandske havnearbejdere.

Det rygtedes i byen, at der var billige fugle nede på skibet, og pludseligt står der en grønlandsk fanger og brokker sig til Torben over at han solgte billige fugle thi det går ud over hans forretning.

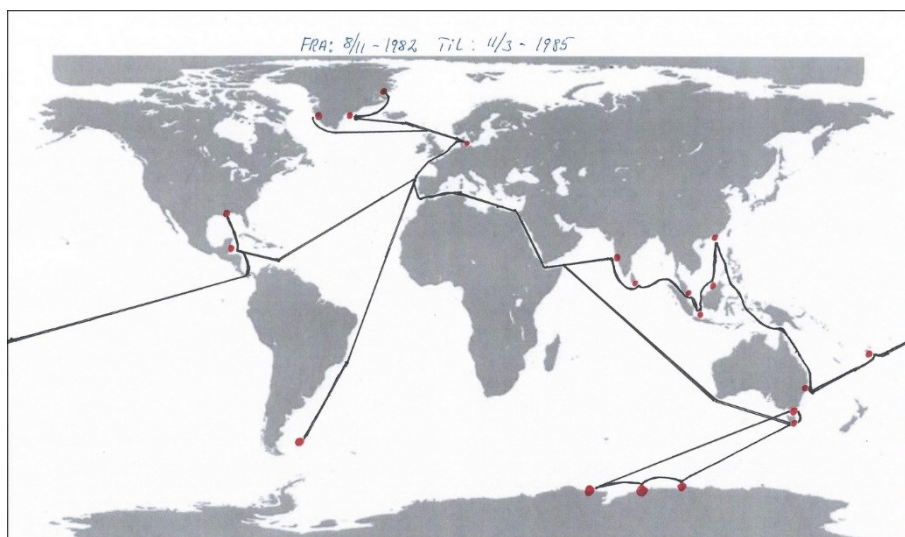
Torben er dog ikke sådan at hyle ud af den, så han sagde til fangeren at han da bare kan købe dem allesammen meget billigt, og så kan han jo selv sælge dem videre med fortjeneste uden at have løsne et eneste skud.

En ren win- win situation

Som sagt så gjort, og nu er det at Torben bliver meget populær om bord thi for pengene af salget af edderfuglene købte han - så vidt jeg husker - 10 kasser øl af skibets hovmester hvorpå han kvit og frit gav 5 kasser øl til hver messe (spisestue)""

Dagene gik, og en skønne dag kom det tunge øjeblik hvor vi anløb Svendborg for at lægge skibet op thi *M/S Svendborg* var det sidste skib der var tilbage i Rederiet A.E.Sørensen idet rederiet skulle afvikles helt ved årets slutning/primus 1987.

Jeg havde dog under alle omstændigheder realiseret drengedrømmen fra Strynø med hensyn til at besejle de 7 verdenshave, se kortet.



## Styrmænd i Statens istjeneste

Jeg afmønstrede *M/S Svendborg* den 10. december 1986, og var nu i princippet arbejdsløs selvom jeg gik og afspadserede mine fridøgn.

Jeg ringede derfor ind til Statens Istjeneste for at spørge til om det var muligt at få en hyre som styrmænd såfremt isbryderne skulle i aktion.

På det tidspunkt var der overhovedet ikke udsigt til en isvinter så det blev selvfølgelig til et afslag, men efter årsskiftet 1986/87 lagde isvinteren sig særdeles hurtigt over de danske farvande hvilket i første omgang gav sejladsp problemer for den mindre skibsfart.

Statsisbryderen *Thorbjørn* skulle derfor hurtigst muligt bemændes, og derpå gå i aktiv isbryder tjeneste som den første af de fire danske isbrydere.

Søndag den 11. januar 1987 ringede Statens Istjeneste således til mig og tilbød en meget sæsonbetonet hyre som 3. styrmænd på Statsisbryderen *Thorbjørn*, der lå i Flåde station Frederikshavn – hvis jeg altså kunne møde NU !

På denne dag besøgte jeg imidlertid mine forældre på den lille ø Hjortø i Det sydfynske Øhav, men som skipper på øens postbåd ville min far straks sejle mig til fastlandet i fald jeg sagde ja tak til hyren. Jeg besluttede mig hurtigt til at sige ja tak til denne enestående chance hvorpå jeg blev sejlet over til fastlandet. Der på hjem til Svendborg for hurtigt at pakke en kuffert hvorefter rejsen gik mod flåde station Frederikshavn.

På vej mod Nordjylland blev vejret dårligere og dårligere, og da vi kørte ind på Aalborg station, fik rejsende til Frederikshavn at vide, at resten af rejsen ville ske med Taxa på DSB's regning, thi toget kørte ikke videre på grund af kraftigt snefald mv. Omkring midnatstid mødte jeg op på *Thorbjørn* hvorefter jeg blev indkvarteret.

I løbet af natten og næste dag blev besætningen fuldtallig; mange af os havde aldrig sejlet med isbryder og slet ikke *Thorbjørn*. Islægget var imidlertid kraftigt i de danske farvande, så i løbet af dagen sejlede vi ned til området omkring Hals Barre ved munden af Limfjorden for at assistere skibsfarten der.

## *Søvagt & isbrydning*

I den kommende tid sejlede vi i døgndrift for at assistere skibsfarten overalt i de danske farvande.

Vi havde sjældent lods om bord, så det krævede sin navigatør at navigere når farvandsafmærkningerne var skruet ned af isen – dengang havde vi nemlig ikke GPS !

Islægget blev nu så kraftigt, at de tre øvrige isbrydere også stævnede ud for at hjælpe skibsfarten gennem isen, og flere navigatører blev nu forfremmet og flyttet fra *Thorbjørn* til disse isbrydere.

Om bord på *Thorbjørn* medførte dette, at jeg hurtigt avancerede fra 3. styrmand til 2. styrmand og derpå til 1. styrmand. Vi var i alt fire vagtgående navigatører om bord.

Overstyrmand og en af de øvrige navigatører gik 12 -18 & 00 – 06 vagten og 1. styrmand og en af de øvrige navigatører gik 06 -12 & 18 - 24 vagten.

Kaptajnen gik ikke vagt, men kunne altid tilkaldes ifald han ikke var oppe i styrehuset for at støtte op mv.

Det fik jeg brug for på dramatisk vis..

## *En vred kaptajn*

Som 1. styrmand var jeg således in charge på min vagt sammen med 3. styrmand til at navigere gennem isen alt imens jeg stod for isbryderens manøvrer når vi assisterede skibe.

En sen aften på min søvagts blev vi kaldt op af et nordgående skib der var sejlet fast i isen mellem Hals Barre og Læsø.

Jeg besluttede straks at give dette skib første prioritet på assistance listen hvorefter vi sejlede det til undsætning.

Vel nede ved skibet vurderede jeg, at det ikke var nødvendigt at hale dette skib ind i isbryderens agterstavn (Klykken) og derpå slæbe det videre til mere farbart farvand.

Det burde være nok at sejle meget tæt rundt omkring skibet og derpå bakke helt hen og sende vore slæbewire over således, at vi kunne slæbe det videre på denne måde. På sin vis en rimelig rutine operation.

Som sagt så gjort - i nattemørke med stærke projektører !

Jeg stod bagerst i styrehuset og havde radiokontakt med det slæbte skib alt imens jeg manøvrerede for at holde slæbewiren rimeligt tight og samtidigt en passende fart fremad gennem fastisen.

Vagthavende bådsmand stod ved siden af mig og hjalp hele tiden til med at justere slæbewiren med det meget kraftige slæbewirespil samt betjente agter projektøren.

3. styrmand stod forrest i styrehuset og navigerede samt meddelte tilbage til mig ifald der var isskruninger forude etc.

Vi bevægede os alle støt fremad, og isen udgjorde egentligt ikke det helt store problem idet der ikke var isskruninger på denne strækning.

Pludseligt sad vi fast i isen !

Der var ganske vist ikke isskruninger, men til gengæld var vi sejlet ind i et område med kraftig istykkelse hvilket kunne være svært at se forrest i styrehuset når der kun var projektører at orientere sig ved under sejlads på nattevagten.

Bagerst i styrehuset havde jeg ikke reageret hurtigt nok og givet mere gas på manøvrehandtagene, og i samme øjeblik vi sidder fast råber jeg derfor over radiokontakten til det slæbte skib, at det skal slå fuld kraft bak.

For sent !

Det slæbte skib bakker så hurtigt det kan, men har stadig god fart på og det drejer derfor ud og rammer iskanten på den brudte rende.

Derpå drejer det over mod os og boven hamrer lige ind i vores agterstavn.

Det kunne det slæbte skib ikke rigtigt holde til, så det fik et stort hul i boven over vandlinien.

Min kaptajn kom meget hurtigt op i styrehuset thi det var jo ikke gået stille af sig da det andet skib ramte os... og han stod og hørte på, at det slæbte skibs kaptajn over VHF råbte og skreg sin utilfredshed med situationen.

Et godt tilbud !

Jeg glemmer aldrig nogensinde min kaptajn i disse øjeblikke.

Han var fuldstændig rolig, og sagde til mig "Bjarne, vi lader ham lige rase af derovre. Så giver vi ham et godt tilbud, nemlig at vi slæber ham ned til Limfjorden så kan han selv sejle videre for at få repareret sit skib.

Jeg synes, at du skal fortsætte på vagten og slæbe ham derved. Nu bliver jeg lidt på vagten, og derpå går jeg til ro igen, men som altid kan du kalde på mig, så er jeg her med det samme"

Som sagt så gjort; og resten af søvagtten og sæsonen forløb uden mere dramatik. Senere da der var faldet ro over situationen fik jeg fortalt, at det slet ikke var første gang dette var sket for isbryderen, og at det før havde været endnu mere dramatisk !

*"Luftbobler"*

*Thorbjørn* har en særlig "luftboble generator" der kan generere luft ud gennem dyser i begge sider af skroget.

Dette medfører en slags smøring mellem skrog og isen således, at friktionen nedsættes.

Derved kan skibet gennemsejle tykkere is med den samme motorkraft så at sige.

Det var nu sjældent at vi brugte systemet under denne isbryder sæson, thi generatoren larmede ganske forfærdeligt under drift, og vi assisterede jo i døgndrift gennem hele sæsonen.

Endvidere synes det som om at dette system ikke var særligt velegnet til den danske vinteris idet dette ofte nærmest kan sammenlignes med softice hvorfor smøreeffekten forsvandt betragteligt.

Under isbryderens prøvebrydning i Botten Bugten ved Finland havde den ganske vist brudt meget tyk vinteris uden problemer – men det var is af en anden beskaffenhed end den danske soft ice.

Systemet vil sikkert være udmærket under vinter/forårs isbrydning i den grønlandske Disko Bugt og i Umanak Fjorden, men det er aldrig blevet efterprøvet.

I disse to måneders isbrydning i de indre danske farvande fik jeg den erfaring, at enten sejlede vi bare igennem vinterisen som om den nærmest ikke eksisterede – eller også sad vi lynhurtigt fast !

Det var fx meget vigtigt under bugsering, at vagthavende navigatør på forkanten varskoede vagthavende navigatør på agterkanten når der var isskruninger forude – thi så skulle der straks gives gas for ikke at sidde fast hvorefter det bugserede skib kunne drøne op i isbryderens agterstavn.

Det var yderst sjældent at vi brød en rende i isen for skibsfarten thi sådanne render lukker hurtigt til i de danske farvande.

Med *Thorbjørn* valgte vi således altid en af følgende tre løsninger når vi assisterede et skib der sad fast i isen:

### *Bugsering med slæbewire*

Ledende vagthavende navigatør sejler først tæt på og langs med det andet skib.

Der skal hele tiden sørges for, at der er tilpas med is der kan virke som en slags fender mellem skibene. Derpå drejes ind foran og der bakkes hen.

Det andet skib kaster en line ned og slæbewiren fra isbryderen hives op og gøres fast.

Isbryderen sejler nu et passende antal meter frem hvorefter spilpasseren i styrehuset strammer wiren op via remote kontrol. Når wiren er tight både bugserer og bryder isbryderen således det andet skib igennem isen.

Denne bugsering kan være yderst vanskeligt når der af og til er våger i isen og/eller skruéis. Hele teamet på broen i begge skibe skal virkeligt være på dupperne og reagere med rettidigt om hu – især når denne form for assistance udføres i mørke !!!



Når bugseringen skal afvikles er det meget vigtigt med en god timing.

Der skal således helst afvikles inden åbent vand idet man ellers kan risikere at få slæbewiren i isbryderens skruer når den slippes fra det andet skib og inden den er halet helt hjem af spilmanden på isbryderen !

### *Bugsering i klykken*

For så vidt samme procedure som bugsering med wire.

Dog med den forskel, at det andet skib hales helt op i isbryderens specielt udformede klyk der bedst kan sammenlignes med et par spredte ben i agterstævnen.

Denne bugsering kan være endnu mere vanskeligt når der af og til er våger i isen og/eller skrueis.

Der vil ofte ske det for *Thorbjørn*, at det andet skib vrider sig ud af klykken, og så skal ledende vagthavende til at samle det op på ny.

Mørke gør bestemt ikke denne form for assistance nemmere !

I forhold til bugsering med slæbewire og afstand til det andet skib, er det her nemmere at afvikle bugseringen idet slæbewiren som oftest bare dumpes ned på isbryderens agterdæk hvorfra spilmanden kan hive den hjem.

Derpå sejler isbryderen frem og holder passende afstand til det andet skib der nu skal slå fuld kraft frem på maskinen for ikke at sidde fast i den is der trods alt er tilbage.

### *Assistance uden bugsering*

Som ledende vagthavende styrmand valgte jeg så vidt muligt denne tredje mulighed under en assistance.

Ledende vagthavende navigatør sejler først tæt på og langs med det andet skib.

Der skal hele tiden sørges for, at der er tilpas med is der kan virke som en slags fender mellem skibene. Derpå drejes meget tæt ind foran det andet skib for ligesom at feje isen

væk foran det, og der meldes over VHF til det andet skib, at det skal slå fuld kraft frem på maskinen.

For ledende vagthavende navigatør på agterkanten gælder det nu om at holde en passende afstand til det andet skib således, at det andet skib kan sejle i den brudte rende inden den lynhurtigt lukker sig sammen bag isbryderen.

Det er nærmest lidt af et kunststykke; hvis isbryderen er for tæt på det andet skib vil det lynhurtigt være oppe i agterenden af isbryderen og hvis isbryderen sejler for hurtigt vil rende lukke sig og proceduren skal gentages for at samle det andet skib op igen.

Vagthavende navigatør på forkanten har også nok at se til idet vedkommende både skal navigere under meget vanskelige forhold samt passe VHF og melde om skrueis mv. til navigatøren på agterkanten.

Assistancer om natten kræver i særdeleshed et godt teamwork for alle implicerede parter !

I lange perioder assisterede vi skibsfarten frem og tilbage over Hals Barre ind til Limfjorden.

Det var helt specielle forhold for alle idet en potentielt tabt assistance hurtigt kunne blive kritisk under de fremherskende strømforhold på strækningen !

### *”En underlig fisk”*

I løbet af isvinteren 1987 producerede DR en dokumentarfilm ”En underlig fisk” om alle de dengang 4 danske statsisbrydere i aktion.

Vi havde således DR filmholdet om bord på *Thorbjørn* i 3 dage, og i filmens indledning, hvor man fra helikopter ser *Thorbjørn* pløje sig gennem isen is mellem Langeland og Fyn, er jeg vagthavende styrmand.

På næste kan man se isbryderen *Thorbjørn* sejle foran en lille konvoj gennem isen.

Denne konvoj var oprindeligt på tre skibe.

På dette foto kan man også den helikopter som filmholdet benyttede da de filmede indledningen til filmen, og på [www.dr.dk/bonanza](http://www.dr.dk/bonanza) kan man se selve dokumentarfilmen der har titlen "En underlig fisk"



*Konvojsejlad i vinterisen*

## Grønland

Jeg afmønstrede isbryderen *Thorbjørn* den 15. marts 1987 og var atter en gang arbejdsløs. Jeg havde sendt en ansøgning til Grønlands Handel (KNI) i løbet af 1986, men fik kun det svar, at de da ville opbevare den indtil videre.

Under min udmønstring med Statsisbryderen *Thorbjørn* i 1987 havde jeg ringet til KNI bemandingschefen i Aalborg, og han foreslog mig at jeg kontaktede ham efter afslutningen på "isbryder sæsonen"

Som sagt så gjort, og i løbet af foråret blev jeg inviteret til samtale med KNI bemandingschefen.

Nu skete der det pudsige oppe i Aalborg, at KNI Bemandingschefen midt i "jobsamtalen" kiggede på sit ur og siger til mig "Bjarne, som du ved har vi købt *M/S Svendborg*, og jeg er lige nødt til at forlade dig et kvarters tid fordi jeg skal lige tale med din tidligere direktør for rederiet A.E.Sørensen vedr. noget bemanding".

Efter et kvarters tid kom KNI bemandingschefen tilbage for at fortsatte samtalen, og der gik nu ikke mange minutter før han sagde "Bjarne, jeg vil godt ansætte dig som tjenestemand ansat styrmand på prøve". Jeg gætter på at direktør Verner Sørensen havde lagt et godt ord ind for mig 😊

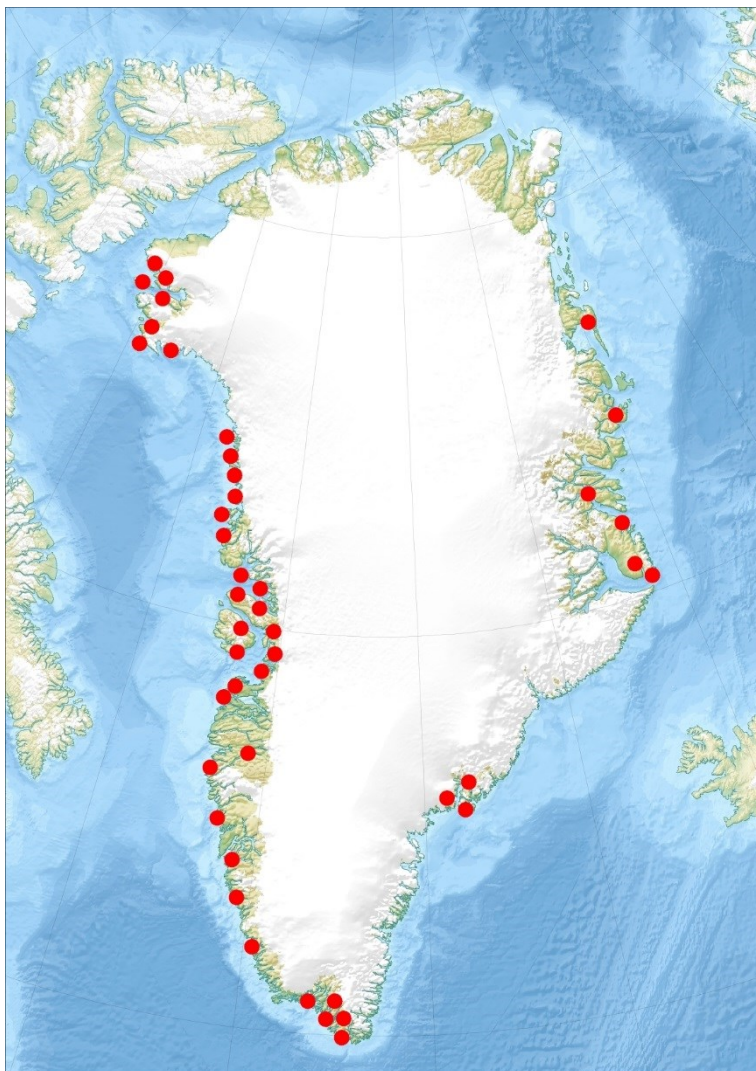
Jeg fik efterfølgende et brev om at jeg var ansat den 1. maj 1987 som tjenestemand på prøve i de næste 24 måneder. Efter prøvetidens udløb blev jeg fast ansat som tjenestemand.

Perioden 1987 og frem til jeg gik i land i 2000 blev en fantastisk oplevelse. I disse år besejlede jeg samtlige byer i Grønland lige fra Danmarkshavn i NØ Grønland og rundt Kap Farvel helt op til Siorapaluk, verdens nordligste beboede sted, der ligger lidt nord for Thule (Qaanaaq)

Ud over byerne besejlede jeg også langt de fleste bygder i Grønland samt besejlede rigtig mange af indenskærstruterne fra Sydgrønland og helt op til Nordgrønland.

Der fandtes ikke lodser i Grønland dengang, så jeg lærte virkeligt at navigere under vanskelige forhold på de årstider hvor vi kunne besejle de enkelte lokationer og ruter.

På kortet har jeg plottet de fleste af de lokationer ind som jeg har besejlet i den periode af min ”styrmandstid”.



*Et udsnit af lokationer som jeg besejlede i perioden 1987 – 2000*

## Styrmand i Grønlands Handel (KNI)

Jeg startede min karriere i KNI med at påmønstre *M/S Nivi Ittuk* i Grønlandshavnen i Aalborg den 12. maj 1987 for en enkelt rejse til Grønland inden jeg skulle påmønstre *M/S Nikki Ittuk* – den tidligere *M/S Svendborg*.

Jeg afmønstrede *M/S Nivi Ittuk* den 30. maj 1987 og afviklede nogle fridage inden jeg påmønstrede *M/S Nikki Ittuk* (ex. *M/S Svendborg*) i Aalborg den 29. juni 1987.

Med *M/S Nikki Ittuk* gjorde jeg 4 rejser til Umanak i 1987, og jeg husker især denne hændelse:

### *Tsunami/Kanele*

Igennem årene havde jeg hørt om KANELE ved Umanak havn - men indtil videre ikke oplevet det - før nu...



*M/S Nikki Ittuk i Umanak Havn*

Vinterisen i Umanak Fjorden drev ganske vist ud på det åbne hav i løbet af foråret; men til gengæld begyndte der så at drive mange isbjerge rundt i fjorden - og de lagde sig ofte uden for havnen i Umanak og her skete ofte dette, at de kæntrede og forårsagede en flodbølge ind i havnen.....

Det oplevede jeg en enkelt gang i 1987 hvor vi lå i Umanak, se foto side 110, og hvor der lå store isbjerge lige uden for havnen.

Et mindre isbjerg kæntrede udenfor havnen og sendte en mindre flodbølge (Kanele) ind i havnen hvor vi var i færd med at losse skibet ved kajen.

Jeg var vagthavende styrmand, og jeg glemmer aldrig den følelse af afmagt imens det stod på thi bølgen "drønedede frem og tilbage" i den lille havn, og det gjorde skibet så også langs kajen fordi vi desværre havde lidt vel rigeligt slæk på fortøjningstrosserne....

Heldigvis holdt fortøjningstrosserne denne gang - men hvis de IKKE havde gjort det, så var skibet blevet kastet på klippegrund i havnen...

Nu var denne hændelse faktisk ikke så slemt som det kan være - det er meget værre i denne lille autentiske film fra internettet fra en anden gang hvor et isbjerg kæntrede mellem Umanak havn og Storøen:

<https://www.youtube.com/watch?v= 2NvwlnKVtU>

### *Bjærgning i Scoresbysundfjorden*

Året efter (1988) var jeg på mønstret Unit load polarskibet *MS Nungu Ittuk*, og som sædvanligt kom jeg ud for dramatiske oplevelser.

Først lidt om netop dette skib thi her har jeg haft en del oplevelser:

Skibet var på alle måder bygget langt over højeste isklasse, og havde endvidere monteret et aftageligt helikopterdek agten for apteringen.

På rejserne nord for Angmagssalik på den grønlandske østkyst blev der normalt medbragt en mindre helikopter inkl. pilot og mekaniker. Desuden blev der også medbragt en lille slæbebåd og pramme for losning på disse destinationer.

På denne rejse havde vi også helikopter med om bord til isrekognosceringer under forcering af storisen.

Well, i juli 1988 afgik vi fra Grønlandshavnen i Aalborg på rejse med forsyninger til diverse destinationer på den grønlandske østkyst.

I løbet af måneden var vi fremme på ankerpladsen i Scoresbysund for ekspedition af årets første forsyninger. Både på ankerpladsen og ude i selve Scoresbysund fjorden – der er verdens største fjordkompleks – var der megen stori der var drevet ned og ind fra det endnu nordligere polarhav

Besætningen om bord, samt folkene på land, havde stor erfaring i at losse i pramme og derpå slæbe lasten til land, så det var alt i alt en noget rutinepræget ekspedition af forsyningerne.

Efterhånden var der kun nogle få timers arbejde tilbage inden vi kunne lette anker og sejle videre til næste destination, der var flyvepladsen Constable Point længere inde i fjordsystemet (Hurry Inlet).

Pludseligt lød der en melding fra vor kaptajn:

”Stop øjeblikkeligt med ekspeditionen af forsyninger; vi går polar tankskibet *M/T Betty Theresa* til undsætning. Hun har knækket et skrueblad og kan dårlig sejle igennem storisen ude i fjorden. Skibets kaptajn er nu nervøs for at blive presset op på den sydlige klippekyst af den megen stori derude, og desuden er skibet fuldt lastet med dieselolie til Scoresbysund og Constable Pynt.”

Vi smed øjeblikkeligt alt hvad vi havde i hænderne, og kæmpede os frem til *M/T Betty Theresa*. Hun kunne ikke forcere storisen på grund af havariet med skruen, men dog godt manøvrere ganske lidt.

På billedet på næste side - der er taget oppe fra den medbragte helikopter på *M/S Nungu Ittuk* - kan man se begge skibe i storisen/vinterisen.

*M/T Betty Theresa* ligger mellem *M/S Nungu Ittuk* og fjeldene mod syd i baggrunden.





*M/S Nungu Ittuk på vej gennem polarisen mod M/T Betty Theresa*

Kaptajnerne blev enige om, at *M/S Nungu Ittuk* skulle slæbe *M/T Betty Theresa* til ankerpladsen i Scoresbysund. Her kunne hun losse forsyningen af dieselolie til byen hvorefter skibet kunne trimmes forover og delvis fritlægge skruen. Derpå kunne der monteres et nyt skrueblad til erstatning for det mistede

Vor kaptajn på *M/S Nungu Ittuk* sejlede derpå helt hen til *M/T Betty Theresa* hvorpå vor fortøjningstrosser blev monteret som slæbetrosser.

Nu udførte kaptajnen på *M/S Nungu Ittuk* et stykke fremragende sømandsarbejde. Han styrede og manøvrerede *M/S Nungu Ittuk* i mange, mange timer gennem den svære storis samtidigt med at han slæbte *M/S Betty Theresa*, der ikke kunne bakke optimalt.

Nu kom vor medbragte helikopter os virkeligt til gavn på en helt ny måde. Det blev aftalt med piloten, at han skulle medbringe en af skibets navigatører for isrekognosceringer.

Denne navigatør skulle vurdere hvor der var mest sejlbart for *M/S Nungu Ittuk* og slæbet, og derpå skulle piloten lande på en passende isflage således, at kaptajnen på *M/S Nungu Ittuk* havde helikopteren som pejlemærke at styre efter.

På billedet er piloten således landet på en isflage; i dette tilfælde sammen med mig.



*M/S Nungu Ittuk, M/T Betty Theresa og bogens forfatter*

Bemærk, at det er nærmest umuligt for *M/S Nungu Ittuk* at bryde sig vej gennem isen; skibet er nødt til at sejle der hvor der er en smule åbent vand.

Det er rimeligt nemt at se oppe fra en helikopter på det første billede, men meget svært at se jo længere man kommer ned som det fremgår af det andet billede. Vurderingen kunne også kun gælde for kortere tidsrum idet vind og strøm konstant kværnede rundt med storisen.

Heldigvis var vejr og vind forholdene meget gunstige under hele bjærgningen, og vel fremme på ankerpladsen ved Scoresbysund efter mange timers slæb i storisen ankrede

begge skibe op, og vi fortsatte vi arbejdet med de sidste timers ekspedition af forsyningerne.

Derpå hev vi ankeret op og fortsatte mod Constable Point

Vel fremme ved flyvepladsen i Constable Point igen udførte vi rutinemæssigt ekspeditionen af forsyninger via pram på samme vis som ved Scoresbysund.

Da vi var færdige og havde gjort søklar for rejsen tilbage til Grønlandshavnen i Aalborg lød det pludseligt: Vi skal ned og slæbe *M/T Betty Teresa* fra Scoresbysund til Constable Point !

Så kom det meget bramfrit fra Maskinchefen "Det skib er sgu ligesom en hæmoride; den hager sig fast i røven og er bare til pine og plage og ikke til at slippe af med igen.."

Det viste sig, at det store tankanlæg i Scoresbysund ikke kunne modtage tilstrækkeligt med dieselolie fra *M/T Betty Teresa* således, at skibet kunne trimmes tilstrækkeligt fremover for reparation af skruen.

Som sagt så gjort, vi sejlede derved hvorefter vi slæbte skibet gennem storisen til Constable Point hvor hun kunne losse den nødvendige mængde dieselolie således, at skibets skruetøj kunne repareres.

Derpå fortsatte vi rejsen til Aalborg/Grønlandshavnen uden yderligt dramatik

### *Motorstop i stormvejr..*

I efteråret 1988 skete der det som vi så ofte har talt om ude i skibene: hvad mon der sker hvis hovedmotoren pludseligt går i stå i et stormvejr ?

Jeg fik selv syn for sagen i løbet af efteråret 1988 hvor jeg var påmønstret *M/S Nungu Ittuk* for en af årets sidste rejser til den grønlandske østkyst.

På rejsen tilbage til Danmark valgte skibets kaptajn at sejle nord om Island på grund af vejrforholdene.

Desværre bevægede et dybt lavtryk sig hurtigere end *M/S Nungu Ittuk*, og nord for Island ramte et lavtryk os med vindstød af orkanstyrke.

Vi lå hurtigt underdrejet, og skibet bevægede sig derpå "op og ned" i de efterhånden ret store bølger.

Aftensmaden blev dog som sædvanligt serveret kl. 17:30 - og næsten præcis på dette klokkeslet gik skibets hovedmotor i stå...!

Vi sad i skibets spisestue (messe) og kiggede lidt på hinanden thi hvad nu ?

Den situation havde ingen om bord oplevet før - ville skibet nu begynde at rulle voldsomt når der ingen motorkraft var ?

Nå, skibets 2. maskinmester og skibets 3. maskinmester løb hurtigt ned i maskinrummet for at starte hovedmotoren op igen.

Vi fortsatte med aftensmaden thi skibet rullede faktisk ikke særligt meget selvom vi nu lå på tværs af bølgerne. Ved 18:00 tiden kørte hovedmotoren igen og på det tidspunkt gik jeg op for at afløse overstyrmanden som jeg plejede at gøre på dette tidspunkt så han kunne spise sin aftensmad.

Da jeg kom ind i styrehuset fortalte overstyrmanden og kaptajnen at de på grund af stormens hulen ikke umiddelbart havde lagt mærke til at hovedmotoren var gået i stå - men ret hurtigt mistede skibet styringen, og mange alarmer gik i gang i styrehuset – og så var ingen i tvivl om hvad der var sket...

Jeg havde søvagt igen fra 20-24 og jeg kan huske at vejret var fint kl. 24:00 hvor jeg blev afløst af 1. styrmand - uvejret kom hurtigt og forsvandt hurtigt.

- og vi var alle blevet en erfaring rigere.

Jeg vil runde 1988 af med at nævne, at jeg også var påmønstret *M/S Nungu Ittuk* på skibets to første rejser til den helt nyetablerede KNI rute mellem Grønland og Canada i 1988.

Der burde ikke ske dramatiske ting på en sådan fredelig rute, og så alligevel...

### *Den forfrosne styrmand*

På skibets anden rejse til Canada havde vi først lastet i Grønlandshavnen i Aalborg til destinationer på den grønlandske østkyst hvorefter vi efter endt losning der fortsatte

sydpå igennem Prins Christianssund til Narssaq for at laste til St. John New Brunswick i Canada.

Denne gang sejlede vi udenom Belle Island strædet mellem fastlandet og New Foundland fordi der havde lagt sig vinteris der hvilket forøgede rejsens længde.

Efterårsstormene rørte også på sig, så det tog lidt ekstra tid før vi ankom St. John New Brunswick.

På denne rejse havde vi trods alt noget last med fra Grønland; primært frosne fiskeprodukter.

Vi kunne ikke nå at losse det hele, så ved fyraften gik vagthavende styrmand – det var 1. styrmand – en runde i de tomme lastrum for at tjekke at alt var vel, og at skibets 4 eltrucks var sat til opladning etc.

Han kiggede også ind i den ene fryselast hvor blæserne kørte på fuld drøn – da døren bag ham pludseligt smækkede i af sig selv og derefter var blokeret....

Nu var gode råd dyre thi ingen vidste at han var nede i lastrummet, og ingen vidste at han dernede var gået ind i det ene fryselast...

Døren var blokeret ved at den lange skalkebjælke var faldet i bag døren da den stod åben – men der var dog en sprække og 1. styrmand forsøgte desperat at tænde en smøg og blæse cigaret røg ud i lastrummet i håb om at brandalarmen ville lyde i hele skibet – men det forsøg virkede ikke...

Situationen var meget kritisk fordi der var minus 20 grader i rummet og blæserne kørte og han stod der og var slet ikke klædt på til det.

Så skete miraklet – af en eller anden grund var der en fra besætningen der havde stukket hovedet ned i lastrummet og hørt 1. styrmandens desperate råb om hjælp, og han blev så hurtigt lukket ud – godt forfrossen men han slap heldigvis fra det uden fysiske mén.

Tiden går, og i 1989 bliver jeg tilknyttet kystpassagerskibet *M/S Disko* som 2. styrmand.



*M/S Disco (Foto: Rolf Müller)*

De følgende sider kan måske virke lidt "indforstået", og jeg beder derfor læseren bære over med at jeg overhovedet har skrevet dem – men jeg føler at de måske kan have interesse for eftertiden thi der er vist ikke skrevet meget om den gamle kystfart ved Grønland.

### *Prolog*

Jeg var påmønstret *M/S Disco* som 2. styrmand i flere omgange i 1989, og dengang besejlede vi alle byerne samt enkelte bygder på den grønlandske vestkyst lige fra Narssarsuaq i syd og op til og med Upernavik i NV Grønland.

Der var meget storis ved syd Grønland dette år, og vi sejlede derfor meget indenskærsejladt lige fra Narssarsuaq til Frederikshåb.

I sommeren 1989 skete der i det hele taget meget "på kysten" thi kongeskibet *Dannebrog* med regentparret var på togt langs hele vestkysten - ICC afholdte sin første

internationale generalforsamling i Grønland — Aasisik blev afholdt i Kangaatsiaq – Grønlands Hjemmestyre havde 10 års jubilæum.

På de følgende sider har jeg beskrevet nogle af de mange oplevelser som jeg havde om bord i *M/S Disko* under mine to udmønstringer i 1989. Jeg har valgt at skrive dem i en rækkefølge der passer med kyststrækningen fremfor i den tidsmæssige rækkefølge som de faktiske skete i.

### *Indenskærsejlad*

I foråret 1989 skulle jeg påmønstre *M/S Disko* i Narssarssuaq.

Jeg boede i Svendborg dengang, så det var med tog og bus til Beldringe Lufthavn på Fyn og så ellers indenrigsflys til København og der på udenrigsfly til Reykjavik og derfra udenrigsfly til Narssarssuaq.

Hele rejsen gik fint i strålende solskin, og jeg mødte op på *M/S Disko* nogle få timer før afgang – helt som planlagt.

Efter at have indkvarteret mig på mit lille 2. styrmands kammer skulle jeg møde i styrehuset for at finde alle søkortene frem til indenskærsejladsen helt frem til Frederikshåb.

Hold da helt kæft – det var første gang at jeg skulle sejle i kystfarten ved Grønland, og jeg kunne på det tidspunkt absolut ikke overskue alle søkortene med indenskærseruterne dengang – så jeg måtte have hjælp til det af kaptajnen. Senere kunne jeg næsten sejle igennem indenskærseruterne uden søkort.

En "rundrejse" fra Narssarssuaq til Upernavik og tilbage igen tog ca 12 – 14 dage hvorefter vi normalt tilbragte 2 døgn for vedligeholdelse og reparation samt afhentning af passagerer fra lufthavnen der.

### *Narssarssuaq*

Gletcherne i Sydgrønland er rimeligt produktive hvilket ofte medførte at mindre isbjerger drev ind til kaj anlægget hvor vi lå fortøjet.

Under et ophold i Narssarsuaq drev et mindre isbjerg med en stor "isfod" således lige ret mod *M/S Disko* hvorfor bovpropellen hurtigt blev startet op.

Man kunne sommetider "afvise" et sådant isbjerg ved at lade bovpropellen køre – det lykkedes bare ikke denne gang, og isbjerget drev lige ind i skibet.

Det skete der nu ingen skade ved, men hvad værre var, at isbjergets "isfod" gled lidt ind under skibet og nu var det ikke så godt hvis denne "isfod" beskadigede skrue og roret..

Der sket imidlertid noget helt andet..

Pludseligt kæntrede isbjerget og "isfoden" vippede op med det resultatet, at *M/S Disko* blev "vippet" over mod kajen.

Nu var det et stærkt skib så der skete ikke nogen skader – men det var en pudsig oplevelse.

### *Passagerer i regnvejr*

Nå, efter afgang Narssarsuaq anløb vi først Narsaq og der på Julianehåb og jeg glemmer aldrig mit første anløb af Julianehåb.

Vi var lidt forsinket på grund af megen gletcheris i fjordene mellem Narsaq og Julianehåb, og denne forsinkelse medførte, at der var rigtigt mange passagerer der stod på kajen i Julianehåb og ventede på skibet – i regnvejr..!

Efter at vi havde lagt til kaj ville disse mange mennesker om bord – og det skulle være NU !

Jeg havde min første styrmandsvagt ved landgangen og jeg glemmer aldrig den "kolonne" der skulle om bord og jeg skulle tjekke deres billetter før de måtte komme ind i skibet – jeg havde aldrig set en skibsbillet før og anede ikke om den var gyldig eller ej.

Heldigvis var vagthavende matros meget rutineret i dette tjek, og han var mig til stor hjælp – han blev i øvrigt Landstyreformand for Det grønlandske Landsstyre 25 år efter.



## *Fuld kraft bak..!*

Efter afgang Julianehåb sejlede vi gennem indenskærsruterne op til Frederikshåb.

Dengang var det virkelig spændende at være vagthavende styrmand og navigere i indenskærsruterne på den grønlandske vestkyst – det var simpelthen et stykke ”håndværk”.

Søkortene var ikke altid helt pålidelige, og det kunne være meget svært at afgøre ”hvad der var hvad” på radarskærmen når der også var storis i fjordene og de større ”sejlløb” og det hele ”krydret” på efterårsdage med mørke og/eller tåge...

Men med en god visuel hukommelse og ”flair” for terrestrisk navigering gik det – sådan er det jo i Grønland uanset skibsstørrelse og skibstype.

Det krævede også ”nærvær og handlekraft”, og det fik jeg god brug for en formiddag hvor jeg navigerede *M/S Disko* i ruten mod nord efter afgang fra bygden Arsuk.

Vejret var klart og vi sejlede for fuld kraft op mod en lille pynt hvor jeg skulle lave et par hurtige sving med skibet.

Skibets elektriker gik i styrehuset og puslede med at justere rorviserne, og da jeg ikke syntes at de stemte helt overens ville jeg kalde på kaptajnen så vi var to hvis der ”skulle ske noget”.

Jeg kunne imidlertid ikke umiddelbart få fat i kaptajnen, og da der nu ikke var særligt langt til pynten slog jeg ”Fuld kraft bak” på manøvrehåndtaget og i løbet af kort tid lå *M/S Disko* helt stille på havet – og så gik døren ellers op til styrehuset og der stod kaptajnen...

Vi fik så kigget rorviserne igennem, og jeg fortsatte for fuld kraft og han gik ned – han havde tillid til sine styrmænds handlekraft.

## *Rundt om et isbjerg*

På en senere rejse i løbet af efteråret sejlede vi i nogenlunde den samme rute bare i mørke – og på et tidspunkt møder vi et stort grundstødt isbjerg lige midt i det forholdsvis smalle sejlløb..!

Det tog kaptajnen stille og roligt, han sejlede meget langsomt mellem isbjerget og klippekysten kun oplyst af skibets isprojektører i mørket – virkeligt godt sømandsarbejde.

*Hvem kommer først..*

Det var altid spændende i disse sejlløb; en anden gang sejlede vi også indenskærs i syd Grønland, og på et tidspunkt skulle vi sejle igennem et ret smalt løb, og da vi er næsten fremme ved løbet er der noget drivende vinteris på den anden side af løbet som vi først kan se da vi næsten er fremme...

Jeg husker tydeligt den dag i dag hvorledes kaptajnen helt bogstaveligt talt sprang hen og ”flåede” rattet ud af hænderne på roergængerens, og derpå styrede *M/S Disko* igennem løbet for fuld kraft og meget tæt op under klipperne – vi kom heldigvis lige netop igennem løbet før den drivende is blokerede det...!

*Duggede ruder*

En anden gang for sydgående skulle vi for fuld kraft frem sejle ind i munden af skærgårstruterne i forholdsvis klart vejr da alle vinduerne i styrehuset pludseligt blev fyldt med drivende dug så vi intet kunne se ud af ruderne...

Det viste sig at vagthavende matros havde sat kaffe over, og det dampede så meget at luftfugtigheden i styrehuset pludseligt ramte dugpunktet..

Nå, jeg havde vagten så jeg såmænd bare en klud og stod og tørrede løs på vinduet midtskibs alt imens jeg gav roergængerens forskellige kommandoer på vej ind i skærgården.

Jeg har en mærkelig evne til at bevare roen i kritiske situationer – det har jeg oplevet mange, mange gange i årenes løb.

*POCA jolle sejlads*

I bygderne samt byerne Godhavn, Umanak og Upernavik sejlede vi normalt passagererne frem og tilbage med skibets store Poca jolle, der kunne tage 12 passagerer af gangen.

Det kunne godt kræve sin mand at sejle frem og tilbage i mørke eller tåge, og nogen gange begge dele på samme tid, og så var det rart med den lille radar vi havde om bord.

Efterårsdage sejlede vi oven i købet meget ofte frem og tilbage i kraftigt blæst, og så var det med at være på dupperne når vi lagde til langs skibssiden på *M/S Disko*.

Vi skulle nemlig fortøje Poca jollen så den vendte agterenden mod skibets nedsænkede gangway, men når *M/S Disko* lå til ankers havde den naturligt nok stævnen op i mod vinden, og dermed vendte Poca jollen agterenden mod denne vind – altså lå Poca jollen og *M/S Disko* ”modsat” hinanden.

I jollen satte vi normalt bare et spring ind og gav derpå fuld gas frem for at holde jollen tæt ind til skibssiden så passagererne - støttet af 2 matroser - kunne hoppe fra gangway'en ned i jollen som lå og hoppede op og ned i vind og sø.

Det kunne være temmelig dramatisk, og jeg husker specielt en gang jeg sejlede Poca jolle i bygden Arsuk i Syd Grønland.

Den dag begyndte *M/S Disko* at drive for ankeret alt imens vi lå der langs skibssiden – vi blev derved presset mere og mere ud fra skibssiden, og på et tidspunkt trækker bådsmanden oppe på *M/S Disko* sin kniv efter ordre fra kaptajnen, og skærer derpå simpelthen springet over til jollen..

En af matroserne stod og trak i springet, så lige pludseligt var han tæt på at falde udenbords i det kolde vand...

Men situationen var kritisk for *M/S Disko* for den var jo begyndt at drive hurtigt ind mod klipperne fordi ankeret ikke kunne holde i klippebunden i den kraftige blæst...

### *Duet på ankerpladsen ved Kangamiut*

Jeg har haft mange smukke visuelle oplevelser af den grønlandske natur – men på ankerpladsen ved bygden Kangamiut ved Sukkertoppen havde jeg en meget smuk ”audio visuel” oplevelse.

Vi havde et sangkor om bord fra Danmark. Jeg husker ikke længere hvilket kor det var, men i de dage hvor de sejlede med os stod koret på dækket og sang når vi anløb havn.

En meget sen, stille og klar aften tæt på midnat hvor solen lige var ved at gå ned, ankrede vi op på ankerpladsen ved bygden Kangamiut der dengang var kendt for deres meget dygtige sangkor.

Bygdens sangkor, og mange øvrige i bygden, var sejlet os i møde på ankerpladsen, og nu lå de omkring *M/S Disko* hvorpå Kangamiut sangkorene og koret oppe på *M/S Disko* skiftevis ”sang til hinanden” på smukkeste vis.

Atte en uforglemmelig oplevelse – tak Grønland.

### *Gangway vagt - ICC generalforsamling i Sisimiut*

I sommeren 1989 afholdte Inuit Circumpolar Conference (ICC) en konference i Holsteinsborg med deltagere fra de øvrige polarlande, Grønland, Canada, Alaska og Sibirien.

Lederartiklen i »Atuagagdliutit - Grønlandsposten«, der tematiserede det historisk enestående i dette møde midt i Østens revolutionære opbrud, valgte en overskrift fra legekulturen: »Qilaatersorneq - Trommedans«.

Se [http://timarit.is/view\\_page\\_init.jsp?pageId=3823282](http://timarit.is/view_page_init.jsp?pageId=3823282)

og

[http://timarit.is/view\\_page\\_init.jsp?issId=269071&pageId=3823417&lang=da&q=1989](http://timarit.is/view_page_init.jsp?issId=269071&pageId=3823417&lang=da&q=1989)

Det var også noget meget specielt for os i kystpassagerskibene thi både *M/S Kununguaq* og *M/S Disko* skulle ankomme samtidigt til Holsteinsborg med mange af deltagerne.

Vi havde været inde på ankerpladsen i Sdr. Strømfjord for at hente mange af de udenlandske gæster der var ankommet med udenrigsflyet, og som skulle videre til Holsteinsborg.

Jeg kan huske at begge kystpassagerskibe ankom Holsteinsborg en meget smuk og klar solskinsdag, og der var fyldt med mennesker på kajen i denne specielle anledning hvor drømmene endnu var unge og uprøvede...

## *Stilhed i Susanne løbet*

Den næste oplevelse var der ikke lyd på, kun stilhed..

Vi var på vej til Egedesminde efter afgang fra bygden Kangaatsiaq igennem indenskærsruten, og efterhånden som vi nærmede os Susanne løbet syd for Egedesminde var der flere og flere passagerer ude i den åbne brovinge der spurgte om de måtte komme ind i styrehuset.

Det gav jeg dem lov til på den betingelse, at ingen måtte stille sig i vejen for mit udsyn mellem ”selvstyren” ved rattet og midterste vindue.

Der kom flere og flere ind i styrehuset, og på et tidspunkt var der bogstaveligt talt helt fyldt med mennesker – og alle stod musestille og kiggede ud af styrehusvinduerne alt imens vi for fuld kraft sejlede op gennem det smalle sejløb – hvilket jeg efterhåndende jo havde gjort mange gange før.

Pludseligt gik døren op til styrehuset og der stod skibets kaptajn...

Han spærrede godt nok lige øjnene op da han så alle de mennesker – men på den anden side var det jo Bjarne, der var på vagt...såhhh..

De blev så pænt bedt om at forlade styrehuset thi nu var vi tæt på at gå i havn.

## *Kongeskibet DANNEBROG i Diskobugten*

I sommeren 1989 var kongeskibet *DANNEBROG* og regentparret på togt ved Grønland i anledning af Grønlands Hjemmestyres 10 års jubilæum.

Se [http://timarit.is/view\\_page\\_init.jsp?pagelid=3823282](http://timarit.is/view_page_init.jsp?pagelid=3823282)

Det vidste jeg i god tid fordi jeg i løbet af vinteren havde mødt en af mine gamle klassekammerater fra Svendborg Navigationsskole, og over en kop kaffe hjemme i Svendborg fortalte han mig, at han var ved at planlægge hele ”grønlandstogtet” som han også skulle med på...

På samme tidspunkt som kongeskibet ville være i de grønlandske farvande ville jeg pudsigt nok være om bord i *M/S Disko*, så vi aftalte at ”praje hinanden” hvis vi mødtes deroppe nordpå.

Noget senere var jeg vagthavende styrmand på *M/S Disko* under sejlads i Diskobugten, og jeg hørte godt over VHF radioen at *DANNEBROG* også var i Diskobugten.

Kaptajnen på *M/S Disko* var også oppe i styrehuset denne her formiddag, og lige pludseligt lød det over VHF radioen ”*DANNEBROG* kalder *Disko* – *DANNEBROG* kalder *Disko*”...

Kaptajnen løb næsten hen og tog VHF radioen for at svare på opkaldet fra *DANNEBROG*, hvorefter de fik en snak om isforholdene i bugten – og så kommer det jeg aldrig glemmer- det lød så over VHF radioen:

”Mange tak Kaptajn; det er vel ikke sådan at jeg kan få lov til at tale med Bjarne ?”

Jeg vil aldrig nogensinde glemme kaptajnens udtryk i ansigtet da vendte sig om og gav mig VHF radioen med ordene: ”De spørger efter dig, Bjarne ???”

Jeg havde nemlig ikke fortalt nogen på *M/S Disko* at jeg kendte en af de navigationsofficerer der var med *DANNEBROG* – nemlig min gamle klassekammerat som fortalte mig at han skulle med på togtet...

### *Landsætning i Qudtligssat*

Vi fortsatte sejladsen mod nord gennem Vaigat da vi havde passagerer med til den nedlagte by Qudtligssat på *Disko* ø.

Når vi ankom Qudtligssat ”skiftede” vi passagerer ved at sætte den store Poca jolle i vandet og så sejle frem og tilbage til stranden.

I mellemtiden lå *M/S Disko* så og drev thi der var meget dybt helt ind til stranden så det duede ikke at kaste anker hvad vi normalt ville gøre her og ved Umanak m.fl.

### *Til kaj i Umanak*

Ved anløb af Umanak lå vi normalt og drev ude i Umanak fjorden hvorpå den store Poca jolle blev sat i vandet for at fragte passagerer frem og tilbage til havnen.

Det var muligt for *M/S Disko* at gå til kaj i Umanak, men det gjorde man meget sjældent på grund af risikoen for at et af de store isbjerger der næsten altid drev rundt uden for havnen skulle kæntre og sende en flodbølge (Kanele) ind i havnen..

Dette havde jeg selv erfaret nogle år forinden da jeg lå der med *M/S Nikki Ittuk*..

Nå, det tager jo tid at skifte passagerer når man kun må medtage 12 passagerer af gangen, så i det fine vejr under dette anløb sagde kaptajnen "Vi lægger til kaj".

Det var passagererne meget glade for, og inde på havnen i Umanak syntes man at det var helt naturligt thi "Bjarne er jo styrmand på skibet" og mange i byen troede at det var mig der havde lagt *M/S Disko* til kaj fordi jeg havde været der så mange gange før...

Min daværende kone var fra Umanak hvor hun bl.a. havde været økonoma på byens sygehus, så mange i Umanak kendte mig uden at jeg kendte dem.

En lille Umanak anekdote:

Da Greenpeace var i Umanak i 1980erne for at sige officielt "Undskyld" til fangerne for deres sælkampagne skulle de også have noget at spise, og min kone serverede selvfølgelig en dejlig sælsteg til dem...!

Hun var i øvrigt ualmindeligt dygtigt til både at lave grønlandsk mad og dansk mad – hun lavede i øvrigt også mad til dronning Magrethe under dronningens besøg i Umanak mange år senere.

PS: Jeg lagde nu ikke *M/S Disko* til kaj, men pudsigt anekdote alligevel.

### *Dønning i Upernavik*

I Upernavik lå vi til ankers med en agtertrosse sat ind på en pullert inde på klipperne, og atter en gang blev Poca jollen sat i vandet for at sejle passagerer frem og tilbage til havnen.

Det var rimeligt rutinepræget, men ofte stod der dønning ind på ankerpladsen, og så kunne det være lige kritisk nok for passagererne at springe ned i Poca jollen når den lå og hoppede ved skibssiden.

I sådanne tilfælde hev vi ankeret op og sejlede ind i en af fjordene med mere stille vand og byen togtefartøj sejlede der på passagererne frem og tilbage.

Tjaah, sådan var det dengang.

### *Braget i Narssarsuaq*

I Upernavik vendte ruten hvorpå vi besejlede diverse destinationer for sydgående ned til endestationen Narssarsuaq hvor vi havde nogle dage til reparation og vedligeholdelse af skibet.

En aften lød der et ordentligt brag fra et matroskammer – det viste sig at nogle stykker havde siddet og hygget sig, og så havde den ene tændt en sejlgarnsbombe for at smide den ud af køøjet og ind på kajen for at forskrække nogle folk der gik der.

Nu ramte han bare ikke køøjet men væggen og bomben faldt tilbage i det lille kammer hvor det gik af med et ordentligt brag og papirstumper flyvende over det hele – og nogle matroser, der efterfølgende sad som lammede.....

- og dermed ender mine anekdoter fra den grønlandske kystfart med *M/S Disko* thi meget kan endnu siges og skrives fra fordums tider i kystfarten ved Grønland, men bør ej gøres...

### *M/S Pajuttaat*

Helt slut er det imidlertid ikke med mine anekdoter fra sejladsen langs den grønlandske vestkyst thi i 1990 påmønstrer jeg kystfragtskibet *M/S Pajuttaat* og er fast tilknyttet skibet helt frem til primo 1993.

I de år besejlede jeg hele den grønlandske vestkyst lige fra Nanortalik i syd og hele vejen op til Siorapaluk, verdens nordligste by.

Det var 3 helt fantastiske år, men jeg begrænser mig til at skrive en lille håndfuld anekdoter fra den periode. Jeg har valgt at skrive dem i en rækkefølge der passer med kyststrækningen fremfor i den tidsmæssige rækkefølge som de faktiske skete i.



## *Prolog*

Som styrmand var sejladen med *M/S Pajuttaat* en meget spændende "navigatør udfordring" dengang thi vi sejlede meget ofte indenskærs.

Det skete også at vi sejlede i farvandsområder uden helt pålidelige søkort og uden helt pålidelig opmåling af havdybden - som fx dengang vi sejlede ind til Qorlortorsuaq (Store vandfald) for at hente det materiel der var blevet benyttet til opførelsen af "Ørred projektet" der.

Der fandtes ikke søkort over den sidste del af fjorden ind til ankerpladsen, så vi brugte et kort udgivet af Turistforeningen; samt ekkolod og meget langsomt frem på maskinen...

## *På togt i Thule distriktet - Kejser Vilhelms Kran*

En sommer er vi på rejse til såvel Thule/Qanaaq som til alle bygderne i Thule/Qanaaq distriktet. Det var en fin oplevelse og jeg husker især bygden Savissivik.

Vi ankom på ankerpladsen og satte der på vor 20 tons pram samt jolle i vandet. Derpå lossede vi en gummiged med gafler ned på prammen samt den legendariske "Kejser Vilhelms kran". Denne kran skulle vi senere samle inde på landingspladsen.

Til slut lastede vi en håndfuld thermokander, hvilket fik stor betydning senere..

Vi havde en "Kendtmand" med helt nede fra Upernavik, og han viste os ruten til den strand hvor vi kunne losse gummigeden så den kunne køre over til selve landingsstedet når vi senere lossede godset til bygden.

Derpå slæbte vi prammen med "Kejser Vilhelms kran" om bord til landingsstedet, der bestod af en meget, meget lille støbt kaj.

Der langede vi stumperne til "Kejser Vilhelms kran" i land, og så var det blevet tid til en kaffepause...

I mellemtiden havde godt og vel en håndfuld af bygdens fangere samlet sig på pladsen, og da jeg havde delt plastikkrus ud til besætningsmedlemmerne der var med i land – delte jeg ved samme lejlighed også krus ud til fangerne og bød på kaffe.



*Kejser Vilhelms kran i Savigssivik. Jeg går helt ude til venstre i billedet.*

*(Fritz Ploug Nielsen har taget dette foto under et senere anløb med M/S Kista Arctica i 1997)*

Vi fik ild i cigaretterne og bælledede kaffe og havde det faktisk meget rart på den dejlig sommerdag.

Efter at vi alle havde bællede kaffe begyndte os fra skibet at forsøge at samle "Kejser Vilhelms kran", men der gik nu ikke lang tid før de venlige og rutinerede fangere tilbød os at samle kranen og køre med den når vi lossede godset efterhåndende som vi sejlede det ind med prammen.

Det hele fungerede fint og alle havde et godt samarbejde.

## *Gæstebud på Julemandens Ø*

Jeg har været mange gange i Umanak havn med atlantskibene *M/S Svendborg* og *M/S Nikki Ittuk* samt kystpassagerskibet *M/S Disko*, men under et anløb med *M/S Pajuttaat* fik jeg dog en særlig oplevelse som jeg husker tydeligt den dag i dag.

Vi skulle ligge natten over, og da vi dengang absolut ikke arbejdede i døgndrift havde jeg fri ved 17 tiden. Jeg var 1. styrmand om bord, men hverken Overstyrmanden eller undertegnede havde sofavagt, den slags var overladt til Maskinchef og 1. mester for at rederiet kunne spare dyre "styrmandstjenestemand's overtimer" :-)

Lige efter aftensmaden bankede det på døren ind til officersmessen, og en grønlander kom ind og spurgte efter "Lea's Bjarne" (jeg boede på Fyn og min daværende kone stammede fra Umanak).

Jeg præsenterede mig, og selvom han ikke kunne tale ret meget dansk forstod jeg da, at jeg skulle gå med ham.

Vi gik ned på kajen hvor en taxa ventede på os hvorpå vi kørte helt uden for byen. Her var der meget mørkt, og jeg spekulerede da godt nok lidt over hvad jeg nu havde rodet mig ud i !

Det blev absolut ikke bedre af at han nu hev en stor flænsekniv frem og gik hen til en stor trækasse hvor han stak hele overkroppen ned...

Lidt efter vinkede han mig hen til trækassen og sagde at jeg skulle stikke hånden ned og tage fat i det ene af de to huller som han havde skåret i det afskårne NARHVALSHOVEDE der lå nede i kassen...!

Tjaa – hvad hulen; det er jo kun jul én gang om året – så vi hev narhvalhovedet op af kassen og slæbte det hen til den ventede taxa hvor chaufføren åbnede bagagerummet hvorefter vi smed hovedet ind der.

Nu kørte vi tilbage til havnen, og der hev vi hovedet ned på kajen.

Så gik jeg op på skibet hvor jeg hentede en kastelinie og smed tampen ned på kajen. Den blev så bundet i hovedet hvorefter jeg hev det op på skibet.

De vinkede farvel og kørte væk – og jeg stod så der på dækket med et narhvalhoved...

Jeg viste ikke rigtigt hvad jeg skulle gøre af det – der var ingen tand på hovedet så jeg slæbte det hen i skibets vaskeri for at låse det inde der natten over – så måtte jeg finde ud af noget næste dag.

Næste morgen skulle overstyrmanden vaske lidt tøj, og han blev godt lidt forskrækket da han så hovedet ligge der og stirre på sig hvorpå han sagde en hel masse grimme ord hvor mit navn vistnok blev nævnt flere gange – he he.

Nå, det endte med at jeg aftalte med matroserne, at hvis de flænsede huden (Mattak) af narhvalhovedet, så kunne vi dele lige over.

Som sagt så gjort, og jeg sendte senere min part af hvalhuden ned til Fyn, og så var julen reddet for konens vedkommende – jeg holdt mig til flæskesteg med den hud der kaldes ”sprød flæskesvær”

### *Kraftværket i Buksefjorden*

Den gang kraftværket skulle bygges inde i Buksefjorden syd for Godthåb skulle vi ind med materialer som første fragtskib nogensinde.

Søværnet havde været der i forvejen for at opmåle hele fjorden, og vi havde fået et søkort med kopi af disse søopmålinger.

Søværnet fortalte os endvidere, at der i munden af Buksefjorden var ligesom en ”ryg” under havoverfladen i det ellers dybe vand.

Nå, vi afgang Godthåb, og om aftenen skulle vi sejle ind gennem fjord munden. Jeg gik ganske vist 00-06 vagten, men jeg var nysgerrig efter at se hvorledes denne ”ryg” under vandet ville se ud på ekkoloddet.

Under passage af munden viste ekkoloddet ganske rigtigt meget dybt vand – lige indtil der pludseligt meget brat blev meget lavt vand... ganske som Søværnet havde fortalt os i forvejen.

Jeg kan ikke længere huske hvor meget vand vi havde under kølen under passagen; men rigeligt til skibets sikre passage.

Vi sejlede ind til området hvor kraftværket skulle bygges og lossede godset hvorpå vi sejlede ud igen; og da klokken nu havde passeret 00:00 havde jeg vagten med skipper i styrehuset.

Vel fremme ved munden holdt jeg øje med ekkoloddet imens skipperen navigerede foran i styrehuset.

Så viste ekkoloddet pludseligt meget lavere vand – og det vand blev lavere og lavere....!

Jeg tog et ordentligt drøn af min cigaret kan jeg huske – og råbte derpå til skipper ”Bunden bliver sgu ved med at komme op..”

Heldigvis ”stoppede” det lave vand, og så vidt jeg husker havde vi vel tre meter vand under kølen.

Det var rigeligt til os, men næste dag skulle fragtskibet *M/S Greenland Saga* og senere igen fragtskibet *M/S Nivi Ittuk* også anløbe Buksefjorden helt tillastet og dermed med stor dybgang.

Måske og måske ikke ville de kunne flyde over ”ryggen” i fjordmundingen..!

Vi kontaktede derfor Grønlands Kommando for at forklare dem om vore observationer, og de ville så give alle skibe besked – samt sende et fartøj ud for en ekstra opmåling...!

Året efter skulle vi atter en rejse ind til Buksefjorden, og nu var opsat fine Ledefyr med båker i indsejlingen, så nu var det ingen sag at sejle igennem munden.

Til gengæld blev vi nu mødt af meget tykt vinteris – som slæbebåden *M/S Viking Naja* heldigvis havde brudt en rende igennem thi det skib var sejlet i forvejen.

Inde på ankerpladsen lossede vi nu ned på slæbebåden *M/S Viking Naja*, der derpå sejlede godset ind til en lille intermistisk kaj.

Efter færdiglosning sejlede vi ud med det samme.

Der kneb lidt for os at sejle i den brudte rende på grund af de tykke isklumper, men lige pludseligt gik der et ”stød” i skibet og derpå løs det over VHF’en: ”Hold fast gutter, så kører vi”.

Det var skipperen på *M/S Viking Naja* der havde listet sig op bag os og derpå sat stævnen mod vor agterende.

Nu satte slæbebåden fart på, og det gjorde vi sandelig også – isen nærmest ”sprøjtede” op foran os.

Jeg tør ikke tænke på hvad der kunne være sket såfremt *M/S Pajuttat* pludseligt havde sat sig fast i isen..

### *Ramt af et isbjerg..*

På et tidspunkt lå vi til ankers i Julianehåbsbugten natten over for at afpasse anløb af Julianehåb næste dag kl 08:00.

Jeg gik ankervagten 00:06 en lys og stille sommernat, og da det eneste is jeg kunne se var et enkelt isbjerg langt ude i bugten hentede jeg en bog som jeg sad i styrehuset og læste lidt i for at få tiden til gå. Den situation ændrede sig...

I løbet af vagten skiftede tidevandet, og strømmen begyndte nu at løbe ind i bugten og dermed begyndte isbjerget at sætte sig i bevægelse – og det havde kurs lige ret mod os...!

Det ”sejlede” faktisk ret hurtigt, men jeg vurderede at det nok drev forbi os, så jeg ville ikke vække kaptajnen der om natten for at fortælle om situationen.

Nå, isbjerget fortsatte sin kurs lige imod os, så jeg hentede vagthavende matros, og vi firede nu nogle fendere ned langs skibssiden som isbjerget så kunne ”glide af på” - for det var helt sikkert at det vil ramme os.

Den ”aktion” lykkedes ikke særligt godt thi isbjerget ramte os og fik viklet sig ind i skibets ankerkæde...!

Jeg gik nu den tunge gang op i styrehuset for at ringe til kaptajnen for at vække ham og forklare situationen, og at vi hellere måtte starte op og sejle væk fra ankerpladsen..

Han kom hurtigt op i styrehuset og tog faktisk hele situationen meget pænt i betragtning af at det var meget tidligt om morgenen.

Vi fik startet op og sejlede derpå lidt rundt og afpassede farten så vi kunne være ud for havnen 08:00

- en erfaring rigere på ”Det uforudsigelige Arktis”

## Styrmand i Royal Arctic Line A/S

Primo 1993 måtte jeg atter en gang skifte rederi. Grønlands Handel KNI var blevet splittet op, og rederiet J. Lauritzen fortsatte besejlingen af Grønland via datterselskabet Royal Arctic Line A/S.

Well, det kommer nok ikke helt bag på bogens læser at mine dramatiske oplevelser i Grønlandsfarten ikke stoppede bare fordi jeg skiftede rederi ☺

### *13 lange dage i Nordatlanten*

I marts 1993 påmønstrede jeg *M/S Malla Arctica* – der tidligere hed *M/S Johan Petersen* – i Grønlandshavnen.

Den rejse til Syd Grønland husker jeg stadig meget tydeligt...

Efter afgang fra Aalborg gjorde vi en rigtig god fart i både Nordsøen og ude i Nordatlanten thi vi havde mest vinden ind agter.

Rejsen ville normalt vare ca 6 døgn, men det tegnede til at blive en endnu hurtigere oprejse; men da vi var sådan ca tværs af Island på 20 grader vestlig længde brød helvede løs.

Vi blev ramt af en voldsom storm, og skibet begyndte at rulle voldsomt. Det gjorde, at kaptajnen hurtigt lagde skibet underdrejet i stormen, der bare blev ved og ved og som voksede i styrke....

Selvom vi lå underdrejet og kun lige holdt styrefart i de større og større bølger, fortsatte skibet med voldsomme bevægelser – denne gang nærmest op og ned og den ”bankede” også ind i bølgerne.

Under sådanne forhold, der varer i mange dage, er det ikke nemt at sove fordi man rutsjer frem og tilbage i køjen, eller spise fordi maden rutsjer rundt på bordet trods slingredug, eller tage sig et brusebad fordi man danser ”sankt feutsdans” rundt i brusekabinen.

Køjen har en særlig kant der gør, at man trods alt ikke falder ud - og stolene i spisestuen bliver holdt fast af nogle særlige beslag så de ikke kan flytte sig.

På et tidspunkt begyndte bogreoler at rive sig ud af beslagene oppe i styrehuset, og en aften knækkede beslaget til den ene radar scanner så den tumlede ned på toppen af styrehuset med et ordentligt brag.

Efterhånden havde vi stampet os frem til "isområdet" ved Kap Farvel, men stormen var der stadig, så nu var det med at se godt efter isskasser og isbjerge thi på radarskærmene kan man ikke rigtigt se noget under sådanne vejrforhold.

Heldigvis havde vi ikke overisning så vidt jeg husker.

Well, langt om længe drejede vi ind i Julianehåbsbugten og der faldt ro over skibets bevægelser.

Der havde ganske vist lagt sig is i bugten da vinteren var meget kold det år, men vi kunne sagtens sejle igennem isen med dette polarskib.

Vi glædede os alle til at gå i havn i Julianehåb tidligt på aftenen så vi alle kunne få os en god nats søvn inden vi skulle starte på losningen næste dag kl 08:00

Øv Øv øv og 3 gange øv - skibets ene hjælpemotor nægtede at starte før havneanløbet, og kaptajnen ville derfor ikke gå til kaj før næste dag.

Vi sejlede derfor ud og "satte skibet fast" i vinterisen til næste dag hvilket medførte, at vi var nogle stykker der skulle gå vagt i styrehuset natten over indtil næste dag hvor vi kunne gå i havn

Jeg gik 00 – 06 vagten og havde en del selvmedlidenhed natten igennem thi jeg havde virkeligt glædet mig til det vi til søs kalder en "bondenat" det vil sige at man ikke skal på arbejde om natten men kan sove sin normale søvn...

Næste dag gik vi i havn – ca 13 (tretten) døgn efter afgang Grønlandshavnen i Aalborg hvilket tangerede den tidligere rekord for "Længste oprejse til Syd Grønland" for disse skibstyper.

Normalt ville en sådan rejse for skibet kun havde varet ca. 6 (seks) døgn...!



## *Den lange østkystrejse 1998*

Hvert andet år foretages en rejse med forsyninger til alle destinationerne på den grønlandske østkyst lige fra Angmagssalik i syd og op til og med Danmarkshavn i nord.

I 1998, er jeg mønstret som 1. styrmand på Unit Load polarskibet *M/S Kista Arctica*, og det år skal vi netop ud på *Den lange østkystrejse*.

Det år nåede vi ikke at besejle alle destinationerne thi det blev på mange måder en meget dramatisk rejse – her mange år efter er den rejse vel nærmest blevet helt legendarisk i Grønlandsfarten.

Det hele starter meget fredeligt i Grønlandshavnen hvor vi laster skibet helt op med forsyninger til destinationerne Kulusuk, Angmagssalik, Scoresbysund, Constable Pynt, Daneborg og Danmarkshavn for nordgående. For sydgående efter Danmarkshavn skulle vi først anløbe Ella Ø og derpå slutte af med anløb af Mestersvig inden vi returnerede til Grønlandshavnen i Aalborg.

Vi afgang Grønlandshavnen lørdag den 18. juli 1998 på rejse til den første destination der er Kulusuk i nærheden af Angmagssalik. Rejsen op gik fint og det går også forholdsvis godt med at losse og laste i Kulusuk, Angmagssalik og Scoresbysund.

Efter endt ekspedition af skibet i Scoresbysund sejlede vi til Constable Pynt hvor vi ankom den 1. august, og nu skete der ting og sager...!

Der lå en del brudt vinteris på ankerpladsen, men det lykkedes at ankre op alligevel.

Det kunne imidlertid ikke lade sig gøre at benytte vor lille slæbebåd og den store pram til at sejle godset ind til land p.gr.a. isforholdene. I første omgang gjorde vi det, at vi satte prammen i vandet og fortøjede den på **tværs** af skibet.

Derpå lossede vi gods som fx 200 ltr. olietromler ned på prammen.

Så fløj helikopterpiloten hen over prammen hvorefter to besætningsmedlemmer på prammen hængte et sling på med 2 stk. olietromler – der blev givet tegn til piloten der så flyver ind til land med godset og sådan fløj han frem og tilbage. Bemærk at han har afmonteret døren i helikopteren så han fik et bedre udsyn til prammen og skibssiden...



*Helikopterpilot i dyb koncentration lige over prammen og meget tæt på skibssiden...*

*(Foto: Skibsfører Fritz Ploug Nielsen, 1998)*

Piloten fortalte mig senere, at han havde en plan for hvad han ville gøre såfremt han ramte skibssiden med roterbladene...!

”Rotorbladene vil selvfølgelig straks blive splintret og helikopteren vil givetvis falde som en sten, men hvis jeg kan nå det under styrtet vil jeg forsøge at ”krænge” helikopteren væk så den ikke styrter ned i prammen hvor de to besætningsmedlemmer står...”

Sådan...!

På et tidspunkt lykkedes det at sætte både den lille slæbebåd i vandet så den kunne sejle ind og hente en pram. Constable Pynt vil nemlig meget gerne vil have den brandbil i land som vi har med til destinationen.

Det lykkedes også fint både at hente prammen og at losse brandbilen til prammen og derpå slæbe prammen ind til land/stranden – men så stoppede ”fester” også..



*Brandbilen losses til den pram som tilhører Constable Pynt*

*(Foto: Skibsfører Fritz Ploug Nielsen, 1998)*

På vej ud til skibet stoppede slæbebådens motor, og trods gode ord og senere trusler lykkedes det ikke at starte motoren igen. Nu var gode råd dyre – lige indtil helikopterpiloten kaldte slæbebåden op og siger, at han da kan slæbe den ud til skibet...

Som sagt så gjort, og ude på skibet var det et fantastisk syn at se helikopteren slæbe den lille slæbebåd – det krævede i øvrigt særdeles god timing af piloten med hensyn til at slippe slæbebåden thi slæbebåden skulle jo have fremdrift nok til selv at drive det sidste

stykke frem til *M/S Kista Arctica* når den blev sluppet – og piloten skulle altså også passe på med ikke at komme for tæt på skibssiden af *M/S Kista Arctica* på grund af roterbladene... Det hele lykkedes heldigvis, og jeg har filmet det med videokamera.

På min hjemmeside [www.iceguide.dk](http://www.iceguide.dk) kan man filmen ”Den lange østkystrejse 1998” hvor denne ”scene” er med.



*Den medbragte helikopter slæber skibets lille slæbebåd ud til skibet...*

*(Foto: Skibsfører Fritz Ploug Nielsen, 1998)*

Vi afgik Constable Pynt den 1. august til vor næste destination der var Daneborg, Siriuspatruljens hovedkvarter i NØ Grønland.



*M/S Kista Arctica på ankerpladsen i Daneborg*

*(Foto: Skibsfører Fritz Ploug Nielsen, 1997)*

Det var før ”containeriseringen” af Østgrønland, så losningen foregik bl.a. sådan her:

Sirius patruljen havde 2 gule pramme af stål hvor de monterede en påhængsmotor. Der på blev en landbrugsvogn skubbet om bord, og så sejlede de ellers ud til skibet. Her lossede vi godset direkte ned på landbrugsvognen. Så sejlede de ind til stranden hvor de spændte en traktor for landbrugsvognen, og så kørte de ellers stille og roligt godset hen til det aktuelle depot hvor det skulle staves.

Det var faktisk meget effektivt selv om det kunne tage lidt tid thi der skulle jo sejles en del gange frem og tilbage.

På de følgende sider kan man se 6 fotos fra denne proces under skibets anløb af Daneborg i 1997 hvor jeg også er om bord. Alle 6 fotos er taget af skibsfører Fritz Ploug Nielsen.



*Landbrugsvognen på prammen fyldes med gods*

*Prammen med landbrugsvognen sejles ind til lossestedet på stranden*





*En traktor kører ned og spændes for landbrugsvognen der trækkes i land*

*En variation var at koble en DNB pram sammen med skibets egen pram.*





*Pramme klar til losning*



*Helikopteren henter 200 ltr. olietromler på prammen*



Som man kan se på det nederste foto på side 144, så hjalp den medbragte helikopter også til når de mange 200 ltr. olie tromler skulle i land.

Det foregik på samme vis som i Constable Pynt ved at skibets pram blev fortøjet på **tværs** af skibet.

Der på blev olietromlerne losset ned på prammen hvorefter helikopteren fløj hen over prammen.

Der hægtede to mand et sling fast til helikopteren med 2 stk olietromler hvorefter piloten simpelthen fløj olietromlerne direkte over til det åbne depot på en mark inde på land.

Det var faktisk ret effektivt, men det krævede en meget dygtig pilot der også havde nerver af stål thi roterbladene var tæt på skibssiden...

### *Skydebanen i Daneborg, 1998*

Vi stoppede som regel med losning/lastningen kl. 1800 hvilket gav lidt fritid indtil vi skulle starte igen kl. 0700 næste dag.

Nu var det sådan, at vi havde en pistol med i helikopteren hver gang vi var ude at flyve fx isrekognoscering.

Det var i tilfælde af at helikopteren skulle nødlande og der så kom en nysgerrig isbjørn forbi...!

Well, vi skød aldrig med pistolen, og jeg vidste faktisk ikke en gang hvordan man tog ladegreb og sådan noget.

En aften spurgte kaptajnen (Fritz Ploug Nielsen) mig om jeg ville med ind til Sirius folkenes skydebane for at skyde lidt med denne pistol og lære den lidt at kende etc.

Det ville jeg gerne, og da helikopteren alligevel skulle lette for et ærinde blev vi med passende anstand fløjet ind til skydebanen.

Sirius folkene lærte os hurtigt hvordan vi skulle håndtere pistolen, og Fritz var først til skyde

Plopp sagde det... og så sad kuglen fast i løbet...

En Sirius mand løb hen til deres værksted med den, og vupti var kuglen ude.

Fritz skød atter en gang og atter en gang sad kuglen fast i løbet...

Så hev Sirius folkene ellers deres pistoler frem – dem de brugte til at skræmme isbjørne med – og så skal jeg da lige love for at der skete noget – hold da kæft hvor der var knald på...

Senere på rejsen tegnede skibets motormand Rune denne skønne tegning af kaptajnen med pistol i baglommen....



*Motormand Rune's tegning af kaptajnen med pistol i baglommen...*

Den 9. august afgik vi Daneborg til Danmarkshavn hvor vi ankom allerede den 10. august hvilket pudsigt nok var datoen for rejsningen af den første bygning i Danmarkshavn 50 år tidligere .

I Danmarkshavn lossede og lastede vi nogenlunde efter samme proces som nede i Daneborg, og den 13. august afgik vi med Ella Ø i syd som næste destination.

Her vil jeg lige indskyde, at vi på denne rejse deltog i et forsøg hvor DMI på baggrund af satellit data udarbejdede særlige lokale iskort til os, og som blev udsendt til os pr. e-mail.

Det var vildt avanceret i 1998 !

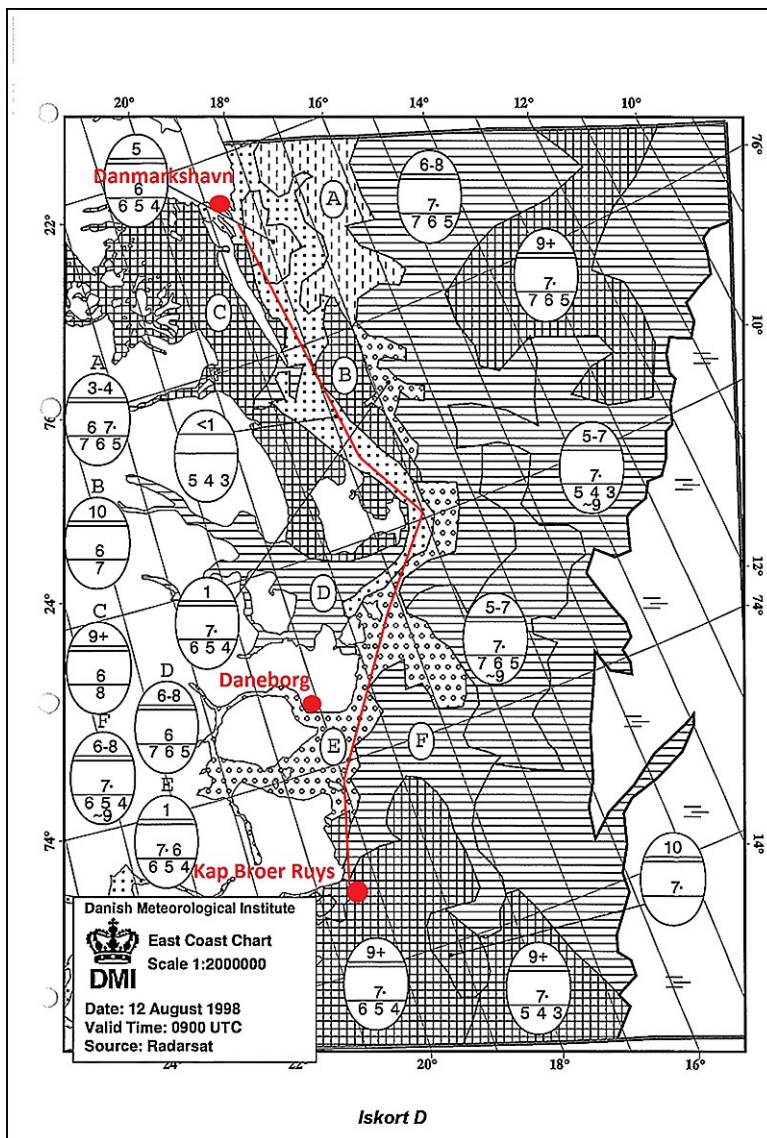
Som tidligere nævnt havde vi også helikopter om bord så vi kunne foretage ”lokale” isrekognosceringer under rejsen. Vi observerede derpå visuelt hvor godt der var overensstemmelse mellem de faktiske forhold og hvad satellitterne havde observeret af isforekomster i områderne.

Dengang viste der sig det problem, at smeltevandet på overfladen af de store isflader eller ”ismarker” af satellitterne blev tolket som åbent vand hvilket gav nogle helt forkerte iskoncentrationer thi under smeltevandet kunne der være 6 meter tykt og meget hårdt flerårig polaris. Teknikken er dog mig bekendt blevet meget bedre siden dengang.

Well, efter afgang Danmarkshavn sejlede vi atter i næsten åbent vand tæt inde under kysten forbi Store Koldewey og Shanon Ø.

Som man kan se på det originale iskort på næste side var der bare ca. 1/10 iskoncentration næsten hele vejen ned til Kap Broer Ruys. Bemærk at vi har en isflage (B) på størrelse med Langeland om bagbord...

Bortset fra denne enorme isflage, der består af vinterisen der er ”gået fra land”, sejlede vi i små iskoncentrationer fra Danmarkshavn mod Ella Ø i syd, men da vi når ned på højde med Kap Broer Ruys og nord for Bontekoe Ø mødte vi en iskant ganske som vist på iskortet.



*Iskort med ruten indtegnet (DMI Icechart)*

Det var blevet min tur til at foretage en isrekognoscering, og piloten og undertegnede littede for at foretage observationer af isforholdene.

Jeg kunne ret hurtigt se, at vinterisen stadig lå fra Bontekoe Ø og mod nord hvilket gjorde det nærmest umuligt at fortsætte sejladsen mod syd under sådanne isforhold. Kaptajnen valgte derfor at afvente bedring i issituationen generelt, og skibet blev lagt stille ved vinteriskanten.

Det blæste nu pludseligt op, og derved pressede polar pakisen fra nord ned mod skibet der lå ved "vinteriskanten".

Heldigvis var skibet bygget særdeles solidt og noteret med Ice Class Super 1A samt bygget af High Tensile stål i 22 mm plader samt kun ca. 60 cm mellem hvert fuldspan.



*M/S Kista Arctica "beset" i pakisen, 1998*

*(Foto: Skibsfører Fritz Ploug Nielsen)*

Ispresset lettede efter 5 dage hvorefter vi kunne fortsætte sejladsen, men dog ikke til Ella Ø og Mestersvig da kaptajnen valgte at skibet først skulle anløbe disse to destinationer på skibets næste rejse til Østgrønland.

Vi satte derfor kursen ud af pakisen mod Aalborg.

NB:

Aalborg produktionsskole, TV & Videoafdelingen, producerede i samarbejde med undertegnede flere film fra min rejse med *M/S Kista Arctica* på den grønlandske Østkyst i 1998.

I filmene vises klip af mine egne videooptagelser fra hele rejsen, herunder de dramatiske dage hvor skibet klemmes af pakisen.

Filmene kan ses både på YouTube

### Isbjerg ret for !

Ispresset ved Kap Broer Ruys aftog efter nogle dage, og vi satte derfor kursen mod nord og derpå mod øst for at komme ud af dette isområde. Under sejladsen mod nord er jeg på eftermiddagsvagt, og jeg stod og håndstyrede gennem de spredte ismasser i det klare vejr. Det klare vejr fortsatte nu ikke i ret lang tid efter at jeg er kommet på vagt idet det bliver mere og mere usigtbart. I farvandet er der spredte iskosser og enkelte isbjerge.

På broen befandt sig vagthavende styrmand – der er undertegnede - og vagthavende matros der holdt udkig samt skibets kaptajn. Vi var alle meget rutinerede i besejlingen af arktiske farvande under disse vind, vejr og isforhold. Jeg havde derfor ingen problemer med både at småsludrede med kaptajnen samtidigt med at jeg håndstyrede skibet uden om iskosser og isbjerge. Under sådanne forhold er skibets radar egentligt ikke til megen nytte idet skærmen er helt fyldt med ekkoer fra is objekterne.

Et skib er nemmest at styre i spredt dravis når det gør en god fart, og som den rutinerede styrmand jeg var, gav jeg derfor skibet lidt mere fart trods det usigtbare vejr og isforholdene.

Pludseligt råbte vagthavende matros ISBJERG RET FOR !

Nu havde jeg et splitsekund til at træffe et valg: skulle jeg dreje skibet væk fra kursen mod isbjerget eller skulle jeg begynde at bakke skibet...

Hvis jeg drejede skibet for hurtigt kunne jeg risikere at dreje skibet over mod et nyt isbjerg som ellers ikke kunne ses i tågen; eller også kunne jeg svinge skibets låring, ror og skruen op i isbjerget under undvigelsesdrejet – hvis jeg derimod begyndte at bakke skibet kunne jeg risikere, at skibet ikke kunne stoppes i tide inden det ramte isbjerget ret for !

Jeg valgte nu nærmest intuitivt at styre direkte mod isbjerget forude som jeg kunne se, alt imens jeg stille og roligt begyndte at bakke med maksimalt effekt på skibets motor og skrue.

Hvis jeg bakkede for hurtigt med motoren og skruen gav det nemlig ikke maksimalt bakke effekt !



*M/S Kista Arctica i tåge og Storis*

*(Foto: Skibsfører Fritz Ploug Nielsen, 1998)*

Sekunderne sneglede sig afsted og følte som lange år alt imens skibet hastigt nærmede sig isbjerget, og jeg havde virkelig lyst til bare at give fuld kraft bak med det samme men beherskede mig dog, og med et ganske let bump ramte skibets isforstærkede forstavn direkte på isbjerget, og derpå lå skibet stille.

Der blev helt stille i styrehuset, thi alle var udmærket klar over, at det havde været ganske tæt på noget langt mere voldsomt end et stille bump.

Skibet fortsatte sejladsen uden skader overhovedet, men farten blev reduceret og der blev ikke snakket mere end højst nødvendigt på resten af vagten !

Her i 2015 hvor jeg skriver dette er jeg trods alt glad for, at jeg formåede at "holde hovedet koldt" og styre direkte på isbjerget fremfor at forsøge et undvigelsesdrej.

### *Kista Arctica News*

Som skibets 1. styrmand havde jeg ansvaret for skibets radiostation. Vi havde ikke længere telegrafist om bord fordi os navigatører dels havde fået en efteruddannelse i GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) og dels fordi radiostationen derpå var blevet opgraderet i dette system.

På vor telex kunne vi dagligt modtage nyheder fra Danmark, men da besætningen ofte savnede lidt "lokal nyt" fra livets gang om bord, så begyndte jeg at skrive min egen daglige "avis" som jeg udgav med titlen *Kista Arctica News*.

Den avis var meget populær om bord, og uden at jeg vidste af det havde besætningen samlet alle "aviserne" i en mappe.

Ved et tilfælde er jeg på besøg om bord umiddelbart før skibet skulle sælges i 2000erne, og da kommer en af skibets matroser hen til mig med denne mappe med alle de originale "aviser".

På side 149 er der et eksempel på "avisen" kort før rejsens slutning i 1998 – det er selvfølgelig noget meget "indforstået" stof, der er bragt i "avisen".

Men det var sjovt at skrive "avisen" dengang ☺



# Kista Arctica News

1. udgave 1998  
Fredag, den 28. august



## Løst og fast

Så nærmer rejsen sig sin afslutning, og man må sige at det på mange områder har været en yderst mindeværdigt rejse.

I onsdags samledes det meste af besætningen til fællesmøde, og man nåede til enighed om, at gøre skibsklubkassen mere "formelt" forstået sådan, at skibsklubkassen nu er noget i retningen af "Indkøbsforeningen af 1998" med skibsføreren som "født" kasser og en officer (pt. Bjarne) samt en menig (pt. Per) som "Indkøbere"

Første punkt på programmet vil blive indkøb af grej til en "Dartbane" samt grej til "Velfærdsrummet" iflg. tidligere forslagsliste.

T-shirts m/motiv kan bestilles hos skibsføreren

Vi håber at afløserne også finder 2 stk. "Indkøbere" på næste tur således at der kan komme skred i sagerne.

H.P. har skrevet nogle pæne ord til os, de er vedlagt avisen. Den gamle Redacteur vil gerne kvittere for de pæne ord på egne og besætningens vegne ved at sige mange tak for meget behageligt selskab under hele rejsen (husk "kranskekauerne" inden du rejser)

*I enhver skrøne er der en sandhed, og i enhver sandhed er der en skrøne*

## Rapporten

Ved skibets passage af Surtsey i tirsdags, hørtes lettere desperate islandske stemmer i æteren.

Ved en nærmere undersøgelse viste det sig, at man frygtede et nyt vulkanudbrud på Surtsey. Vagthavende kunne dog berolige det islandske folk med, at det såmænd nok bare var skorstensrøgen fra Kista man havde observeret.

Gåde:

= Den gamle Redacteur =

Hvad er rødt og drøner hen ad gangbroen foran styrehuset en onsdag eftermiddag ?

## Løsning:

Det er skibets 2. styrmand i rød kedeldragt som desperat søger op på Monkey Island fra styrbord side af gangbroen inden 1. styrmand åbner for vandet til dyseme foran styrehuset

## Kultur, mad mv.

Kokken har bagt kranskekager til hvert besætningsmedlem inkl. H.P. . Der er en pose til hver som kan hentes i kabysfryseren.

Ørrederne fra Sirius er ligeledes pakket med en håndfuld fisk til hver.

## Dagens nøgletal kl. 1200

ETA Grønlandshavnen i morgen tidlig inden kl. 0700

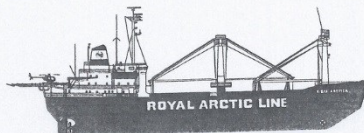
## Dagens fugl

Spøgefuglen

# Kista Arctica News

1. udgave 1998

Fredag, den 28. august



## Besætning mv. på "Den lange Østkystrejse 1998"

Skibsfører	Fritz Ploug Nielsen
Overstyrmand	Palle Sørensen
1. styrmand	Bjarne Rasmussen (Den gamle Redacteur)
2. styrmand	Eydan Simonsen
Vedligeholdelseschef	Aage Bindslev Larsen
1. maskinmester	Erik Qvist
2. maskinmester	Peter Brinch Nielsen
Hovmester	Jørgen Slot Kielsen
Bef. skibsassistent	Ib Røntved Andersen
-	Bo Sørensen
-	Michael Borregaard
-	Per Lindell Jensen
Faglært skibsassistent	Rune Nilsson
-	Bo Lings Blume
Stewardesse	Mona Madsen
Medsejende	Telechef H.P. Hansen (Aalborg tur-retur)
-	Fotograf Rolf Møller (Ammassalik - Daneborg)
Pilot	Kristian Piilgaard (Kulusuk - Kulusuk)
Mekanikker	Orla Lammert (Kulusuk - Kulusuk)

Samt diverse fra slædepatruljen Sirius.

## Styrmandstiden rinder ud

I efteråret 1998 modtog jeg et brev fra Royal Arctic Line A/S – jeg var blevet forfremmet til overstyrmand og skulle have containerskibet *M/S Nuka Arctica* som mit faste skib.



*M/S Nuka Arctica fotograferet mange år efter. Skibet er godt overiset på rejsen fra Danmark til Grønland*

*(Foto: Styrmand Christian Harboe-Hansen)*

Jeg var selvfølgelig glad for forfremmelsen, men jeg blev også lidt vemodig thi jeg fornemmede at min tid som styrmand var ved at være forbi sammen med en epoke i besejlingen af Grønland.

Containerskibe i en meget stram og fast ruteplan var ikke lige "min kop the" selvom det ellers havde sine fordele med hensyn til familielivet.

Alt dette ændrede sig dog ultimo 1998 og primo 1999 – faktisk ændrede mit liv sig på mange områder i disse år.

Lea og jeg blev fredeligt skilt ultimo 1998 hvorefter huset blev solgt, og primo 1999 påmønstrede jeg som overstyrmand på *M/S Nuka Arctica* i Italien thi skibet sejlede denne vinter i "italiensk kystfart".

Det var en lidt hård start som overstyrmand thi jeg havde kun meget begrænset erfaring med containerskibe, men det gik da.

Vi lastede op i Salerno i Italien hvorefter rejsen gik til byerne Palermo, Trapani og Catania på Sicilien. Fra Sicilien gik rejsen til Port of Gioia Tauro i Italien for primært at laste op til Salerno. Det var en markant anderledes skibsfart end at sejle på yderdistrikterne i Grønland med et ældre stykgodsskib.

Lidt sigt seeing blev det dog til idet vi var nogle stykker fra skibet, der tog ud til ruinerne af Pompei hvor en lokal guide viste rundt og forklarede os stedets dramatiske historie.

I Catania på Sicilien lykkedes det også at finde tid til lidt sigt seeing fordelt over to anløb. Under det ene anløb tog halvdelen af besætningen på en arrangeret tur helt op til toppen af vulkanen Etna, og på næste anløb af havnen var det så den anden halvdel af besætningen der tog samme tur.

Senere i 1999 havde jeg nogle rejser i Grønlandsfarten med skibet, men en dag kom der et telefonopkald fra rederiet som ændrede hele mit liv atter en gang.

Jeg skulle virke som Supercargo i Grønland for en tidsbegrænset periode hvilket jeg også gjorde, men i løbet af 1999 endte det med at jeg tog imod et tilbud om en fast stilling på Royal Arctic Lines hovedkontor i Nuuk/Godthåb, og den startede jeg i den 1. januar 2000.

Dermed stoppede min tid som styrmand, men det gjorde mine oplevelser absolut ikke.

Derfor dette lille efterskrift for perioden 2000 – 2015:

### *Nuuk/Godthåb*

Den 1. januar 2000 startede jeg som *IT medarbejder* i rederiets IT afdeling i Nuuk/Godthåb, men der gik kun nogle få uger førend jeg blev kaldt til samtale hos rederiets vicedirektør.

For første gang i mange år skulle der bores efter olie og gas i havet ved Grønland, og rederiet, der efterhånden var blevet til en koncern, var dybt involveret med at yde bl.a. logistik, lagerforvaltning, stevedoring, kontorfaciliteter, tjenesteboliger m.v. til det norske olieselskab Statoil der forestod denne offshore operation.

Vicedirektøren sagde til mig, at Royal Arctic koncernen gerne ville have mig til at virke som deres *Royal Arctic Offshore Coordinator* for alle koncernens mange ydelser til olieselskabet Statoil og boreskibets operatør Smedvig.

Der sank jeg godt nok en klump og sagde "at jeg kender intet til oliebranchen" hvortil vicedirektøren sagde, at det var der såmænd heller ikke andre der gjorde med hensyn til offshore ved Grønland.

Jeg indvilligede, og det blev til seks meget spændende måneder under Statoil's olieeftersforskning i havet ud for Nuuk/Godthåb hen over året 2000.

Efter at dette projekt var endt ville jeg gerne ud at sejle igen thi jeg følte mig ikke godt tilpas på et kontor dagen lang uge efter uge.

En dag ringer rederiets personalechef imidlertid til mig og spørger om jeg vil overtage stillingen som rederiets bemandingschef (Maritim Personalechef) for en periode indtil de fandt en ny. Rederiet vidste godt, at jeg ikke selv havde interesse i denne stilling eller i at blive i Grønland.

Jeg overtog derpå denne stilling for en aftalt tidsbegrænset periode, og var nu bemandingschef (Maritim Personalechef) for rederiets ca. 200 søfarende i ca. seks måneder. Hen imod slutningen af perioden modtog jeg som så ofte før et telefonopkald der atter kom til at ændre mit liv.

I marts 2001 ringede direktøren for Royal Arctic Lines datterselskab, Arctic Container Operation A/S (ACO), i Grønlandshavnen i Aalborg til mig.

Firmaets *Containerterminalchef* stod for at gå på pension, og man ville derfor ansætte en ny i god tid.

Den tyggede jeg lidt på, og under en tjenesterejse til Danmark senere på måneden holdt vi et møde hvor vi blev enige om en personlig kontrakt; og at jeg skulle starte som Stevedoreformand den 1. juli 2001 for at blive "lært op" til at overtage chefstillingen på et senere tidspunkt.

### *Grønlandshavnen i Aalborg*

Atter en gang havde jeg rodet mig ind i et job i land som ikke lige var "min kop the", og efter bare nogle få måneder i Grønlandshavnen opsagde jeg jobbet.

Jeg havde seks måneders opsigelse, og jeg havde skrevet i min opsigelse at jeg i givet fald gerne virkede som stevedoreformand indtil opsigelsen var udløbet.

Det hele endte pudsigt nok med, at jeg fra september 2002 til september 2004 fik et nyt job i den samme virksomhed; nu som Projektmedarbejder thi virksomheden skulle udvikle og implementere et kvalitetsledelsessystem.

Det trivedes jeg virkelig godt med, men da virksomheden opnåede certificering i 2004 var der ikke mere at lave for mig da kontrakten udløb.



*Grønlandshavnen i Aalborg*

### Personlig udvikling og nye værdier

Jeg var nu arbejdsløs, og en helt ny og mindst lige så spændende tid i land frem til dags dato begyndte – en tid med megen efteruddannelse og personlig udvikling på mange niveauer, og med flere jobs fuldstændigt forskelligt fra det jeg ellers havde lavet.

Jeg gennemførte bl.a. en uddannelse som International Certificeret Coach i 2005 og havde senere i et par år et enkeltmandsfirma som bierhverv og med speciale i coaching.



Ved coach uddannelsens afslutning i 2005 fik jeg nedenstående reference, og jeg kunne hurtigt genkende hvorledes både Kogtved Søfartsskole og de efterfølgende 25 år som sømand havde præget mig:

*Reference vedr. Bjarne Rasmussen*

”Undertegnede kender Bjarne Rasmussen, efterflg. Bjarne/BR, via Certificeret Coachuddannelse, hvor undertegnede var facilitator og kursusansvarlig.

Fra første dag demonstrerede B. R sine unikke evner med hensyn til at kommunikere, møde alle deltagere med et åbent sind samt evnen til at lære hurtigt og samtidig reflektere over sine egne læringsprocesser.

På holdet var B.R. den, der skabte lydhørhed og motivation på det meget strabadserende coachingforløb, hvor alle deltagere blev presset til deres yderste personligt og fagligt. Med sit gode humør og vindende væsen blev han en klar støtte for sine holdkammerater og også for mig som underviser.

I starten var jeg ikke klar over, om Bjarnes måde at møde tilværelsen på var en udvendig attitude, en rolle, og om den dækkede over en overfladisk måde at forholde sig til tilværelsen på. Det blev hurtigt afkræftet. Bjarne er på alle områder ”mand for sin hat”, han stiller krav, tager sin del af ansvaret for et projekt og hans gode humør og positive indstilling er 100 % ægte. Sådan er han bare.

Som coach er Bjarne kreativ.. Hans abstraktionsevne er ud over det sædvanlige og han udfordrer sin kunde ved at bruge metaforer og fortælle historier, samtidig med at han via sin fænomenale hukommelse og naturlige autoritet fører kunden gennem coachingprocessen.

Bjarne evner at knytte forskellige erfaringer sammen så de giver mening. Det vil sige, at han trækker på sine mange år som styrmand når han coacher et enkelt-individ – og på samme måde vil han medbringe sine coachkompetencer når han fungerer som styrmand. Jeg er overbevist om, at Bjarne evner at hjælpe enkeltindivider og organisationer igennem udviklende processer. Ikke mindst vil mange kunne trække på hans store ro, overblik og sans for detailjen – ikke mindst i krævende, farefulde eller kritiske faser.

Nogle af de mere end tusinde mennesker jeg har coachet og undervist i min 12- årige karriere forsvinder i mængden. Bjarne tilhører en gruppe af menneskelige perler jeg har



mødt, som altid vil stå klart i min erindring. Mine varmeste ønsker er, at hvor vinden end fører Bjarne hen, at han vil få mulighed for at bruge sine personlige og faglige kompetencer til at gøre en forskel.

Det fortjener Verden.

Proff. Coach Mindrunner.

Liff Kartin ""

Well, jeg kunne sagtens fortsætte med at skrive om mine mange øvrige oplevelser både til søs og i land - men jeg vil stoppe i denne bog med følgende anekdote.

### *Kogtved Søfartsskole en sidste gang*

I 2005 købte rederiet A.P. Møller-Mærsk Kogtved Søfartsskole for at benytte den som grundskole for deres officerselever – men allerede i 2007 besluttede rederiet at lukke skolen med virkning fra sommeren 2008.

Den 28. maj 2008 skrev jeg derfor et brev direkte til hr. Skibsreder Mærsk Mc-Kinney Møller, med følgende ordlyd:

”Jeg har erfaret at aktiviteterne på Kogtved Søfartsskole deaktiveres efter 2008.

I relation til dette, og som tidligere elev på skolen, tillader jeg mig derfor at foreslå A.P. Møller-Mærsk A/S, at skolen efterfølgende omdannes til et kombineret wellness og silent retreat center.

Formålet med dette center er at tilbyde mennesker i alle samfundslag opøvelse af åndelig bevægelighed, sjælelig udholdenhed, kunstneriske udfoldelser, fysisk fitness og sunde kostvaner, positiv arbejdsindstilling, harmonisk privatliv og harmoni med naturen”

Jeg forventede faktisk ikke et svar på min henvendelse, så jeg blev meget overrasket da jeg få dage efter modtog et personligt svar underskrevet med de karakteristiske 3xM...

MÆRSK MC-KINNEY MØLLER

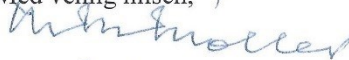
KØBENHAVN  
ESPLANADEN 50

30. maj 2008

Kære Hr. Rasmussen,

Tak for Deres brev og for Deres tankesæt vedrørende mulig fremtidig anvendelse af lokalerne ved Kogtved Søfartsskole.

Med venlig hilsen, 1



Hr. Bjarne Rasmussen

Danmark 7. 1. th

Det blev bogens sidste anekdote; tak fordi du har fulgt mig helt frem til denne side, jeg håber at bogen har givet dig nogle gode grin samt også lidt stof til eftertanke...

Bjarne Rasmussen, Danmark 2016

## Appendiks

Oversigt over de skibe som jeg har været påmønstret i:

### Rederiet D.F.D.S.

<i>M/S Labrador</i>	(OVJO)	1976
<i>M/S Michigan</i>	(OXWE)	1977
<i>M/S Surrey</i>	(OVTY)	1977
<i>M/S Dana Regina</i>	(OXDM)	1977
<i>M/S Dana Hafnia</i>	(OXTU)	1978
<i>M/S Dana Futura</i>	(OXTT)	1978

### Søværnet

<i>Niels Juel</i>		1982
<i>Peter Tordenskjold</i>		1982

### Rederiet A.E.Sørensen

<i>M/S Britannia</i>	(OVPS)	1981
<i>M/S A.E.S.</i>	(OXCM)	1982
<i>M/S Nanok S.</i>	(OZKJ)	1983/84
<i>M/S Sigrid S.</i>	(OXUQ)	1984/85
<i>M/S Svendborg</i>	(OWPE)	1985/86

## Statens Istjeneste

*Thorbjørn* (OXCT/OU DP) 1987

## Grønlands Handel (KNI)

*M/S Nivi Ittuk* (OXYL) 1987

*M/S Nikki Ittuk* (OWPE) 1987

*M/S Nungu Ittuk* (OZSS) 1988

*M/S Naja Ittuk* (OYOR) 1988

*M/S Disko* (OVQW) 1989

*M/S Pajuttaat* (OXQF) 1990/91/92

## Royal Arctic Line

*M/S Malla Arctica* (OWGW2) 1993/94

*M/S Kista Arctica* (OZSS2) 1993/94/97/98

*M/S Irena Arctica* (OXTS2) 1996/99

*M/S Naja Arctica* (OXVH2) 1997

*M/S Nuka Arctica* (OXYH2) 1999

Samt ikke at forglemme *Kogtved Søfartsskole* i 1975